



# A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET STRATÉGIÁJA 2008-2010. IDŐSZAKRA

## Hogyan előzhető meg a balesetek?

- ha felismerjük a kockázatot
- ha megismerjük az előidéző okokat
- ha teszünk mindezek megszüntetéséért
- ha másokkal is megosztjuk tapasztalatainkat

## Tartalomjegyzék

<b>1. BEVEZETÉS</b>	
1.1. Előzmények	3
1.2. A KBSZ stratégiájának alapelvei	3
1.3. A KBSZ küldetése	3
1.4. A KBSZ stratégiájának kapcsolódása a GKM stratégiájához	4
1.5. A KBSZ stratégiájának pillérei	5
<b>2. HELYZETELEMZÉS</b>	6
2.2. A KBSZ szervezete nemzetközi összehasonlításban	8
2.3. A KBSZ jelenlegi működésének értékelése	8
2.3.1. A KBSZ szakmai munkájának értékelése .....	8
2.3.2.1. A KBSZ műszaki háttere .....	10
2.3.2.2. A KBSZ szakember állománya .....	11
2.4. Várható változások a jogszabályi környezetben	11
<b>3. A KBSZ JÖVŐKÉPE</b>	12
<b>4. A KBSZ STRATÉGIÁJÁNAK CÉLKITŰZÉSEI – A STRATÉGIA PILLÉREI</b>	13
4.1. Pillér I.- Megelőzés	13
4.1.1. Emberi élet védelme – Anyagi kár csökkentése - Infrastruktúra folyamatos működőképessége fenntartásának támogatása, mint stratégiai cél elérésének eszközei .....	14
4.1.2. Egyéb kormányzati szervek információkkal való támogatása, mint stratégiai cél és annak eszközei.....	16
4.2. Pillér II. – szakmai vizsgálat	18
4.2.1. Szakmai vizsgálat elmélyítése, a valós, objektív okok mélyebb megismerése, mint stratégiai cél a jogi védettség kiterjesztésével...	18
4.2.2. A bejelentési hajlandóság növelése, mint stratégiai cél a bizalom erősítésével, a KBSZ ismertségének növelésével.....	19
4.2.3. Szakmai vizsgálat kiterjesztése más közlekedési ágakra, illetve a szakmai vizsgálatba bevont események körének bizonyos átstrukturálása, mint stratégiai cél a jogszabályok módosításával ...	19
4.2.4. Vizsgálati tevékenység hatékonyabb, gyorsabb ellátása, mint stratégiai cél .....	21
4.3. A KBSZ stratégiájának ALAPPILLÉRE	24
4.3.1. Szakmai ismeretek bővítése, mint stratégiai cél.....	26
4.3.2. Speciális technikai eszközök rendelkezésre állása a vizsgálat objektivitása és hatékonysága érdekében .....	26
4.3.3. Megfelelő létszámú és kompetenciájú emberi erőforrás biztosítása, mint stratégiai cél .....	27
4.3.4. Folyamatos készenlét biztosítása, mint stratégiai cél.....	27
4.3.5. Multimodalitásból adódó előnyök belső kihasználása, mint stratégiai cél .....	28
4.4. Cél- és eszközrendszer összefüggései	29
4.5. Összefoglaló	30
4.5.1. Külső közreműködéssel megoldható .....	30
4.5.2. Belső erőforrásokra támaszkodva megoldható.....	30
<b>5. MEGVALÓSÍTÁSI MENETREND ÉS MONITORING</b>	31
5.1. Feladatterv	31
5.2. Felelősök és feladataik	31
5.3. Monitoring rendszer	31

## 1.1. Előzmények

A Közlekedésbiztonsági Szervezet (KBSZ) 2006. január elsején kezdte meg tevékenységét a légi-, vasúti és víziközlekedési balesetek szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (Kbt.) alapján. Jogelődje, a Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet (PoLéBiSz) 2002-2005. között működött. Mindkét szervezet az Európai Unió azon irányelvei alapján került létrehozásra, amelyek a jövőbeni balesetek megelőzése érdekében a tagállamok számára előírják a közlekedési események meghatározott körére a független szakmai vizsgálat elvégzésének kötelezettségét.

**Jelen stratégia az elmúlt több mint 5 év tapasztalatai alapján foglalja össze mindazon törekvéseket, amelyekkel a KBSZ, mint a társadalom számára egyfajta szolgáltatást nyújtó szervezet tevékenysége hatékonyabbá tehető.**

## 1.2. A KBSZ stratégiájának alapelvei

A polgári repülés nemzetközi szervezete, az International Civil Aviation Organization (ICAO) első változatban 1951-ben kiadott 13-as Annexe részletesen leírja a szakmai vizsgálattal szemben támasztott követelményeket, és erre épül az EK Tanács 1994. november 21-i 94/56/EKG irányelve a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények kivizsgálásáról. Hasonló elveket követ a 2004/49/EK irányelv (2004. 04. 29.) a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról. A hajózás területén jelenleg vár elfogadásra a hasonló célkitűzésű irányelv, illetve erről szól a nemzetközi tengerészeti szervezet, az International Maritime Organization (IMO) keretében 1997-ben kiadásra került „Code for the investigation of marine casualties and incident”.

A KBSZ stratégiája ezen nemzetközi dokumentumokban megfogalmazott elvárásoknak és követelményeknek való maximális megfelelés mellett arra keresi a megoldásokat, hogy **miként lehetne mindazt az információs tömeget, amely a szervezetenél már felhalmozódott és felhalmozódik az egyes kormányzati szervek, valamint a közlekedésben érintett más állami és társadalmi szervezetek, az utazóközönség, végső soron a társadalom egésze előnyére, a közlekedés biztonságosabbá tételére felhasználni.**

## 1.3. A KBSZ küldetése

A KBSZ feladatát a 2005. évi CLXXXIV. törvény az alábbiakban határozza meg: „A közlekedésbiztonsági szerv - e törvényben meghatározottak szerint - a balesetek megelőzése érdekében elvégzi a közlekedési balesetek és az egyéb közlekedési események független szakmai vizsgálatát, gyűjti, elemzi a közlekedési balesetekkel és az egyéb közlekedési eseményekkel kapcsolatos információkat, biztonsági ajánlásokat dolgoz ki.” Ennek alapján a KBSZ küldetése így foglalható össze:

**A KBSZ, mint balesetvizsgáló szervezet, azért dolgozik, hogy a már bekövetkezett légi-, vasúti és víziközlekedési balesetek okait független szakmai vizsgálat keretében feltárva megelőzze a jövőbeni hasonló baleseteket.**

A független szakmai vizsgálatnak nem célja a jogi értelemben vett felelősség feltárása, és ebből adódóan a lehetőségei, de egyben kötelességei is jóval szélesebbek a szankcionálási céllal indított vizsgálatnál. A független szakmai vizsgálat mindenkor arra törekszik, hogy a lehető legszélesebb és legmélyebb összefüggéseiben feltárja mindazokat a körülményeket, okokat, amelyek egy baleset bekövetkezéséhez vezettek. Ehhez a szabályozás milyenségétől kezdve az adott munkavégzéshez szükséges szakmai előírások, technológiai és munkaszervezési kérdések áttekintése és az esetleges hiányosságok feltárása szükséges. Mindebből jól érzékelhető, hogy **a szakmai vizsgálat jóval nagyobb lehetőségeket kínál a balesetek megelőzése érdekében, mintha csak a felelősségre vonás, a büntetés visszatartó erejére támaszkodna a társadalom.**

A szakmai vizsgálat tényleges függetlenségének biztosítása érdekében a 2005. évi CLXXXIV. törvény mind a KBSZ jogállását, mind pedig a KBSZ vezetőinek, munkatársainak semlegességét illetően biztosítékokat tartalmaz, illetve bizonyos fokú védelmet jelent az adott eseményben érintett egyes szereplők számára is.

#### 1.4. A KBSZ stratégiájának kapcsolódása a GKM stratégiájához

A GKM 2010-ig szóló stratégiájának az infrastruktúrára vonatkozó része a specifikus célok között jelöli meg a közlekedési szolgáltatások átszervezésével kapcsolatban **a közpénzek hatékony felhasználásának és egyúttal a szolgáltatások színvonalának növelését.** Mindezen célokhoz szervesen hozzátartozik a közlekedés biztonságának helyzete. A specifikus célok között ugyancsak megfogalmazásra került **a szolgáltatói verseny erősítése,** amely magában hordozza annak lehetőségét, hogy erős, szoros verseny mellett a társaságok gazdasági érdekeiket helyezik előtérbe akár a biztonság rovására is. **Ezért kiemelt fontosságú az egyre több szereplős és egyre élesebb versenyt produkáló piac folyamatainak biztonsági szempontból való figyelemmel kísérése és az esetleges negatív tendenciák mielőbbi kiszűrése.**

**A GKM jelenleg készülő Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégiája (EKFS)** is elsődleges célként határozza meg a tömegközlekedés fejlesztését, ezen belül is

- a vasúti személyszállítás színvonalának emelését annak érdekében, hogy a kiemelt területeken a szállítási volumen növekedjék,
- a hálózati infrastruktúra (pálya, biztosító berendezések, állomások) korszerűsítését és fejlesztését, továbbá a
- vízi személyszállítás mennyiségi és minőségi fejlesztését a budapesti agglomerációban, valamint az idegenforgalmi, turisztikai és szabadidő célú víziközlekedéshez kapcsolódó létesítmények fejlesztését.
- A stratégia számol a légiközlekedés volumenének növekedésével is, hiszen célként határozza meg a repülőterek és az egyéb közlekedési módok kapcsolódásának fejlesztését.

**Az EKFS a horizontális tényezők fejlesztésénél kiemelten foglalkozik a közlekedésbiztonság fejlesztésének kérdéskörével, rámutatva, hogy a közlekedés minőségének egyik alapvető faktora a biztonság.**

A KBSZ stratégiája ugyanakkor kapcsolódik a Nemzeti Közlekedési Hatóság szabályozási koncepciójához, amely a GKM háttérintézményei stratégiájának eredményes végrehajtásához kívánja a megfelelő jogszabályi környezetet biztosítani.

Mindezen célkitűzések támogatása érdekében a KBSZ stratégiája időtávbán igazodik a GKM stratégiájához, és 2010-ig határozza meg a Szervezet által elérni kívánt célokat, a megvalósításukhoz szükséges feladatokat.

