

Közlekedésbiztonsági Szervezet – Független szakmai vizsgálat a légiközlekedésben

A Közlekedésbiztonsági Szervezetet (KBSZ) 2006. január 1-jén hozta létre a közlekedést felügyelő miniszter, eleget téve azon európai uniós irányelveknek, amelyek szerint a tagországok gondoskodnak a légi, a vasúti és a víziközlekedés területén bekövetkezett, a közlekedés biztonságát jelentősen veszélyeztető közlekedési események független szakmai kivizsgálásáról. Ezeknek a vizsgálatoknak a célja mindenkor a megelőzés, az eseményhez vezető okok, körülmények minél szélesebb körű feltárásával, azokra adott válaszként biztonsági ajánlások megfogalmazásával a jövőbeni hasonló események lehetőség szerinti megelőzése. A független szakmai vizsgálatnak nem célja a jogi értelemben vett felelősségre való rámutatás. Éppen ennek elkerülése érdekében a KBSZ szakmai vizsgálatainak tapasztalatairól kiadott, a megelőzést célzó biztonsági ajánlásokat is tartalmazó Zárójelentések nem tartalmazzák az érintett személyek nevét, csak azokra a jellemzőkre utalnak (jogosítások, szakmai tapasztalat, kor, stb.), amelyek befolyással lehettek az esemény bekövetkezésére, illetve, amelyek segítik az eseményhez vezető ok-okozati láncolat összefüggéseinek megértését. A KBSZ Zárójelentései nyilvánosak, azokat a honlapján közzéteszi.

A KBSZ a tevékenységét a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény, az azokhoz kapcsolódó, a három érintett közlekedési ágra kiadott végrehajtási rendeletek, valamint az Európai Parlament és a Tanács a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 996/2010/EU rendelete, illetve a vonatkozó nemzetközi előírások alapján végzi. A KBSZ önállóan gazdálkodó költségvetési szerv, országos illetékességgel eljáró központi hivatal, irányítását a közlekedésért felelős miniszter látja el. A szakmai vizsgálat tekintetében a Szervezet függetlenségét törvény szavatolja.

A KBSZ 0-24 órában fogadja a közlekedési eseményekről a bejelentéseket. A legsúlyosabb – jogszabályban rögzített kimenetelű - esetek tekintetében törvényi kötelezettsége a független szakmai vizsgálat megindítása, más esetekben pedig saját mérlegelési körében dönthet, azoknak a közlekedés biztonságára gyakorolt potenciális veszélyessége alapján. A KBSZ balesetvizsgálói részére a törvény biztosítja mindazokat a jogokat, amelyek egy eredményes kivizsgálás lefolytatásához szükségesek, így – az esetleges büntető eljárást nem hátráltatva – haladéktalanul megjelenhetnek a helyszínen, ott az egyéb hatóságok mellett helyszíni vizsgálatot folytathatnak le, lefoglalhatják az eset szempontjából fontosnak ítélt roncsokat, berendezéseket, dokumentumokat, szakértőket kérhetnek fel és szakértői vizsgálatokat vehetnek igénybe.

A légiközlekedés területén a független szakmai vizsgálat jóval korábbi időkre nyúlik vissza: a KBSZ jogelődje, a Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet (PoLéBiSz) 2002 elején kezdte meg működését, gyakorlatilag a KBSZ-szel megegyező hatás- és jogkörrel. Nem véletlen, hogy a repülés minden más közlekedési ág előtt felismerte a megelőzés szempontjából kiemelkedő jelentőséggel bíró független szakmai vizsgálatban rejlő lehetőségeket és azt kötelezettséggé kirította az egyes

nemzetállamokra. Már a polgári repülés világszervezete, az ICAO (International Civil Aviation Organization) megalapításáról szóló úgynevezett Chicagói Egyezmény 1944. decemberi aláírásakor a szerződő felek rámutattak, hogy a tagállamoknak kiemelt figyelmet kell fordítaniuk az esetlegesen bekövetkező események kivizsgálására, s az azokból leszűrhető tanulságok egymás közötti megosztására a jövőbeni hasonló események megelőzése érdekében. 1951-ben pedig az ICAO kiadta a szempontjait – 13. Annex - arra vonatkozóan, hogy miként végezzék el ezeket a vizsgálatokat a tagállamok a közös cél érvényesítése érdekében. Azóta az ICAO tevékenysége – követve a légiközlekedés robbanásszerű fejlődését – kiterjed olyan területekre is, mint a repülésvédelem, a környezetvédelem vagy a repülés gazdaságosságának, a tagországok fejlődésében betöltött szerepének kérdése. Az ICAO-nak ma már 191 szerződött állam a tagja, s ennyi állam vállalja, hogy gondoskodik a légtérben vagy a területén történt repülőesemények szakmai célú kivizsgálásáról, független attól, hogy az saját lajstromozású vagy más ország lajstromjelét viselő repülőgéppel történt-e. Az ICAO ország auditjainak külön területe, hogy az adott nemzet biztosítja-e a szakmai vizsgálatok függetlenségét, az eredményes kivizsgáláshoz szükséges feltételeket, s maguknak a vizsgálatoknak eljárása megfelel-e az ICAO által megfogalmazott elvárásoknak.

