



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET

2010. ÉVI BESZÁMOLÓJA

A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény 3. § (4) bekezdése alapján előterjesztem a Közlekedésbiztonsági Szervezet beszámolóját a 2010. évben vizsgált balesetek okainak feltárása során szerzett tapasztalatokról, a közlekedés biztonságát érintő folyamatokról és a közlekedésbiztonság állapotáról, továbbá a KBSZ 2010. évi szakmai tevékenységéről.

2011. augusztus „ „

dr. Becske Loránd
főigazgató

Tartalomjegyzék

BEVEZETŐ	7
1. LÉGIKÖZLEKEDÉS	9
1.1 Jogsabályi háttér	9
1.2 Bejelentések	12
1.3 Polgári légi közlekedés.....	13
1.3.1 Bejelentések	13
1.3.2 Eseményvizsgálat	16
1.3.2.1 2010-ben megkezdett eseményvizsgálatok.....	17
1.3.2.1.1 5700 kg MTOM feletti események – Kereskedelmi célú repülés.....	18
1.3.2.1.2 5700 kg MTOM alatti események – Általános és munkavégzés célú repülés	22
1.3.2.1.3 Légiforgalmi (Air Traffic Management – ATM) vonatkozású események	26
1.3.2.2 2010-ben lezárt eseményvizsgálatok	28
1.3.3 Biztonsági ajánlások.....	28
1.3.4 Polgári légi közlekedést érintő független szakmai vizsgálatok tapasztalatai	29
1.4 Állami célú repülés	30
1.4.1 Bejelentések	30
1.4.2 Eseményvizsgálat	30
1. sz. Melléklet.....	31
2. sz. Melléklet.....	36
2. VASÚTI KÖZLEKEDÉS	46
2.1 Jogsabályi háttér	46
2.2 Bejelentések	47
2.3 Eseményvizsgálat	50
2.3.1 2010-ben megkezdett eseményvizsgálatok.....	50
2.3.2 2010-ben lezárt eseményvizsgálatok	56
2.4 Biztonsági ajánlások.....	56
2.5 Vasúti közlekedést érintő független szakmai vizsgálatok tapasztalatai.....	58
3. sz. Melléklet.....	61
4. sz. Melléklet.....	64

4.	VÍZIKÖZLEKEDÉS	68
4.1	Jogszabályi háttér	68
4.2	Bejelentések	69
4.3	Eseményvizsgálat	72
4.3.1	2010-ben megkezdett eseményvizsgálatok	72
4.3.2	2010-ben lezárt eseményvizsgálatok	73
4.4	Biztonsági ajánlások.....	74
4.5	Víziközlekedést érintő szakmai vizsgálatok tapasztalatai	74
5. sz.	Melléklet.....	75
6. sz.	Melléklet.....	77
5.	KBSZ FŐOSZTÁLYOK 2010. ÉVI TEVÉKENYSÉGÉRŐL.....	80
5.1	Repülési főosztály	80
5.2	Vasúti főosztály	81
5.3	Hajózási főosztály	83

BEVEZETŐ

Jelen beszámoló célja, hogy a Közlekedésbiztonsági Szervezet eleget téve a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény 3. § (4) bekezdésében megállapított kötelezettségének, beszámoljon a Kormánynak az előző évben vizsgált balesetek okainak feltárása során szerzett tapasztalatokról, a közlekedés biztonságát érintő folyamatokról, a közlekedésbiztonság állapotáról és a KBSZ által kiadott biztonsági ajánlásokról, valamint a Szervezet elmúlt évi tevékenységéről. A beszámolót elfogadását követően a fenti jogszabályi hely alapján a KBSZ közzéteszi a honlapján, illetve megküldi az Európai Bizottság, valamint az Európai Vasúti Ügynökség részére.

A KBSZ 2006. január elsején kezdte meg működését a Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet jogutódjaként. Működésének első napjától gyűjti a légiközlekedést érintően tett bejelentéseket és vizsgálja a repülőeseményeket. A vasúti- és a víziközlekedés területéről érkező bejelentéseket 2006. március 1-től fogadja és ezen időponttól vizsgálja e két közlekedési ág eseményeit is. A KBSZ tevékenységi köre 2007. július 1-től kibővült a kizárólag állami légi járművel történt események szakmai vizsgálatára is.