## 1.5. A KBSZ stratégiájának pillérei

A ma tapasztalatai alapján a jövőbeni balesetek megelőzésében jelölhető meg annak a nemzetközi tendenciának a fő célkitűzése, amely előbb a nemzetközi szakmai, ágazati szervezetek, majd azok nyomán az Európai Közösség ajánlásaiban, jogalkotási tevékenységében teret nyert. Már az ICAO megalakulásakor, 1944-ben megfogalmazódott a légiközlekedési iparágban a szakmai vizsgálat igénye. Az IMO 1997-ben adta ki a balesetek kivizsgálására vonatkozó kézikönyvét. A nagy vasúti társaságok gyakorlatilag megalakulásuktól foglalkoznak közlekedési eseményeik kivizsgálásával (igaz, ezen szervezetek esetében mindez óhatatlanul összekapcsolódik a felelősség kérdésével is).

- A KBSZ stratégiájának **alappilléreként a KBSZ szervezetének és működésének fejlesztése** került meghatározásra, hiszen a működés hatásfokának emelése minden további cél elérésének alapját jelenti.
- Magas színvonalon működő szervezet a korábbiaknál többet tehet a megelőzés érdekében, ezért a KBSZ alapvető küldetéséhez igazodva az **I. sz. pillér**, mint fő követelmény a Szervezettel szemben a „**Megelőzés**” és az ahhoz kapcsolódó célkitűzések megfogalmazása.

**A megelőzés, mint fő célkitűzés több síkon is értelmezhető.** Egyrészt – értelemszerűen – alapvetően attól függ, hogy lehetőség szerint minél gyorsabban és objektív módon **feltárni a már bekövetkezett események hátterét, okait** és azok alapján, azok jövőbeni elkerülése érdekében megfelelő intézkedéseket javasolni, hozni. Másrészt bizonyos **tendenciák** a folyamatok megfelelő nyomon követésével már **előbb észlelhetők**, mint ahogy azok kézzelfogható problémákat vetnének fel a közlekedés biztonságát érintően. Harmadrészt a **megelőzés nemcsak a balesetek közvetlen kiváltó okaival kapcsolható össze, hanem** mindazokkal a **járolékos biztonsági kérdésekkel is**, amelyek egy-egy balesettel összefüggésben felmerülhetnek.

- A megelőzés legfontosabb eszköze a **független szakmai vizsgálat** színvonalának, hatékonyságának, gyorsaságának fokozása, ezért ennek a célkitűzésnek a kibontása került a **II. pillérben** meghatározásra.

## 2. HELYZETELEMZÉS

### 2.1. Tendenciák az érintett közlekedési ágakban biztonsági szempontból elemezve

#### 2.1.1. Légiközlekedés

A légiközlekedés területén eltérő tartalommal ugyan, de ugyanazon feladat előtt áll a nagygépes és a kisméretű világ: gyakorlatilag újra kell tanulniuk az általuk üzemeltetett géppark típusait mind műszaki, mind pedig repüléstechnikai vonatkozásban.

A közforgalmi vagy más néven kereskedelmi célú repülésre az a jellemző, hogy a nagy hazai személyszállító légitársaságok vagy a legkorszerűbb gépekre építik a flottájukat, vagy ebbe az irányba fejlesztik, bővítik a gépparkjukat. Így a hazai gyakorlatban korábban kevésbé ismert (Airbus) típusú repülőgépeket szereztek és szereznek be, vagy maradnak a korábbi típuscsaládnál (Boeing), de annak az új fejlesztésű repülőgépei (New Generation) már korszakváltást jelentenek az eddigiekhez képest. Az azt jelenti, hogy új kultúráknak kell meghonosodniuk.

Másként, de a végső lényegét tekintve ugyanez vonatkozik az áruszállítást végző légitársaságokra, illetve a hobbirepülőkre. A korábbi egyeduralmú keleti repülőgépek helyett és mellett megjelennek a nyugati fejlesztésű repülőgépek, a géppark akár még egy társaságon vagy klubban belül is oly heterogén, hogy gyakorlatilag esély sincs valamennyi típus alapos megismerésére. (A kisméretű világban ráadásul még az adott típuson belül is alig található két egyforma altípusú repülőgép.) Azt lehet mondani, hogy a repülés e két szegmensében abszolút multikulturális lett a hazai géppark.

Mindez nemcsak az üzemeltetőket állítja komoly kihívás elé, hanem a hatóságok és biztonsággal foglalkozó szervezetek szakembereit, hiszen rendkívül szerteágazó ismeretekkel kellene ahhoz rendelkezniük, hogy megfelelőképpen felügyeljék, megismerjék ezen repülőgépeket.

Tendencia váltásnak lehetünk tanúi az utóbbi néhány évben az üzemeltetés gyakorlatában is. A légi személy- és áruszállításban világszerte arra törekednek a légitársaságok, hogy gazdasági okokból a lehetőségek határáig növeljék gépparkjuk kihasználtságát. Ennek következménye, hogy csökken az úgynevezett fordulódó, azaz a két út között a földön eltöltött idő. A low cost légitársaságok gyakorlatában ez már csak általában fél – egy órát jelent. Ennek a biztonság szempontjából azért van jelentősége, mert ezzel megszűnt az a korábbi „ráérős” felkészítés, amikor a műszaki szak személyzet által minden út előtt meghatározott átvizsgáláson estek át a repülőgépek, s így még a földön kiderülhettek olyan hibaforrások, amelyeket ma már csak a konkrét meghibásodás fellépésekor észlelnek.

A légiforgalom tekintetében további növekedésre kell számítani. Az EUROCONTROL előrejelzése szerint Magyarország össz-légiforgalma 2013-ra várhatóan a jelenleginek csaknem egyharmadával lesz több. Jelenleg napi átlagban mintegy 300-400 repülőgép érkezik és indul Magyarországról, illetve naponta ezer körüli légi jármű repül át hazánk felett.

A kizárólag állami légi járművekkel bekövetkezett események szakmai vizsgálata 2007. július 1-étől feladata a KBSZ-nek. Állami repülések vonatkozásában a KBSZ még nem rendelkezik olyan rálátással, hogy helyzetelemzést készíthetne.

### 2.1.2. Vasúti közlekedés

A vasúti közlekedés területén jelenleg igen jelentős szerkezeti átalakulás van folyamatban. A korábbi 1-2 szereplővel szemben jelenleg csaknem 20 országos engedéllyel rendelkező vállalat van jelen kisebb vagy nagyobb mértékben a piacon. Ez az átalakulás az egyes tevékenységek feldarabolódását, a hatékonyság minden eddiginél erőteljesebb hangsúlyozását vonja magával és ez a biztonság szemszögéből többlet feladatokat generál. A korábbi szervezetben jelen lévő biztonsági ellenőrzések, belső balesetvizsgálatok a vasúti közlekedési tevékenység teljes keresztmetszetét átfogták, annak minden részletére kiterjedtek. Az egyes tevékenységekre megjelenő önálló vállalatok a legjobb szándék mellett is csak a saját tevékenységükre rendelkeznek rálátással mind az ellenőrzés, mind pedig a balesetek kivizsgálása területén. Ezek alapján jelentősen felértékelődik az állami felügyelet és egyéb szerepvállalás jelentősége a biztonság területén.

Az utóbbi években megindult fejlesztéseknek és a piac megnyitásának köszönhetően, ezen a területen is egyre több új típusú – Magyarországon eddig kevésbé ismert - jármű, berendezés jelenik meg, amelyek megismerése kihívást jelent az ezekkel foglalkozó szakemberek, társaságok, hatóságok számára is.

A vasúti közlekedéshez tartoznak még az olyan speciális kötőtpályás rendszerek, mint a HÉV, a metró vagy a villamos. Ezek jelenleg – különböző okokból – kívül esnek a KBSZ látókörén, annak ellenére, hogy szerepük igen jelentős a tömegközlekedési munkamegosztásban, aminek megőrzését, esetleg fejlesztését minden közlekedésfejlesztési stratégia kiemelt kérdésként kezel.

### 2.1.3. Víziközlekedés

A magyar hajózás privatizációját követően megszűnt a MAHART, az a cég, mely a szakmai követelményeket ismerte és jelentős részt vállalt a hajós nemzedékek képzésében (gyakorlatok biztosítása, iskolaalapítás, együttműködés az oktatási intézményekkel).

A folyamhajózás szétdarabolódott és kis, esetenként egy hajós, de többségében mindenképpen jelentősen használt járműparkkal rendelkező vállalkozásokra esett szét. A hajózási engedélyesek száma jelenleg meghaladja a 350-et. Ezen vállalkozások többségének az eszközállománya a MAHART-nál leselejtezésre került, elavult vízi járművekből, úszólétesítményekből, berendezésekből, illetve a holland és német hajózásban kiárusításra került régi hajókból áll. Jelenleg folyik a Balatoni Hajózási ZRT. privatizációja, melynek következtében nagy valószínűséggel a Balatonon is több kisebb vállalkozás jelenik meg.

A jelenlegi iskolarendszerű képzés gyakorlatilag a Budapesti Műszaki Egyetemen működő, évente néhány főt kibocsátó hajótervezői szakra, és a korábbi hajózási szakközépiskola technikus képzésére korlátozódik. (Információink szerint az idén az utolsó osztály indult.)

Mindemellett a Duna, mint „víziút” állapota is nagy kívánni valót. Elkészült a Környezetvédelmi és Vízgazdálkodási Kutató Intézet (VITUKI) tanulmánya a Duna hajózhatóságának javítására, de az még nem került elfogadásra, így a közeljövőben nem várható látványos javulás a hajózás körülményeiben.

Jelen pillanatban a magyar szakaszon nem megoldott az itt közlekedő hajók rendszeres biztonsági ellenőrzése. Tovább élezi a problémát, hogy a 2007 végétől Mohács schengeni vízhatár lesz, valamint Szegednél, illetve a felső Tiszán is lesz két határpont. Ezeken a határellenőrzési pontokon mindenképpen kívánatos lenne, hogy hajózásbiztonsági ellenőrzésekre is sor kerüljön, hasonlóan más dunai

országok gyakorlatához, ahol vagy a kikötőkben vagy még menetben ellenőrzik a hajók biztonsági berendezéseit, rendszereit.

A lakosság körében terjed a kedvtelési célú hajózás, többen vásárolnak motoros és vitorlás belvízi, valamint tengeri yachtokat. A hozzájuk tartozó személyi képesítések mögött is különböző tudástartalom áll, a többség esetében kevés, éppen csak a vizsgához elegendő gyakorlattal. Jelenleg mintegy 17.600 kedvtelési célú vízijármű van magyar lajstromban, 60%-uk motoros, 40%-uk pedig vitorlás hajó.