A megelőzés kérdésköre nagy hangsúlyt kap az Európai Unió keretein belül is. Az EU először irányelvben foglalta össze, hogy mit vár el a tagországoktól a légiközlekedés területén a független szakmai vizsgálatot illetően, majd 2010 végén az Európai Parlament és Tanács már rendeletben szabályozta e kérdéskört. A polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályaon kívül helyezésétől szóló 996/2010/EU rendelet már arra is kitér, hogy milyen szerepet töltsön be a szakmai vizsgálatokban a 2003-ban alapított EASA (European Aviation Safety Agency). A fenti rendelet azon túl, hogy előírja az EASA bevonását azon vizsgálatokba, amelyek az EASA által kiadott típusengedéllyel rendelkező repülőgépekkel történnek, elrendeli azt is, hogy a tagországok balesetvizsgáló szervezetei az együttműködés erősítése érdekében hozzák létre nemzetközi hálózatukat. A Hálózat és annak munkacsoportjai 2011-ben megkezdték munkájukat. A KBSZ két munkacsoporthoz is kapcsolódott, az egyik célja a balesetvizsgálatok gyakorlatának fejlesztése, a másik pedig az eseményvizsgálatok megállapításainak, tanulságainak hatékony megosztását kívánja elősegíteni.

Az idézett uniós rendelet elsőként említi hivatalos jogszabályban az úgynevezett „just culture” elve terjedése elősegítésének kívánalmát. A magyarul méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúraként összefoglalható elv lényege, hogy a megelőzés érdekében olyan környezet létrehozása a cél, amely az események önkéntes bejelentését, a körülmények önkéntes feltárását ösztönzi. A „just culture” elvéhez tartozik olyan feltételek, olyan bizalmi légkör kialakítása, amelyben az érintett személyek önmaguk szerepéről az esemény létrejöttében, nyíltan, a későbbi retorziótól való félelem nélkül beszélhetnek a balesetvizsgálóknak.

A magyarországi jogszabályok már a kezdetektől biztosították annak lehetőségét, hogy az érintettek névtelenek maradjanak. Minden bizonnyal ez is közrejátszott abban, hogy az első években folyamatosan nőtt a bejelentések száma, ami az első, 2002. évi 220-ról az évtized második felére éves átlagban 500-550 körül stabilizálódott. A balesetvizsgáló szervezet az elmúlt 10 évben összességében 3.821

bejelentést fogadott a polgári légiközlekedés területéről, ami 2007. július 1-től kiegészül az állami célú repülések 354 bejelentésével. A tíz év során közlekedésbiztonsági szervezet a polgári légiközlekedést érintően 566, az állami légiközlekedést érintően pedig 36 esetben indított független szakmai vizsgálatot.

A polgári repülésből érkező bejelentések csaknem egyharmada külföldi lajstromban lévő légi járművek eseményeire vonatkozott. A nemzetközi kötelezettségeknek eleget téve ezeket az eseteket is áttekintette a közlekedésbiztonsági szervezet, és ahol szükségét látta szakmai vizsgálatot indított. A független szakmai vizsgálatoknak 25-30 %-a volt olyan eset, amely külföldi lajstromban lévő repülőgéppel történt magyar légtérben vagy magyar területen (repülőtéren).

Az elmúlt tíz év szakmai vizsgálatainak eredménye 485 biztonsági ajánlás. Ezek közül 435 érintett polgári repülést, 50 pedig állami repülést. Kezdetekben elsősorban az üzemeltetők felé fogalmazott meg a közlekedésbiztonsági szervezet ajánlásokat megelőző célzattal, majd a nemzetközi tendenciákkal összhangban ez a hangsúly áttevődött a hatóság, illetve a jogalkotó felé.