

A Közlekedésbiztonsági Szervezetnél jártunk

# Függetlenül a megelőzésért

**Megrázó képsorokat láthatunk időnként a híradásokban, amikor füstölgő repülőgéproncok között különböző szervezetek szakértői kutatják a tragédia okait. Ugyanez a látvány fogadja a nézőket egy nagyobb hajó- vagy vasúti baleset során is. Hazánkban a Közlekedésbiztonsági Szervezet (KBSZ) égisze alatt működik az efféle kutatásokra hivatott szakembergárda.**

Dr. Becske Lorándot, a Közlekedésbiztonsági Szervezet főigazgatóját egyebek között arról kérdeztem, milyen az együttműködésük az egyes közlekedési ágak biztonsági munkatársaival, illetve az irányítása alá tartozó szervezet miként illeszkedik a közlekedésbiztonsági tevékenységbe.

- A KBSZ egy minden más hatóságtól független szervezet. Közigazgatási szempontból a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium felügyelete alatt működünk, ám a balesetvizsgálatról szóló törvény kifejezetten meghatározza, hogy szervezetünk a saját feladatának ellátási körében nem utasítható.

- Ebből az is következik, hogy a különböző – légi, hajózási és vasúti – közlekedési ágak területén önállóan vizsgálódnak.

A vizsgálatok eredményei miként csapódnak le az érintetteknek?

- Mondhatni, a helyzetünk érdekes, hiszen rendelkezünk olyan hatósági

jogosítványokkal, mint például az idézés vagy a roncsok, bizonyítékok lefoglalása, ugyanakkor az általunk lefolytatott eljárás végén nem határozatot hozunk, mint általában egy közigazgatási szerv, hanem zárójelentést adunk ki, amelyben biztonsági ajánlást tehetünk. Amikor nálunk lezárul egy eset vizsgálata, az annak megállapításai alapján készült zárójelentés tervezetét



elküldjük véleményezésre az érintett hatóságoknak, üzemeltetőknek, illetve magánszemélyeknek. Ezt követően összegyűjtjük a beérkezett észrevételeket, és ezek alapján véglegesítjük a már említett zárójelentésünket. Az már a hatóságokra, illetve a jogalkotó szervekre van bízva, hogy az abban foglalt biztonsági ajánlásokat felhasználják-e vagy sem, de az a tapasztalat, hogy általában kedvezően fogadják, és mielőbb igyekeznek a javasolt intézkedéseket átültetni a gyakorlatba.

- Kizárólag a tisztánlátás érdekében képzeljünk el egy repülőbalesetet. Kik azok, akik a baleset közvetlen környezetében

vizsgálódhatnak vagy ott egyáltalán dolgozhatnak?

- Nyilvánvalóan ilyen helyzetben az első és legfontosabb az életmentés, tehát az elsőek között a tűzoltóknak és a mentőknek lesz feladatuk. Az is biztos, hogy a rendőrök is ott lesznek a környéken, hiszen sokszor ők érnek oda a leggyorsabban, illetve halálos áldozat esetén kötelezően eljárást kell indítaniuk. Természetesen mi is





megjelenünk, és biztosan ott lesznek a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatalának munkatársai, hiszen nekik is van balesetvizsgálati feladatuk.

– Nem vész el a sok bába között a gyermek?

– Nem. Miután tíz éven keresztül dolgoztam a Légügyi Hivatalnál, nyugodtan mondhatom, hogy nagyon jó a kapcsolatunk, kiválóan tudunk együtt dolgozni, és egyébként sem vagyunk egymás véleményéhez kötve. Nekünk kifejezetten a baleset körülményeinek, okainak felderítése a célunk. Az NKH szerepe, lehetősége egy kicsit más, mert tehet olyan intézkedéseket, amelyekre nekünk – bár mi is hatóság vagyunk – nincs jogosítványunk, például visszavonhat vagy felfüggeszthet engedélyeket.

– Milyen viszonyban vannak a különböző közlekedési ágazatok biztonsági szolgálataival?