## 2.2. A KBSZ szervezete nemzetközi összehasonlításban

Jelenleg két területen, a légi- és a vasúti közlekedésben írja elő EU irányelv független szakmai vizsgálat biztosítását. Hazánk az EU-s szabályozás előtt jár annyival, hogy miközben a KBSZ 2006. március elseje óta a víziközlekedési balesetek szakmai vizsgálatával is foglalkozik, az erre vonatkozó EU direktíva jelenleg elfogadásra vár.

Az európai országok közül hazánkat a területi kiterjedésben, illetve lélekszámban hasonló országokkal összehasonlítva megállapítható, hogy többségük – ezek elsősorban az északi országok, Finnország, Norvégia, Hollandia és Svédország, valamint Ausztria - multimodális szervezeti keretek között tesz eleget kivizsgálási kötelezettségeinek. (Ugyanakkor olyan nagy kiterjedésű és lélekszámú országok is ezt a megoldást alkalmazzák, mint az Amerikai Egyesült Államok és Ausztrália, illetve a más paraméterekkel rendelkezők közül Kanada és Új-Zéland.)

Az **európai multimodális kivizsgáló szervezetek** tevékenységi körét áttekintve, megállapítható, hogy a multimodalitás előnyeit kihasználva gyakorlatilag mindegyik szervezet hatásköre kiterjed más tömeges közlekedési infrastruktúrára, így a közutakra, illetve a metróra (és más kötöttpályás rendszerekre, mint pl. villamos kötöttpályák és sífelvonók), illetve némely esetben még a vezetékes szállításra is a légi-, vasúti és víziközlekedési balesetek vizsgálata mellett.

## 2.3. A KBSZ jelenlegi működésének értékelése

### 2.3.1. A KBSZ szakmai munkájának értékelése

A **külső szervezetek visszajelzéseire alapozva elmondható, hogy a KBSZ szakmai tevékenységét az elvárásoknak megfelelően végzi.** E tevékenység megítélésének egyik „indikátora” a bejelentések számának alakulása, a másik pedig a kiadott biztonsági ajánlások hasznosulása lehet.

Bejelentések	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Légiközlekedés	220	279	334	295	477	
Vasúti közlekedés * márc. 1-től					178	
Víziközlekedés * márc. 1-től					66	



KBSZ-hez érkező bejelentések száma a Szervezet tevékenységének, s ezzel együtt természetesen a szakmai vizsgálat lényegének megismerésével együtt nőtt és nő. A **bejelentési hajlandóság növekedése** a légiközlekedés területén követhető igazán nyomon, hiszen a statisztikai adatok szerint a biztonsági helyzet javulása mellett nőtt folyamatosan a bejelentések száma. A bejelentési hajlandóság növelése azért nagyon fontos, mert így a KBSZ és az egyéb biztonsági szervezetek látókörébe kerülnek olyan kisebb jelentőségű események is, amelyeknek ma még nincs súlyos kihatásuk, de a jövőben akár lehet is, amennyiben egy tendenciát jeleznek előre.

#### Légiközlekedési események megoszlása minőségük szerint

	PoLéBiSz				KBSZ
	2002	2003	2004	2005	2006
Balesetek	40	33	43	34	44
Súlyos repülőesemények	16	18	25	36	27
Repülőesemények	142	179	180	161	286

K

A KBSZ által kiadott **biztonsági ajánlások hasznosulásával** kapcsolatban pedig elmondható, hogy átlagosan kétharmadukat elfogadják címzettjeik és bevezetésre kerülnek. (Az erre vonatkozó tendencia is elsősorban a légiközlekedés területéről olvasható ki, hiszen itt vannak több évre visszamenő tapasztalatok.)

### 2.3.2. A KBSZ SWOT analízise

<p><b>Erősségek:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Információs központ</li> <li>➤ Szakmai tapasztalat</li> <li>➤ Alap technikai felszereltség</li> <li>➤ Létszám nem feszítő</li> <li>➤ Elmélyülés egy témában</li> <li>➤ Holisztikus szemlélet</li> <li>➤ Jogi keretek a függetlenséghez</li> <li>➤ Együttműködés nemzetközi társszervezetekkel</li> </ul>	<p><b>Fejlesztendő:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ A technikai fejlődés naprakész nyomon követése</li> <li>➤ Szakmai továbbképzés (új típusok megismerése, iparágban szerzett szakmai gyakorlat karbantartása)</li> <li>➤ Speciális technikai felszereltség</li> <li>➤ Multimodalitásból eredő előnyök jobb kihasználása -belső tapasztalatátadás szakágak között</li> <li>➤ Nyelvtudás</li> <li>➤ Szervezet ismertsége</li> <li>➤ Független vizsgálat lényegének mélyebb megismertetése</li> <li>➤ Vizsgálati idő rövidítése</li> </ul>
<p><b>Lehetőségek:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Külföldi társszervezetek (konzultáció, gyakorlat)</li> <li>➤ Külföldi szakmai képzések / tanfolyamok</li> <li>➤ Magyar közlekedés fejlődése, fejlődési potenciál</li> </ul>	<p><b>Veszélyek:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Humán erőforrás kapacitáskorlátai – készenlét, túlmunka</li> <li>➤ Piaci és állami bérek közötti eltérés</li> <li>➤ Változások a nyugdíj melletti munkavégzés szabályaiban</li> <li>➤ Közigazgatás dilemmája a megelőzés és a büntetés között</li> </ul>

A KBSZ működésének két alapvető feltétele van, a megfelelő

- műszaki háttér és
- szakember állomány.

#### 2.3.2.1. A KBSZ műszaki háttere

**A műszaki háttér tekintetében a KBSZ alapvetően jó helyzetben van,** az alap felszereltséget illetően minden szükséges eszköz rendelkezésére áll. Aminek a fejlesztése további előrelépéseket hozhat a szakmai vizsgálatok idejének csökkentésében és hatékonyságának növelésében, azok a különféle speciális eszközök, berendezések. Ezek hiányát részben a társszervezetek közötti együttműködés keretében pótolja a KBSZ. A légitársaságokban például a fedélzeti adatrögzítő berendezések kiolvasását, értékelését díjtalanul biztosítják egymás számára a társszervezetek laboratóriumaikban.

### 2.3.2.2. A KBSZ szakember állománya – a működőképességet feszítő kérdések

**A jónak értékelt műszaki háttérrel ellentétben a humán háttér tekintetében már igen differenciált a kép.** A KBSZ ma olyan szakemberekkel rendelkezik, akikkel – speciális esetben szakértő bevonásával - bármilyen súlyú esemény eredményes szakmai vizsgálatát biztosítani tudja. Ugyanakkor ezen szakember állomány kapacitása a jövőben kényszerűen korlátozódni fog a szükséges készenlétek szabadidőben történő kiadása, illetve a kordvezetményes nyugdíj melletti munkavállalás pénzügyi korlátozása miatt. A megfelelő szakember utánpótlás nem kizárólag, de elsősorban a közsférában elérhető jövedelmek kérdése.

## 2.4. Várható változások a jogszabályi környezetben

Mint arról a fentiekben már szó esett, jelenleg vár elfogadásra az EU irányelve a víziközlekedési balesetek szakmai vizsgálatára vonatkozóan. Ennek során egységes meghatározása lesz a különféle víziesemények kategóriáinak, amely alapján rendelkezik majd az irányelv a kötelezően vizsgálandó események köréről, s amely mentén történik majd a tagországok egységes biztonsági jellegű adatszolgáltatása. Ugyancsak az esemény-fogalmakat érinti, hogy a légiközlekedés is foglalkozik azok újradefiniálásával. Jelenleg az ICAO munkabizottsága előtt van az anyag kidolgozásra, ezután kerül az EU illetékes szervezete elé.

A vasúti szakterületen a balesetvizsgálat rendszerét módosító nemzetközi jogszabályváltozás nem várható. Ezen a területen a szabályozási kapacitást a műszaki és technológiai előírások egységes kidolgozása és európai szintű kiadása köti le (TSI-k). E szabályozások folyamatos megalkotása hosszú távon várhatóan a biztonsági helyzet javulását fogja hozni.

A hazai jogszabályi környezetet illetően a legfontosabb változás, hogy 2007. végéig módosításra kerül a KBSZ tevékenységét alapvetően meghatározó, a légi-, vasúti és víziközlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény. A törvény módosítása mára szükségszerűvé vált, egyrészt, mert változások történtek a kapcsolódó területeken is, illetve még bizonyos eltérések – elsősorban a fogalmak körében - tapasztalhatók az EU irányelvekhez képest. A mostani módosítás során azonban a KBSZ sajnos nem tudta elérni minden általa szükségesnek vélt változtatás érvényesítését, ezért ezeket éppen közlekedésbiztonsági szempontból továbbra is fenntartja.

A víziközlekedés szakmai vizsgálatával kapcsolatos EU irányelv elfogadását követően ismételten szükségessé válik majd a törvény módosítása, mert az Európai Tanács előtt lévő tervezet a jelenleg hatályos nemzeti szabályozástól eltérő fogalmakat tartalmaz a közlekedési eseményekkel kapcsolatosan. A törvény ezen újbóli megnyitása során a KBSZ ismételten kezdeményezni fogja mindazon módosítási javaslatának elfogadását, amelyek a jelenlegi folyamatban kimaradtak.

A közelmúltban jelent meg a Bizottságnak a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó, a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerint cserélt információk központi adattárba történő rendezésével kapcsolatos végrehajtási szabályok meghatározásáról szóló 1321/2007/EK rendelete, illetve a Bizottságnak a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó információk az érdekelt felekkel történő, a 2003/42/EK irányelv 7. cikkének (2) bekezdése szerinti terjesztésére vonatkozó végrehajtási szabályok meghatározásáról szóló 1330/2007/EK rendelete, amelyek végrehajtása ugyancsak igényli a Kbtv., illetve a 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelet módosítását.

### 3. A KBSZ JÖVŐKÉPE

A KBSZ 2010-re az alábbiakban fogalmazta meg az elérni szándékozott jövőképét:

**A KBSZ, mint nagy tapasztalattal, széleskörű nemzetközi kitekintéssel és információs kapcsolatrendszerrel rendelkező, szakmailag elismert, az egyéb kormányzati szerveket tevékenységükben információval támogató szervezet, olyan szakmai kompetenciákkal rendelkezik, amelyekkel hatékonyan hozzájárul a nagyobb embercsoportokat érintő, jelentős értékű károkozással járó balesetek megelőzéséhez.**

Ezen jövőképnek az elérését a KBSZ a következő stratégiai célok megvalósítása mentén tartja megvalósíthatónak:

## 4. A KBSZ STRATÉGIÁJÁNAK CÉLKITŰZÉSEI – A STRATÉGIA PILLÉREI

### 4.1. Pillér I.- Megelőzés

A KBSZ feladata a megelőzés. A független szakmai vizsgálat lefolytatásának célja mindenkor a jövőbeni hasonló közlekedési események megelőzése.