– Tekintve hogy együtt dolgozunk, együtt kell élnünk. A KBSZ mindig is arra törekedett, hogy kiegyensúlyozott kapcsolatot ápoljon ezekkel a szervezetekkel. A repülés terén minden üzemeltetőnek rendelkeznie kell ilyen típusú szolgálattal vagy csatlakoznia kell hozzá. Léteznek biztonsági szervezetek a vasút területén is, amelyekkel szintén jó a kapcsolatunk. Ennek erősítésére minden évben kétszer rendezünk a biztonsági szervezetek szakembereinek, a hajózásban pedig a társhatóságok, üzemeltetők képviselőinek címzett találkozót, melynek hivatalos részében bemutatjuk az előző találkozó óta történt fontosabb közlekedésbiztonsági eseményeket, a tapasztalatokat, s ahol kimutatható, a tendenciákat. Igyekszünk úgy kiválasztani az előadásokat, hogy minél gyakorlatiasabbak legyenek, általában bemutatunk vizsgálatokat, elemzünk különböző eljárásokat, felvázolunk olyan baleseteket, amelyek vizsgálata mások számára is

**A KBSZ szakmai vizsgálati körébe vont vasúti események megoszlása személyi sérülés szerint:**

	Sérültek							
	Halálos				Súlyos és könnyű sérült			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
Utás	-	3	-	1	8	53	3	6
Személyzet	1	4	2	1	1	2	2	2
Útjátjáró-használó	3	12	6	11	1	3	7	14
Idegen személy	-	-	-	-	-	-	-	-

hasznosítható tapasztalatokat tartalmaz. A mostani repülős szakmai napon például nemcsak általunk vizsgált balesetet, hanem olyan, a közvélemény által nagy figyelemmel kísért eseteket is bemutatunk, mint a lengyel elnöki gép oroszországi lezuhanása, és szó volt az Atlanti-óceánba zuhant, magyar áldozatokat is követelő Air France Airbus 330-as balesetéről is. Érdekes, hogy erre a szakmai találkozóra néhány nappal azelőtt került sor, hogy az újabb roncsdarabokat megtalálták. Természetesen az ilyen találkozókra mindig lehetőséget adunk arra, hogy a meghívottak is tartsanak előadást, amivel a mostani mindhárom szakmai napunkon éltek a külsős szakemberek.

– Az ugye nem bír különösebb jelentőséggel, hogy a KBSZ székhelye a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérnél van, hiszen feltételezem, hogy nincs rangsor a különböző közlekedési ágazatok megítélése között.

– De igen, van annak jelentősége, hogy itt a székhelyünk. A légi balesetek túlnyomó része a repülőterek közelében történik, Magyarországon pedig a nagygépes kereskedelmi repülés nagyon nagy százalékban itt bonyolódik. Ha itt a repülőtéren történik valami, akkor a



szakértőink percek alatt a helyszínen vannak – és itt nemcsak balesetekre kell gondolni, hanem például műszaki okok miatt bekövetkező kényszerleszállásra is. Azonban az elhelyezésünk szempontjából inkább az M0-ás közelsége a meghatározó, ugyanis egy központból

működünk, illetékességünk viszont az egész országra kiterjed. Itt közel van az M0-ás, amelyen mindegyik autópálya rövid idő alatt elérhető, tehát ez az a pont, ahonnan az országban történt bármilyen minket érintő eseményhez 2–2,5 óra alatt eljutunk.

– Az önök tevékenységének fókuszában végső soron a baleset megelőzés áll?

– Pontosan, az elv az, hogy a balesetek okait kell feltárni, és ezek alapján kiadunk biztonsági ajánlásokat azért, hogy a jövőben a hasonló jellegű esetek megelőzhetőek legyenek. A szakmai vizsgálatnak nem célja tehát a személyi felelősség vizsgálata vagy megállapítása. Ez nagyon fontos különbség a KBSZ és más hatóságok vizsgálata között.

– Számomra olyannak tűnik az önök munkája, mint amit az ismeretterjesztő tévécsatornán a nagy légi baleseteket bemutató sorozat szereplői végeznek.

– A munkánk gyakorlatilag ugyanaz, csak szerencsére a filmben feldolgozott esetekhez hasonló nagy balesetek nem jellemzők mifelénk. Pontosan az ilyen jellegű esetekre vagyunk felkészülve, ezenfelül a hajózás és a vasút területén előforduló közlekedésbiztonsági események is hozzánk tartoznak. Nem véletlen, hogy a mi eljárásunk teljesen más határidőkhöz van kötve, mint egy általános közigazgatási hatóságé, az ottani 30–90 nappal szemben nekünk egy év alatt kell befejeznünk egy

szakmai vizsgálatot, és ezt az időintervallumot elég sokszor ki is merítjük. Ennek magyarázata az, hogy a célunk elérése, a jövőbeni hasonló események megelőzése érdekében sokszor igen aprólékos munkát kell végeznünk, hiszen minden egyes felbukkanó részletnek utána kell járnunk.

Másképpen ezt nem is lehet eredményesen végezni. A nemrégiben hatályba lépett 996/2010/EU rendelet, amely a repülés területén határozza meg a balesetek vizsgálatának egyes szabályait, létrehozta a polgári repülőeseményeket vizsgáló szervezetek közös, európai uniós hálózatát. A vasúti és hajózási területen ilyen együttműködési fórum még nem alakult meg, de ott is létezik az Európai Tengerbiztonsági, illetve Vasútbiztonsági Ügynökség.

*- Az önök által elküldött zárójelentések tartalma miként hasznosítható a gyakorlatban?*

- Egyrészt minden érintettnek elküldjük felhasználásra, másrészt a lezárt eseményekről összeállított jelentésünk és benne a biztonsági ajánlásunk megtalálható a honlapunkon. Emellett beszámolási kötelezettségünk van a Kormánynak, amely jelentést a tárgyévet követő év szeptemberéig el kell fogadtatnunk és a honlapunkon közzé kell tennünk. Ebből is látszik, hogy az egyik leghatékonyabb fegyverünk a nyilvánosság, hiszen a vizsgálatok eredményéből a közzététel nyomán is lehet okulni.

*- Baleset-vizsgálati szempontból a három közlekedési ág közül melyikkel van a legtöbb probléma?*

- Erre nemigen lehet pontos választ adni, mert a három közlekedési ág nagyon különbözik egymástól, és maguk a

**A KBSZ szakmai vizsgálati körébe vont vasúti események megoszlása becstült anyagi kár alapján:**

BECSÜLT KÁRÉRTÉK	Esetszám				
	2006	2007	2008	2009	2010
500 millió forint felett	-	1	-	-	-
100-500 millió forint között	2	2	2	1	1
100 millió forintig	12	4	11	12	13
Anyagi kár nélküli	2	5	4	6	25



baleseti kategóriák sem azonosak. A repülésben például a jelenlegi jogszabályok alapján a bejelentéseknek közel 10%-a minősül olyan súlyos eseménynek, hogy kötelezően vizsgálunk

kell, a hajózáásban és a vasút területén egészen másutt húzták meg a határt a nemzetközi irányelvek s azok alapján a hazai előírások. A jogszabályok azonban nem kötik meg a kezünket abban az értelemben, hogy csak azt vizsgálhatjuk, ami ott kötelezőként nevesítve van, minden olyan eseményt vizsgálhatunk, amelynek véleményünk szerint jelentős kihatása lehet a közlekedés biztonságára. A legtöbb személyi sérüléssel járó esemény kétségtelenül a vasút területén történik, de ez azért is van, mert itt történik a legtöbb öngyilkosság.

*- Honnan szereznek tudomást az egyes eseményekről?*

- Többnyire a rendőrségtől, a biztonsági szervektől érkezik bejelentés a huszonnégy órás ügyeletünkhöz, ahol egyszerre két munkatársunk dolgozik. A diszpécser és a baleseti helyszínélő mellett minden közlekedési ágnak van készenléti szolgálata, és mindenkor készenlétben van egy döntésre jogosított vezető is.

*- Minden kérdésemre választ kaptam, mégis maradt parányi hiányérzetem. Nevezetesen azért, mert korunk szokásaival ellentétben nem panaszkodott, például arra, hogy kevés a pénz.*

- A pénz tényleg kevés, de a humánállományunk e pillanatban fel van töltve, és ezzel a létszámmal a feladatainkat el tudjuk látni. Persze a pénz sosem elég, hiszen tudomásul kell venni, hogy a közlekedés olyan ága a nemzetgazdaságnak, amely túlnyúlik a határokon. Nemzetközi szervezetek működnek, amelyek bizonyos konferenciáin, találkozóin elengedhetetlen szakmai érdekünk, hogy részt vegyünk, mert különben kimaradnánk a nemzetközi folyamatokból, arról nem is beszélve, hogy a balesetvizsgálókat magas szinten kell képezni s a már megszerzett tudásukat fejleszteni kell. Emellett vannak olyan vizsgálati lépések, amelyeket Magyarországon nem is tudunk megoldani, ilyen például a sérült fedélzeti adatrögzítők tartalmának kinyerése, amelyet ugyan a társszervezetek díjtalanul végeznek el számunkra, de a kiutazásnak azért jelentkezik bizonyos költségei. A képzések nagy költségeit pedig úgy próbáljuk kiváltani, hogy mi magunk szervezünk oktatásokat. Alapvetően optimista vagyok, úgy gondolom, hogy a feladatunk ellátása gazdasági okok miatt nem szabad, hogy veszélybe kerüljön.



Somogyi