MEGELŐZÉS	
Stratégiai célok	Eszközök (horizontális kihatással)
Emberi élet védelme	➤ <b>Jogszabályi környezet változása (további közlekedési területek bevonása)</b>
Anyagi kár csökkentése	➤ <b>Független szakmai vizsgálat hatékonysága, gyorsasága</b>
Infrastruktúra folyamatos működőképessége fenntartásának támogatása	➤ <b>Központi egységes információgyűjtés az érintett közlekedési ágakban</b>
Egyéb kormányzati szervek tevékenységének információkkal való támogatása	➤ <b>Aktívabb, szorosabb KBSZ-GKM kapcsolat, rendszeres egyeztetés a közlekedésbiztonság helyzetéről</b> ➤ <b>Külső kommunikáció erősítése</b> - <b>Szakma irányában</b> - <b>Társadalom felé</b> - <b>Kormányzati szervek felé</b>

A szakmai vizsgálattal elérni kívánt megelőzés az emberi élet védelme mellett a gazdaság/társadalom egésze számára adott esetben komoly anyagi kihatással lehet, hiszen egy-egy nagyobb baleset jelentős anyagi és/vagy környezeti kárral járhat, és a járulékos hatásai is – amíg az adott infrastruktúra használhatatlan – további számottevő anyagi kárt okoznak.

Ebből is látható, hogy ezen pillér eszközei horizontális hatásúak, bármelyik eszközben történik előrelépés, az a pilléren belül minden stratégiai célterületen elmozdulást eredményez.

#### 4.1.1 Emberi élet védelme – Anyagi kár csökkentése - Infrastruktúra folyamatos működőképessége fenntartásának támogatása, mint stratégiai cél elérésének eszközei

Az erőforrások korlátos volta miatt célszerű a megelőzés lehetőségét azokra a területekre összpontosítani, amelyek

- reális veszélyforrást jelentenek emberek életére – adott esetben tömegesen -, illetve a jármű utasain kívül mások is szenvedő alanyai lehetnek (pl. az adott földrajzi terület, közvetlen környezet lakossága),
- és/vagy igen nagy értékű anyagi kár keletkezhet.

##### 4.1.1.1 Jogszályi környezet változása – További közlekedési területek bevonása a szakmai vizsgálatba

A KBSZ látóköréből jelenleg olyan közlekedési ágak esnek ki, amelyek egyrészt megfelelnek a fenti feltételeknek, másrészt, amelyekre a Szervezet tevékenysége minimális ráfordítással – a szükséges szakmai és technikai háttér meglétéből adódóan – kiterjeszhető lenne.

A kötöttpályás közlekedés területén a 2005. évi CLXXXIV. törvény a KBSZ vizsgálati kötelezettségét jelenleg a vasúti rendszerekre írja elő, a helyi vasutak kivételével, melyek körébe jellemzően a közúti vasút (villamos), illetve a különleges vasutak (metró, fogaskerekű, sikló, sífelvonó, stb.) tartoznak. Hazai viszonylatban ezek a helyi vasutak még nem rendelkeznek működési engedéllyel, így hivatalosan a helyi vasút státuszuk sem létezik, de a jogszabályi háttérből és a nemzetközi gyakorlatból adódóan ide fognak tartozni. A négy hazai HÉV vonal sem rendelkezik még működési engedéllyel, de ezek várhatóan elővárosi vasútként kerülnek majd engedélyezésre. Amint megkapják az engedélyüket, és ezzel hivatalos státuszukat, a 2005. évi CLXXXIV. törvény hatálya automatikusan kiterjed rájuk. Ugyanez igaz a térségi vasutakra, amelyek szintén azonnal bekerülnek a hivatkozott törvény hatálya alá, amint engedélyhez jutnak. A helyi vasutak leválasztására a 2004/49/EK irányelv ad lehetőséget, abból kiindulva, hogy a tagország egy részében ezek engedélyezése és felügyelete nem egy kézben van.

A hazai statisztikai adatokat áttekintve célszerű lenne a helyi vasutakat is bevonni a szakmai vizsgálat körébe a tömegközlekedésben betöltött szerepük, jelentőségük alapján. Tekintettel a bekövetkezett események jellegére, mindez nem jelentene olyan többlet vizsgálati kötelezettséget a KBSZ számára, amely jelentős költségnövekedéssel járna, de ugyanakkor azt a biztonságot nyújtaná, amelyet a többi vasúti rendszer számára is nyújt a törvény.

A BKV-tól kapott adatok alapján:

Ágazat	Idegen hibás baleset - 2006				Saját hibás baleset - 2006			
	Anyagi káros	Személyi sérüléssel			Anyagi káros	Személyi sérüléssel		
		Halálos	Súlyos	Könnyű		Halálos	Súlyos	Könnyű
<b>HÉV</b>	3	4	4	9	1	-	-	-
<b>Metrók</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Villamos</b>	244	1	33	85	48	-	1	2

a táblázat nem tartalmazza a vélhetően öngyilkos szándékkal bekövetkezett baleseteket

Ágazat	Utazásszám - 2006
HÉV	57 529 000
Metró I-II és Földalatti	253 770 000 26 358 000
Villamos	334 981 000
<b>Mindösszesen</b>	<b>672 638 000</b>

A fenti táblázatból látható, hogy a vasútnál alkalmazott jelenlegi megoldás mellett ez évente néhány tíz bejelentést és átlag 4-5 esemény kötelező szakmai vizsgálatát jelentené. A 2005. évi CLXXXIV. törvény a vasútra is jelenleg csak akkor írja elő szakmai vizsgálat lefolytatásának kötelezettségét, ha a halálos vagy súlyos személyi sérülés vonatok összeütközése vagy kisiklása miatt következik be, vagy az esemény kimagasló értékű anyagi kárral jár, illetve kiemelkedő veszélyforrást jelent a közlekedés biztonságára. Az ehhez hasonló behatárolások mellett a szakmai vizsgálat ilyen irányú kiterjesztése megoldható lenne a meglévő munkaerő átcsoportosításával és az egyéb erőforrások minimális bővítésével.

A víziközlekedés területén kérdés, hogy a jövőben - az állami légi járművek példájára - az állami vízi járművek esetében is átkerül-e a szakmai vizsgálat a KBSZ hatáskörébe, mint ahogy az már korábban is felmerült.

A KBSZ-hez hasonlóan multimodális szervezeti keretek között működő más európai társszervezetek tevékenységi köréhez tartozik a közúti közlekedés egy bizonyos szegmense, a **tömeges közúti balesetek és a közúti tömegközlekedés (autóbuszok) eseményei**. A gyakorlat azt mutatja, hogy a már amúgy is meglévő műszaki és humán erőforrásokat – ügyeleti szolgálat, technikai eszközök – ezen szervezetek igyekeznek a lehető legsokrétűbben hasznosítani más, tömeges eseményekkel ugyancsak érintett területek felé. A KBSZ tevékenységének ilyen irányú bővítése már önálló szervezeti egységet igényelne. Ezzel együtt ez a lehetőség a jövőre nézve megfontolható, különös tekintettel arra, hogy az EKFS tervezete célként jelöli meg a közúti balesetben elhalálozott személyek számának évi 500 fő alá csökkentését.

#### 4.1.1.2. **Független szakmai vizsgálat hatékonyságának, gyorsasága fokozása**

A megelőzés szempontjából alapvető fontosságú, hogy milyen eredményességgel történik meg egy szakmai vizsgálat, mennyire mélyen hatol le a közlekedési esemény kiváltó okainak feltárásában, s nem utolsósorban ezek a megállapítások mikor állnak rendelkezésre a megelőző intézkedések megtételéhez. (Ezen kérdéskör bővebb kibontása a II. Pillér tárgyalásánál kerül sorra.)

#### 4.1.1.3. **Központi egységes információgyűjtés az érintett közlekedési ágazatokban**

A megelőzés leghatékonyabb eszköze a közlekedés biztonságát negatívan befolyásoló tendenciák előre látása. Ehhez olyan statisztikai adatbázis kialakítása és olyan mennyiségű adat összegyűjtése szükséges, amelyekből ezen tendenciák minél korábban kiolvashatók. A légi közlekedés területén már rendelkezésre áll a KBSZ-nél az az egységes európai adatbázis – ECCAIRS -, amelyet valamennyi európai balesetvizsgáló szervezet használ, s amelynek 5 évre visszanyúló hazai feltöltöttsége is már bizonyos alapot jelent a statisztikai értékeléshez. Cél, hogy ezen adatbázis töltésében minél több üzemeltető szervezet vegyen részt. Hasonló adatbázis kialakítása van folyamatban az érintett európai szervezeteknél a hajózás és a vasút területén. Ezen adatbázisok hazai feltöltését is meg kell kezdeni, amint azt a balesetvizsgáló szervezetek rendelkezésére bocsátják.

#### 4.1.1.4. Aktívabb, szorosabb KBSZ-GKM kapcsolat, rendszeres egyeztetések a közlekedésbiztonság helyzetéről

A közlekedési rendszerek fejlesztésénél célszerű figyelembe venni azokat a tapasztalatokat, amelyek a KBSZ-nél felhalmozódnak a közlekedési események szakmai vizsgálata során. A KBSZ évente beszámol a Kormánynak tevékenységéről, a közlekedés biztonságát befolyásoló tendenciákról. Ezen túlmenően is célszerű lenne rendszeressé tenni a szakmai egyeztetéseket a közlekedés biztonságát befolyásoló jelenségekről, mert akkor ezek operatív módon hasznosulhatnak a tárca irányítási, felügyeleti tevékenységében, s így végső soron a közlekedésbiztonság fokozásával a megelőzés szolgálatában.

#### 4.1.1.5. A külső kommunikáció erősítése

**A KBSZ tevékenységének eredménye az „információ”.** Ezért a megelőzés, mint cél minél eredményesebb eléréséhez a szakmai vizsgálat hatékonyságának növelése mellett **elengedhetetlen feltétel ezen információk terítésének optimalizálása.** Igaz ez a közlekedés szereplőinek minden szegmense felé. A KBSZ folytatja jogelődje, a PoLéBiSz már bevált gyakorlatát és évente kétszer szakmai találkozót szervez a járművek, infrastruktúrák üzemeltetői, illetve biztonsági szervezeteik számára. A korábbi évek hagyományát a „civil” szféra felé is megőrizte, és a repülésben nyílt szakmai fórumra várja minden évben egyszer a kispépes társadalom pilótáit, légi jármű tulajdonosait, -üzemeltetőit, mindenkor a biztonsággal összefüggésben legaktuálisabbnak ítélt kérdéskörben. Ezen túlmenően még további információs csatornák nyithatók, pl. az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács bevonása a KBSZ tapasztalatainak országos szintű ismertetésébe, valamint a KBSZ bevonása az Országos Balesetmegelőzési Tanács munkájába.

#### 4.1.2. Egyéb kormányzati szervek információkkal való támogatása, mint stratégiai cél és annak eszközei

A KBSZ tevékenységének van egy olyan aspektusa, amely a jelenleginél jóval nagyobb lehetőségeket rejt magában mind a megelőzést, mind pedig egy esetleges baleset következményeinek elhárítását, felszámolását illetően. Ez pedig az, hogy **egyedülálló módon egyesíti a legkülönbözőbb területek és szakmák információit.**

Minden területnek meg van a maga specialistája, az a szervezet, amely ahhoz a legjobban ért, de ezekről a szervezetekről és a náluk lévő, hasznosítható információk köréről a lehető legteljesebb átfogó ismeretekkel lényegében – napi munkájából adódóan - a KBSZ rendelkezik. Ez különösen fontos lehet egy balesetnél a mentés szervezéséhez, majd a helyszín felszámolásához, illetve az eseményhez kapcsolódó egyéb kormányzati szintű tennivalókra való felkészüléshez, végrehajtásához (ez lehet műszaki és humán jellegű egyaránt). **A KBSZ a hatáskörébe tartozó területeken előforduló kényszerhelyzetek kezelésének megszervezésénél úgy működhet, mint egyfajta „szakmai katalógus”,** amelyből „kiolvasható” mindaz – vagy az adott információ, vagy annak elérési lehetősége -, amire az adott esetben éppen szükség van. Az információk rendszerezése érdekében a KBSZ elhatározta a kényszerhelyzetek vagy egyéb különleges szaktudást igénylő szakmai vizsgálatok esetén egyaránt hasznosítható saját „szakértői nyilvántartás” kialakítását.

Az esetleges kényszerhelyzetek kezelése mindenképpen hatékonyabb lenne, ha az információáramlás tekintetében megfelelőképpen érvényesülne a már meglévő szabályozás, mert a jelenlegi gyakorlat szerint egy esetleges rendkívüli közlekedési



eseményekről nem ritkán egyidejűleg több csatornán is értesítést kap a GKM, ezek azonban eltérő időben, eltérő tartalommal, eltérő helyzetértékeléssel kerülnek a tárcsa vezetéséhez. Az optimális megoldás annak biztosítása lenne, hogy **a lehető legrövidebb időn belül, a lehető legteljesebb és szakmailag megalapozott tartalommal kapjon értesítést és információkat a minisztérium vezetése a közlekedési eseményekről.** Ehhez megfelelő infrastruktúrát tud biztosítani a KBSZ háttere. A KBSZ 24 órás ügyeleti szolgálatot tart fenn a bejelentések fogadására, a bejelentést az adott szakterület vezetője vagy ügyeletes minősíti, hiszen a KBSZ vezetése ennek alapján dönt a szakmai vizsgálat azonnali megindításáról. A KBSZ részéről - igény esetén - a helyszínen dolgozó vizsgálóbizottság révén a további folyamatos információszolgáltatás is biztosított.

Hosszú évek (régebbi szakembereink több évtizedes) tapasztalata, hogy kényszerhelyzet esetén a hivatalosan felállítandó **mentés összehangoló központ** beüzemelése annyi időt vesz igénybe, hogy a kezdeti intézkedések már jóval korábban különböző helyekről, sokszor nem kellően összehangoltan megtörténnek, nem egyszer ad-hoc módon összeállt válságirányító team bonyolítja le a kényszerhelyzettel járó halaszthatatlan intézkedéseket, információs háttér támogatása, a MÖK felállítása nélkül. Hasonlóak a tapasztalatok a bajbajutott légi járművek megsegítése és kutatása téren (információ, szakismeret és főleg a tapasztalat hiányában a kutatás megindításának késedelmes elindítása, illetve kezdeményezése). E kérdés felülvizsgálatában a KBSZ tapasztalataival tud támogatást adni.

További általános tapasztalata a KBSZ-nek, hogy a katasztrófavédelmi szervek és a szükség esetén kirendelt egyéb szervezetek szakemberei minden emberileg lehetségest megtesznek egy esetleges közlekedési eseménynél az emberi élet védelméért, az anyagi kár csökkentéséért. Előfordul azonban, hogy a résztvevők megfelelő információ hiányában a maguk testi épségét, s ezzel a további sikeres mentést is kockáztatják, illetve a helyszín – a helyszíni szemle eredményességét akár ellehetetlenítve - a szükségesnél nagyobb mértékben megváltoztatásra kerül. A KBSZ a maga részéről mindenkor minden szakmai segítséget – elsősorban információt a veszélyhelyzetekről, a roncs megbontásának lehetőségeiről, az adott járműtípus műszaki és technikai jellemzőit illetően, stb. - megad a helyszínen dolgozó egységeknek, de ezt a kérdéskört hasznos lenne ennél komplexebben kezelni.

Mindezek alapján a KBSZ javasolja, hogy **országos szinten, az érintett tárcák szintjén kerüljön áttekintésre a bejelentés és ezzel együtt a riasztás rendje, a mentés és a helyszín felszámolásának gyakorlata, és annak tárcák közötti koordinálása.**

## 4.2. Pillér II. – szakmai vizsgálat

A hatékonyabb megelőzés feltétele a **hatékonyabb szakmai vizsgálat**. Ez utóbbihoz alapvetően két feltételnek kell teljesülnie: **minél gyorsabban és minél mélyebben feltárni a balesethez vezető okokat**.

SZAKMAI VIZSGÁLAT	
Stratégiai célok	Eszközök
Szakmai vizsgálat elmélyítése - valós, objektív okok mélyebb megismerése	➤ Jogi védettség kiterjesztése
Bejelentési hajlandóság növelése	➤ Bizalom erősítése ➤ KBSZ ismertségének növelése
Szakmai vizsgálat kiterjesztése más közlekedési ágakra, illetve a szakmai vizsgálatba bevont események körének bizonyos átstrukturálása	➤ Jogszabályok módosítása
Vizsgálati tevékenység hatékonyabb, gyorsabb ellátása	➤ Emberi erőforrás ➤ Technikai feltételek ➤ Egységes nemzetközi adatkezelő rendszer hazai elterjesztése ➤ Nemzetközi kapcsolatok (adat- és info-csere, vizsgálatokban való részvétel) fejlesztése ➤ Minősbiztosítási rendszer bevezetése

### 4.2.1. Szakmai vizsgálat elmélyítése, a valós, objektív okok mélyebb megismerése, mint stratégiai cél a jogi védettség kiterjesztésével

Csak annak az eseménynek az okait lehet feltárni, amelyről a KBSZ tudomást szerez. Másrészt, minél több és sokrétűbb információval rendelkezik az adott eseményről, annál közelebb kerül az elsődleges okok feltárásához. A törvény bejelentési kötelezettséget ír elő a közlekedés bizonyos szereplőire nézve, akik és amelyek - annak a tapasztalatok szerint általában eleget is tesznek - elsősorban a jelentősebb, nagyobb fajsúlyú események kapcsán. És bár folyamatosan nő a kisebb jelentőségű események esetén is az érintettek bejelentési hajlandósága, a tendenciák előre látásához szükséges minél teljesebb kép érdekében folyamatosan napirenden kell tartani a bejelentési hajlandóság növelésének ösztönzését. A módszertani kérdések mellett azonban ez és a balesetvizsgálat általában is felvet bizonyos jogi kérdéseket, ez pedig a **jelenlegi jogi védettség további szélesítésének kérdése**.

A szakmai vizsgálat szempontjából alapvetően fontos lenne, hogy a baleset, vagy esemény kivizsgálása folyamán általában a személyek által önként adott információkat is magukba foglaló feljegyzéseket meg lehessen védeni az esetleges fegyelmi, polgári, közigazgatási, szabálysértési vagy büntetőjogi eljárások során történő felhasználásuktól, mert ha egyszer is ennek ellenkezőjét tapasztalná az érintett szakmai réteg, az a jövőben biztosan igen hátrányosan befolyásolná együttműködési készségüket.

Az ún. Chicagói Egyezmény „Légijármű balesetek és események kivizsgálása című „13. ANNEX –ének „A feljegyzések bizalmas kezelése” alcímű 5.12. pontja az alábbiakat rögzíti:

- „Baleset, vagy esemény kivizsgálását végző állam baleset vagy esemény kivizsgálásán kívül **más célra ne bocsássa rendelkezésre** az alábbiakban felsorolt feljegyzéseket, kivéve, ha az illető állam igazságügyi adminisztrációjának megfelelő hatósága úgy határoz, **hogy ezek feltárása fontosabb azon belföldi és nemzetközi hatásoknál**, amelyeket az ilyen lépés az adott, vagy esetleges jövőbeli kivizsgálásokra gyakorolhat.”

A magyar nemzeti szabályozás ennek az elvárásnak csak részben felel meg, mivel mind a büntetőeljárásban, mind a közigazgatási eljárásban lehetővé teszi az eljáró hatóságoknak a közlekedésbiztonsági szerv ilyen jellegű információinak bekérését is, anélkül, hogy adott ügyben annak a fentieknek megfelelő **előzetes mérlegelése** megtörténne.

Az információk védelmére a 2005. évi CLXXXIV. törvény csak korlátozottan ad lehetőséget, mivel 18. §-ának (6) bekezdése szerint az információ átadására irányuló megkeresés csak akkor utasítható vissza, ha az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

Tovább erősítené az érintettek jogi védelmét, annak kifejezett tiltása, hogy a közlekedésbiztonsági szerv zárójelentését a biztosítótársaságok felhasználhassák a kártérítési igények elbírálásánál.

#### **4.2.2. A bejelentési hajlandóság növelése, mint stratégiai cél a bizalom erősítésével, a KBSZ ismertségének növelésével**

A légiközlekedés területén a korábbi évek tapasztalata egyértelműen jelzi, hogy a KBSZ tevékenységének, a szakmai vizsgálat lényegének megismerésével nő az érintett szervezetek, személyek részéről a közlekedési események bejelentésének hajlandósága. (Lásd. 2.3.1 pont) Ez a célkitűzés a vasút és a hajózás területén is. Ebben lehet a KBSZ segítségére az esetleges szakmai vizsgálatban való együttműködés mellett a Szervezet kommunikációs (tájékoztató) tevékenységének erősítése.

A bizalom kérdése szorosan összefügg azzal, hogy mit tapasztalnak az érintettek a KBSZ részéről, illetve a hatályos jogszabályok miként rendelkeznek. A 4.2.1 pontban felvetett jogi védetség kiterjesztése ezen célkitűzéshez való közelebb kerülést is támogatná.

#### **4.2.3. Szakmai vizsgálat kiterjesztése más közlekedési ágakra, illetve a szakmai vizsgálatba bevont események körének bizonyos átstrukturálása, mint stratégiai cél a jogszabályok módosításával**

**A meglévő erőforrásokat célszerű azokra az eseményekre koncentrálni, amelyek vizsgálata biztonsági szempontból tényleges információkkal szolgálhatnak.** A 4.1.1 pontban már taglaltuk azokat a közlekedési ágakat, amelyek bevonása a szakmai vizsgálat hatáskörébe a lehető legkisebb ráfordítás mellett a lehető legnagyobb „haszonnal” kecsegtet.

Van azonban ennek a kérdéskörnek egy másik vetülete is. A jelenlegi szabályozás értelmében a KBSZ-nek általában kötelessége a halálos balesetek mellett minden olyan esetben szakmai vizsgálatot indítania, amikor valaki súlyosan megsérül közlekedési baleset következtében vagy a járműben jelentős anyagi kár keletkezik. A 2005. évi CLXXXIV. törvény a súlyos sérülést több ismérv alapján definiálja, ezek közül a legfontosabbak:

- ea) a sérüléstől számított hét napon belül 48 órát meghaladó kórházi ápolást tesz szükségessé, vagy
- eb) csonttörést okoz, kivéve az ujj-, lábujj- és orrtörést, vagy
- ec) olyan vágott sebekkel jár, amelyek súlyos vérzést vagy ideg-, izom-, illetve ínsérülést okoznak, vagy
- ed) belső szervek sérülését okozza, ...

Ezek alapján a KBSZ a **légiközlekedés – a vitorlázórepülés és az ejtőernyőzés - területén olyan eseteket is vizsgálni köteles, amelyeknek előre láthatóan nincs tényleges biztonsági hozadéka** vagy legalább is olyan jelentőségű, amely egy KBSZ nagyságú szervezet igénybe vételét indokolná. Vannak bizonyos eseményfajták, amelyek szinte „velejárái” az adott ágazatnak, de legfőképpen nem várható jelentős változás a mélyebb vizsgálatuktól. Ilyenek például az ejtőernyősök földet érés kori lábtörései, amelyek bekövetkezésének valószínűségét képzéssel, gyakorlással lehet csökkenteni, igazán újat e téren a vizsgálat nem tud felmutatni. Hasonlóak a vitorlázórepülés terepreszállásai, ahol még a legkörültekintőbb terepválasztásnál is előfordul, hogy a növényzet olyan csapdákat rejt, amelyeket 200-300 méter magasságból 100-150 km/óra sebességnél nem lehet észlelni, viszont a repülőgépben súlyos rongálódást okozhatnak.

A legtöbb európai országban ezek az események vagy egyáltalán nem tartoznak a balesetvizsgáló szervezet feladatkörébe – pl. ejtőernyős, siklóernyős, sárkányos eseményeket a szakmai klubok, egyesületek maguk vizsgálják – vagy csak akkor vizsgálják, ha az eseménynek halálos áldozata van. (Vitatható, hogy az ICAO már hivatkozott 13-as Annex-ének ide vonatkozó előírásai mennyire támasztják alá ezen légijármű fajtákra az állami kötelezettség kiterjesztését, hiszen az Annex következetesen azokat a kifejezéseket használja, amelyek a merev-, illetve forgószárnyú légijárművekre vonatkoznak, így a repülés időtartamának meghatározásánál is a fedélzetre lépésről beszél. Sok országban ezen légijárművek sporteszköznek minősülnek.)

A biztonság szem előtt tartása azt követeli, hogy halálos baleset ne maradjon kivizsgálás nélkül, a KBSZ mindenkor vizsgálja ezeket az eseteket, de egyéb esetekben elegendő lenne, ha az üzemeltető szervezet tekintené át a konkrét okokat és a saját klubján, egyesületén belül meghozná a szükséges intézkedéseket. Ezek alapján a KBSZ célszerűnek tartaná módosítani vizsgálati kötelezettségeit, tekintettel arra, hogy ugyanakkor **más területekre sokkal nagyobb figyelmet tudjon összpontosítani, mert ott sokkal nagyobb a kockázati tényező** (pl. Magyarország légtérét naponta több mint ezer repülőgép veszi igénybe).

Ez utóbbi gondolatkörhöz kapcsolódik a szakmai vizsgálat „hasznossága” növelésének lehetősége más összefüggésben, ez pedig az **üzembentartói vizsgálat kiterjesztésének** kérdése általában véve.

A légiközlekedésben a szakmai vizsgálat intézményrendszerének bevezetése óta létezik az üzemeltetői biztonsági szolgálat, és a munkamegosztás az üzemeltetői szakmai vizsgálat és az állam által biztosított szakmai vizsgálat között. Ez a rendszer azzal az előnnyel jár, hogy a kisebb jelentőségűnek tűnő esetek is megvizsgálásra kerülnek az üzemeltetői biztonsági szervezete által. Az üzemeltetői szakmai vizsgálat eredményéről a KBSZ-t is tájékoztatják, így amennyiben szükséges, az állami szerv bármikor be tud avatkozni, és a későbbiekben is módjában áll szakmai vizsgálatot indítani, ha a biztonsági helyzet javítása ezt megkívánja. A másik fontos előnye ennek a módszernek, hogy sokkal több eseménnyel kapcsolatban jut a KBSZ információhoz, így sokkal szélesebb az a bázis, melyen a tendenciák elemzése és ezen keresztül a gyenge pontok időbeni felismerése megvalósítható.

Ennek a jól működő rendszernek a kiterjesztését kezdeményezte a KBSZ a vonatkozó 2005. évi CLXXXIV. törvény 2007. évi módosítása kapcsán, de javaslata most nem került napirendre. **A KBSZ az üzembentartói biztonsági szolgálat kiterjesztésére vonatkozó javaslatát a vasúti és a víziközlekedés területére továbbra is fenntartja.**

#### **4.2.4. Vizsgálati tevékenység hatékonyabb, gyorsabb ellátása, mint stratégiai cél**

Már utaltunk rá, hogy a magas színvonalú szakmai vizsgálatnak két alapfeltétele van, ezek a megfelelő felkészültségű és létszámú szakembergárda, illetve a műszaki háttér.

A szakmai vizsgálat időtartamát illetően a 2005. évi CLXXXIV. törvény általános elvárásként fogalmazza meg, hogy a szakmai vizsgálat zárójelentését legkésőbb az eseményt követő egy éven belül adja ki a KBSZ – kivéve, ha csak valamilyen különös ok nem indokolja a vizsgálat elhúzódtását. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy 10 hónap alatt kell elvégezni az esemény szakmai vizsgálatát, mert ugyanezen törvény 60 napot biztosít az érintettek számára a zárójelentés-tervezethez észrevételeik megtételére. Ez a határidő különösen a bonyolultabb, vagy csak külföldön elvégezhető vizsgálatok esetében igen szorosnak számít. A nemzetközi gyakorlatban egy-egy bonyolultabb közlekedési esemény kivizsgálása nem egyszer túlnyúlik az egy esztendőn – tömegkatasztrófák esetében pedig évekről beszélhetünk.

##### ➤ **Emberi erőforrás oldalról**

A 2.3.2.2 pontban már utaltunk rá, hogy az emberi erőforrás oldaláról a közeli jövőben nehéz helyzetbe kerülhet a KBSZ. Ennek okai:

##### **Nyugdíjas foglalkoztatás szabályainak változása**

Ennek egyik kiváltója az a jogszabályi változás, amely szerint 2010. január 1-től mindazok, akik korengedményes vagy korkedvezményes nyugdíj mellett vállalnak munkát, 62. életévük betöltéséig csak meghatározott összeget kereshetnek – a minimálbér 12-szeresét évente -, azon felül választaniuk kell a kétféle jövedelemforrás között. Ez a probléma a KBSZ szempontjából elsősorban olyan szakemberek esetében merül fel, akik valamely fegyveres testülettől vagy rendvédelmi szervezettől mentek nyugdíjba. A KBSZ dolgozói közül a katonai repülés területéről ez 3 fő kiesését jelentheti, a víziközlekedési balesetvizsgálattal foglalkozó 3 szakember közül pedig 1főt. Ez elsősorban az állami légi járművekkel történt események vizsgálatát nehezíti meg jelentősen, hiszen a katonai repülőgépek típusok a „civiliek” előtt ismeretlenek, megismerésük nem egyszerűen „típusátképzés” kérdése.

Az eredményes szakmai vizsgálatához mély és sokrétű tudás szükséges. A szakmai kivizsgálók a nemzetközi gyakorlat szerint jellemzően a már jelentős tapasztalattal rendelkező szakemberek közül kerülnek ki. Ez a hazai környezetben felveti egyrészt a piaci bérek és a köztisztviselői bérezés közötti igen jelentős eltérés kérdését, másrészt pedig a korengedményes nyugdíj melletti kereseti lehetőségek korlátozása ezt a szakmailag igen nagy tudással rendelkező és már újra megfizethető réteget is kizárja a közeljövőben a meritési lehetőségekből, gyakorlatilag még eseti megbízások szintjén is. Igazán jó aktív szakembert köztisztviselői bérezés mellett nehéz elcsábítani a verseny szférából, viszont egy sor fontos területen általában jellemző a korengedményes nyugdíjazás – pilóták, irányítók, mozdonyvezetők, stb. Úgy

tűnik a jövőben már ez a nyugdíjas réteg sem jöhet számításba. A KBSZ-t - egyedülálló módon – eléri a „túlfiatalodás” problémája.

### **Szakmai felkészültség elismerése**

Közismert, hogy a köztisztviselői bérek jóval elmaradnak a versenyszféra béreitől, márpedig innen kellene a jó szakembereket elcsábítani, ha nagy tapasztalatú, magas színvonalon képzett szakembereket kívánunk a balesetvizsgálat területén látni. A Ktv. bizonyos esetekre – ezek általában államilag elismert felsőoktatási intézményekben szerzett másoddiploma vagy meghatározott szakmai tanfolyamok – képzettségi pótlék formájában biztosítja a „többlettudás” elismerését, de ez számottevő vonzerőt a versenyszféra szakembereinek nem igazán jelent. (A képzettségi pótlék a mindenkori illetményalap 30-50 %-a - kivételesen doktori fokozat (PhD) esetén 75 %-a - ami összességében 11.000–18.400 forintot jelent.) Ugyanakkor a balesetvizsgáló területen dolgozó szakemberek általában rendelkeznek olyan szakmai jogosításokkal, amelyek nélkül nehezen képzelhető el a szakszerű munkájuk – pl. járművezetői vagy –szerelői, forgalomirányítói engedélyek, stb. - és amelyek külön honorálására a Ktv. jelenleg nem ad lehetőséget. Adott esetben ezen engedélyek fenntartása komoly anyagi befektetést is igényel az illető személytől.

### **Készenlét ellentételezése szabadidővel**

Talán ez a legfeszítőbb kérdés a humán erőforrás oldaláról, amely komoly kapacitás problémákat vet fel. Ezt a kérdéskört a KBSZ stratégiájának alappillérenél, a szervezet- és működésfejlesztés céljainál részletesen taglaljuk.

#### ➤ **Technikai feltételek oldaláról**

Az átfedések elkerülése érdekében ez a pont az Alappillér – a Szervezet és működésfejlesztés – keretében kerül kibontásra.

#### ➤ **Egységes nemzetközi adatkezelő rendszer hazai elterjesztése oldaláról**

E kérdéskör jelentőségét a 4.2.3 pont tartalmazza.

#### ➤ **Nemzetközi kapcsolatok (adat- és információcsere, vizsgálatokban való részvétel) fejlesztése oldaláról**

A légiközlekedés területén már bebizonyosodott, hogy a társszervezetekkel való együttműködés több szempontból is kézzel fogható haszonnal jár. Egyrészt a kölcsönös adat- és információcsere segíti az eredményes szakmai vizsgálat lefolytatását, másrészt a külföldi vizsgálatok, tapasztalatok alapján olyan jelenségekre is felszínre kerülhetnek ily módon, amelyek a hazai járműparkot, infrastruktúrát is érinthetik. Hasonló előnyökre mutatott rá a külföldi vasúti balesetvizsgáló szervezetekkel felvett kapcsolat. További előnyöket kínál, hogy a társszervezetek általában díjtalanul segítik egymás tevékenységét, nem egy esetben bonyolult vizsgálatokhoz biztosítják ellenszolgáltatás nélkül laboratóriumait.

A KBSZ a jövőben is kiemelt figyelmet fordít a külföldi partnerszervezetekkel való együttműködés fejlesztésére, a tapasztalatcserében rejlő lehetőségek kiaknázására a hazai közlekedésbiztonság javítása érdekében.

➤ **Minőségbiztosítási rendszer bevezetése oldaláról**

A KBSZ mind a szakmai vizsgálatok minőségének növelésében, mind pedig időtartamának lehetőség szerinti csökkentésében kedvező elmozdulást vár a tervbe vett **minőségirányítási rendszer bevezetésétől**. Ezen rendszer kialakítása felé mutat majd az **ICAO 2008-ra tervezett auditjára** való felkészülés is, hiszen egy sor olyan eljárás, szabályozás meglétét kívánja az ICAO a balesetvizsgáló szervezetnél ellenőrizni, amelyek már a komplex minőségbiztosítási rendszer felé mutatnak.

### 4.3. A KBSZ stratégiájának ALAPPILLÉRE

A Szervezet- és működésfejlesztés kérdésköre olyan stratégiai célokat tartalmaz, amelyek mindegyike horizontális jellegű, mert bármely elemének változása közvetlen hatással van a KBSZ alapvető feladatára, a megelőzésre, csakúgy, mint a KBSZ alapvető tevékenységére, a szakmai vizsgálatra.

<b>Szervezet- és működésfejlesztés</b>	
<b>Stratégiai célok</b>	<b>Eszközök</b>
<b>Szakmai ismeretek bővítése</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Hazai és külföldi képzések</li> <li>➤ Szakfolyóiratok, szakkönyvtár</li> </ul>
<b>Speciális technikai eszközök rendelkezésre állása a vizsgálat objektivitása és hatékonysága érdekében</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Anyagi erőforrás</li> </ul>
<b>Megfelelő létszámú és kompetenciájú emberi erőforrás biztosítása</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Anyagi erőforrás</li> <li>➤ Szervezeti és működési szabályzat (egyéb szakmai képesítések anyagi elismerése)</li> </ul>
<b>Folyamatos készenlét biztosítása</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Anyagi erőforrás</li> <li>➤ Jogszabály módosítás – készenlét jogi kérdései</li> </ul>
<b>Multimodalitásból adódó előnyök belső kihasználása</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Belső kommunikáció, belső továbbképzések</li> </ul>



## A horizontális hatások bemutatása

Szervezet- és működésfejlesztés stratégiai célok hatása az egyéb stratégiai célokra	
Alappilér stratégiai céljai	Pillér I. és II. stratégiai céljai
Megfelelő létszámú és kompetenciájú emberi erőforrás biztosítása – benne a szakismeretek bővítése	<p>Emberi élet védelme</p> <p>Anyagi kárcsökkentés</p> <p>Infrastruktúra folyamatos működőképessége fenntartásának támogatása</p> <p>Egyéb kormányzati szervek tevékenységének információkkal való támogatása</p> <p>Szakmai vizsgálat elmélyítése, az objektív okok mélyebb megismerése</p> <p>Szakmai vizsgálat strukturális változtatása (kiterjesztése más közlekedési ágakra, a szakmai vizsgálatba bevont események körének bizonyos átalakítása)</p> <p>Vizsgálati tevékenység hatékonyabb, gyorsabb ellátása</p> <p>Bejelentési hajlandóság fokozása</p>
Speciális technikai eszközök rendelkezésre állása a vizsgálat objektivitása és hatékonysága érdekében	<p>Emberi élet védelme</p> <p>Anyagi kárcsökkentés</p> <p>Infrastruktúra folyamatos működőképessége fenntartásának támogatása</p> <p>Szakmai vizsgálat elmélyítése, az objektív okok mélyebb megismerése</p> <p>Vizsgálati tevékenység hatékonyabb, gyorsabb ellátása</p>
Folyamatos készenlét biztosítása	Vizsgálati tevékenység hatékonyabb, gyorsabb ellátása
Multimodalitásból adódó előnyök belső kihasználása	<p>Szakmai vizsgálat elmélyítése, az objektív okok mélyebb megismerése</p> <p>Vizsgálati tevékenység hatékonyabb, gyorsabb ellátása</p>

### 4.3.1. Szakmai ismeretek bővítése, mint stratégiai cél

#### ➤ Hazai és a külföldi képzésekkel

Az vitathatatlan, hogy egyrészt szükséges a balesetvizsgálók folyamatos továbbképzése, de a helyzet specifikumából adódóan legalább ilyen jelentőségű a meglévő szakismereteik és jogosításaik fenntartása. Egy idő után mindenkinél problémát jelent, ha kiválik a gyakorlati életből, nem elegendő csak elméleti síkon kezelni az eseményeket. A stratégia alkotás folyamatában éppen ezért **döntés született arról, hogy a KBSZ együttműködési megállapodásokat köt a különféle üzemeltető szervezetekkel** és a balesetek vizsgálatában résztvevő minden KBSZ dolgozónak lehetősége lesz évente két hetet – a KBSZ költségén – más szervezetnél tapasztalatszerzéssel tölteni.

Kívánatos lenne, ha a vizsgálóbizottságokba jelölhető szakembereink ötévente megújíthatnák **balesetvizsgálói tanfolyamukat**. Mivel azonban ilyen komplex tanfolyamokat csak külföldön szerveznek, ez igen jelentős költségkihatással járna – egy személy részvétele valamely balesetvizsgáló tanfolyamon általában 1 – 1,5 MFt. A KBSZ ezért felvette a kapcsolatot a Budapesti Műszaki Egyetemmel, amely érdekelt abban, hogy a KBSZ segítségével kiváltsa ezeket a tanfolyamokat, sőt maga is fogadhasson külföldi résztvevőket.

A szakmai továbbképzés lehetőségét jól egyesítené a nyelvi továbbképzés lehetőségével, ha a KBSZ munkatársai a külföldi társszervezeteknél **on job training**eken vehetnének részt. A KBSZ-nél egyébként is kiemelt kérdés a munkatársak nyelvi felkészültségének javítása, mert ma már a vasútra is a repüléshez és a víziközlekedéshez hasonlóan egyre inkább a nemzetköziség, a külföldi szereplők megjelenése a jellemző. Az EU szakbizottságaival való együttműködés pedig olyan szakmai követelmény, amely nélkül a KBSZ nem tudna eleget tenni kötelezettségeinek.

#### ➤ Szakmai folyóiratok és szakkönyvtár segítségével

A szakismeretek folyamatos fejlesztésének egyik lehetősége a speciális szakmai folyóiratok megrendelése. Mivel ezek általában külföldiek, beszerzésük viszonylag drága, de mindenképpen jelentős információ hordozók.

Megalapozott igény szakmai háttérként egy szakkönyvtár használata. Ennek felállítása azonban olyan költséget jelentene, amelyet a KBSZ egymagában nem tudna elviselni. Ezért megoldásként kínálkozik a HungaroControl már meglévő szakkönyvtárához való csatlakozás, akár anyagi részvétellel is.

### 4.3.2. Speciális technikai eszközök rendelkezésre állása a vizsgálat objektivitása és hatékonysága érdekében

A helyszínelő munka színvonalát és hatékonyságát javítja majd egy **helyszínelő mobil iroda** munkába állítása 2008. év során. Ez egy kifejezetten erre a célra átalakított járműben kerül kialakításra, amelyet a KBSZ saját forrásból már megrendelt. A jármű speciális átalakítása 2008-ban fog megtörténni, melynek költségvonzata megközelítően 2,5 millió forint.

Ugyancsak megkezdődött saját forrásból azoknak a berendezéseknek és szoftvereknek a beszerzése, amelyek a menetíró, adatrögzítő készülékek kiolvasásához, illetve kiértékeléséhez szükségesek. A **KBSZ célja egy olyan**

laboratórium kialakítása, amely alkalmas a hazánk területén közlekedő vasúti járművek adatrögzítőinek kiolvasására és az adatok kiértékelésére, a repülés területén pedig a külföldi társszerveinknél kiolvasott adatokat megjelenítésére, elemzésére, értékelésére, a rögzített hang- és radarkép információk szinkronizált megjelenítésére. Ez a laboratórium 2008. végén teljes kapacitással működhet, amelynek biztosításához 2008-ban további, kb. 3 millió forintértékű beszerzés szükséges.

#### 4.3.3. Megfelelő létszámú és kompetenciájú emberi erőforrás biztosítása, mint stratégiai cél

##### ➤ Anyagi erőforrás oldaláról

A 4.2.4 pontban részleteztük a szakmai felkészültség elismerésének anyagi kérdéseit.

##### ➤ Szervezeti és működési szabályzat (egyéb szakmai képesítések anyagi elismerése) oldaláról

Amennyiben sikerülne megoldást találni olyan szakmai képesítések anyagi elismerésére, amelyek jelenleg nem tartoznak a Ktv. hatálya alá, de amelyek megléte nélkül nehezen képzelhető el magas színvonalú balesetvizsgálói munka, annak feltételeit a KBSZ SZMSZ-ében kell rögzíteni.

#### 4.3.4. Folyamatos készenlét biztosítása, mint stratégiai cél

##### ➤ Anyagi erőforrás oldalról

A bejelentéseket fogadó 24 órás baleseti ügyeleti szolgálat mellett az eseményekre való „készülés” folyamatos készenlétet igényel a KBSZ más munkatársaitól is. Adott esetben igen tetemes összegben forintosítható annak kihatása, hogy a baleseti helyszínelés befejezésével mikor kezdődhet meg az infrastruktúra helyreállítása, mikor indulhat meg újra a forgalom. Ezért alapvető elvárás a KBSZ-szel szemben, hogy minél előbb jelenjen meg a helyszínen és végezze el munkáját.

A KBSZ mindhárom szakmai főosztályának – repülési, hajózási és vasúti - munkatársai a hivatalos munkaidőn kívül, előre közölt beosztás szerint, délután fél 5-től másnap reggelig, illetve hétvégén készenlétet adnak, hogy bármely közlekedési ágban azonnal megtörténhessen a vizsgálóbizottság kijelölése és indulhasson a helyszínelő csapat. (Azért kell mindhárom szakmai főosztálynak egyidejűleg készenlétet biztosítani, mert a helyszínelés technikai feladatai – helyszínrajz, fényképek készítése, dokumentumok begyűjtése – általános felkészültséggel elláthatók, de annak szakmai vonatkozásaiban a vasúti, hajózási vagy repülési szakember már nem „csereszabatos”.) Ennek viszont komoly ellentételezési vonzatai vannak. A KBSZ belső szabályozása szerint a készenlétben töltött idő 20 százaléka (hétvégén 40 %-a) jár megváltásként a munkatársaknak (a vasúttársaságok sávós rendszerben határozzák meg a készenlét ellentételét képező óramennyiséget, de összességében a kettő körülbelül megfelel egymásnak, a vasútnál azonban ennek ellentételezése pénzben történik).

A készenlétért járó szabadidő megoszlása:

Nap	20 %	40 %	Összesen
Hétköznap 16.30 – 8.00	15.,5 órára 3,2 óra		3,2 óra/hétköznap
Hétvégén Péntek 14.00 – 24.00 Szombat 00 – Vasárnap 24.00 Vasárnap 24.00 – Hétfő 8.00	10 órára 2 óra 8 órára 1.6 óra	48 órára 19,2 óra	22,8 óra/hétféve

**A hétfőgőn adott készenlért 8 órás munkanappal számolva 2.85 munkanap szabadság jár,** ami – figyelemmel a szabadságokra és az ugyancsak 40 %-os szabadidővel ellentételezendő ünnepnap i készenlétekre – gyakorlatilag a működőképesség határára viheti a KBSZ-t. A Hajózási főosztály esetében – 4 fő - pedig gyakorlatilag kivitelezhetetlen

**Éves szinten a készenlétek teljes időtartamának szabadidőben történő ellentételezése főosztályonként 1900 munkaóra, azaz 237,5 munkanap kiesést jelent** – nem számítva a készenléti időben elvégzett helyszínelést, amely a Ktv. szerint 100, illetve 200 %-os szabadidővel ellentételezendő.

**Ennyi szabadidő kiadása gyakorlatilag ellehetetleníti a KBSZ működését, ezért a MÁV-hoz megoldásban látja a Szervezet kiutat.**

➤ **Jogszabály módosítás – készenléti jogi kérdései oldaláról**

A Ktv. nem rendezi annak kérdését, hogy a készenlért járó szabadidőt mennyi időn belül kell kiadnia a munkáltatónak, az mikor váltható meg pénzben.

A másik probléma, hogy a vonatkozó jogszabály nem egyértelműen szabályozza, hogy milyen mértékű szabadidő ellentételezés jár a hétfői készenlért (csak a túlmunkára vonatkozóan állapítja meg).

#### **4.3.5. Multimodalitásból adódó előnyök belső kihasználása, mint stratégiai cél**

➤ **Belső kommunikáció, belső továbbképzések oldaláról**

A K SZ multimodális szervezete számos előnyt rejt magában a balesetvizsgálók továbbképzése szempontjából, hiszen számos olyan tapasztalat adható át egymásnak, amelyek bármely közlekedési ágban jól használhatóak. Ennek egyik eszköze a belső kommunikáció javítása e kérdéskörben – pl. tréningekről, továbbképzésekről készült, illetve a szakmai szervezetek tevékenységét, törekvéseit bemutató beszámolók közreadásával.

A másik lehetőség a balesetvizsgálat során szerzett, általánosítható tapasztalatok átadása. Ezért már a stratégia alkotás időszakában döntés született arról, hogy a KBSZ létrehozza belső akadémiáját, ahol félévente más és más főosztály adja át a kollégáknak mindazon tapasztalatait, amelyet másutt is használhatóknak itél.

#### 4.4. Cél- és eszközrendszer összefüggései

		Szabályozási eszköz.		Közpolitikai eszköz.			Támogatási eszköz.
		ált. jogszabályi rendezés	2005. CLXXXIV. tv.	Képzési terv	GKM-KBSZ feladatterv	Kommunikációs terv	
<b>MEGELŐZÉS</b>	Egyéb korm. szervezetek támogatása	X			X	X	
	Emberi élet védelme		X	X	X	X	
	Anyagi kár csökkentése		X	X	X	X	
	Infrastruktúra foly. működőképességének fenntartása		X	X	X	X	
<b>SZAKMAI VIZSGÁLAT</b>	Objektív okok megismerése		X	X			
	Bejelentési hajlandóság növelése		X			X	
	Szakmai vizsgálat körének átstrukturálása		X		X		
	Gyorsabb, hatékonyabb szakmai vizsgálat	X		X			X – humán erőforrás korlátok miatt
<b>SZERVEZET-és MŰKÖDÉS- FEJLESZTÉS</b>	Szakmai ismeretek bővítése			X			X – tanfolyami költségek
	Spec. technikai eszközpark. bővítése			X			X – költségvetésben
	Megfelelő létszámú és kompetenciájú humán erőforrás	X		X	X	X	X – humán erőforrás korlátok és külföldi tapasztalatcsere miatt
	Folyamatos készenlét biztosítása	X					Amennyiben az ellentételezése részben vagy egészében pénzben történhetne
	Multimodalitásból eredő előnyök belső kihasználása			X		X	

## 4.5. Összefoglaló

### 4.5.1. Külső közreműködéssel megoldható

Összefoglalóan megállapítható, hogy csak **külső segítséggel érhető el jelentős előrelépés** az alábbi témakörökben, illetve csak külső segítséggel oldhatók fel a problémák:

#### Jogi szabályozás

- közlekedési események jelentési rendje
- kutatás-mentés, kárfelszámolás szervezése
- további védelem a KBSZ-nek nyilatkozók részére
- a szakmai vizsgálatra kötelezett események körének átstrukturálása
- üzembentartói vizsgálat kiterjesztése
- nyugdíjasok foglalkoztatása
- köztisztviselői státusz – bérek és/vagy
- szakmai jogosítások elismerése anyagiakkal

#### Szorosabb GKM-KBSZ együttműködés

- egyéb kormányzati szervek információs támogatása
- KBSZ, mint információs központ kialakítása

#### Költségvetési vonzata van

- szakirodalom megrendelése, szakkönyvtár kialakítása
- külföldi tanfolyamok, külföldi és hazai továbbképzések
- nyelvtudás fejlesztése
- megfelelő felkészültségű szakembergárda (fizetések, pótlékok)
- a készenlétek legalább részben pénzbeli megváltása
- speciális eszközpark fejlesztése

### 4.5.2. Belső erőforrásokra támaszkodva megoldható

#### Saját intézkedési tervet igényel

- belső képzés rendje
- nyelvi továbbképzés
- együttműködés üzemeltetőkkel gyakorlati lehetőség biztosítására
- együttműködés üzemeltetőkkel a szakszolgálati engedélyek érvényességének fenntartására (vagy ennek pénzbeni támogatása)
- a tájékoztató tevékenység folyamatosan magas szinten tartása
- a szakmai vizsgálat időszükségletének áttekintése, javaslatok, módszerek lehetőség szerinti rövidítésére
- szakértői hálózat kialakítása, nyilvántartása
- felkészülés a minőségirányítási rendszer bevezetésére
- felkészülés az ICAO auditra

## **5. MEGVALÓSÍTÁSI MENETREND ÉS MONITORING**

### **5.1. Feladatterv**

1. számú melléklet tartalmazza

A táblázat az egymással szorosan összefüggő stratégiai célokhoz kapcsolódó feladatokat összevontan tartalmazza

### **5.2. Felelősök és feladataik**

**A belső erőforrásokból megoldható feladatok végrehajtásáért felelős**

- főigazgató
- gazdasági igazgató
- illetékes főosztályok, osztályok vezetői

Külső erőforrás közreműködésével megoldható feladatok felelőse

- GKM illetékes főosztálya

### **5.3. Monitoring rendszer**

- angol nyelvtudás bővítése szervezeti szinten
- szakmai vizsgálat max. 10 hónapos időtartamának tartása
- képzések rendszere – gyakorlatban tartás
  - o szakszolgálati engedélyek fenntartása
  - o belső akadémia
- ICAO audit végrehajtása
- Minőségbiztosítási rendszer kialakítása
- Kommunikációs terv megvalósítása