Az elmúlt öt év főbb jellemző adatai

KBSZ-hez érkezett bejelentések 2006 – 2010 között

BEJELENTÉSEK SZÁMA	KBSZ					
	2006	2007	2008	2009	2010	Összesen
Repülés*	436	530	562	506	491	2525
Vasút**	178	478	578	672	613	2665
Hajózás**	65	73	69	72	90	369
KBSZ	825	1081	1209	1250	1194	5 559

* kizárólag állami légi járművel történt események bejelentése 2007. 07. 01-től

** adatgyűjtés a 2005. évi CLXXXIV. tv. alapján 2006. 03.01-től

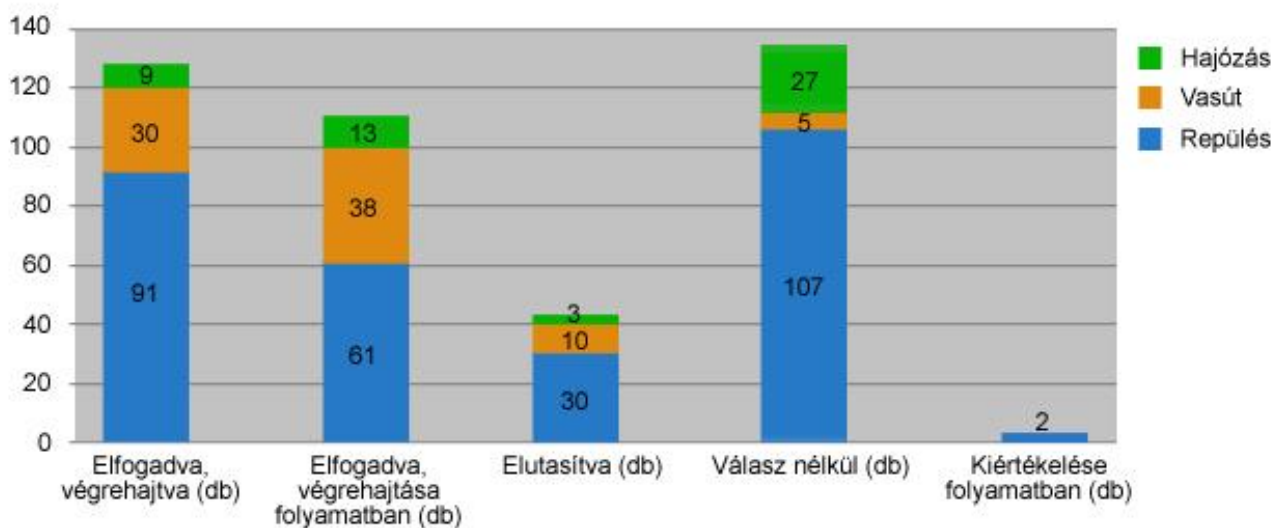
KBSZ által megkezdett szakmai vizsgálatok 2006 – 2010 között

KIVIZSGÁLÁS	KBSZ					
	2006	2007	2008	2009	2010	Összesen
Repülés	71	86	66	75	56	354
Vasút	16	12	17	19	39	103
Hajózás	17	11	11	15	14	68
KBSZ	104	109	94	109	109	525

KBSZ által kiadott biztonsági ajánlások száma 2006 – 2010 között



KBSZ által kiadott biztonsági ajánlások státusza



1. LÉGIKÖZLEKEDÉS

1.1 Jogsabályi háttér

A szakmai vizsgálat általános és részletes szabályait a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbv.), valamint ahhoz kapcsolódva a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII.29.) GKM rendelet, illetve a kizárólag állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési balesetek, repülőesemények és légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának részletes szabályairól, valamint a kizárólag állami légi járművel összefüggő üzembentartói vizsgálat szabályairól szóló 35/2008. (XII. 5.) KHEM-HM-IRM együttes rendelet határozza meg.

A KBSZ a Kbv. 7. § (1) bekezdésének aa) pontja alapján kivizsgálja a belföldön bekövetkezett légiközlekedési baleseteket és súlyos repülőeseményeket, míg a repülőesemények és légiközlekedési rendellenességek tekintetében a 7. § (1) bekezdésének b) pontja alapján dönt a szakmai vizsgálat szükségességéről, különösen abban az esetben, ha az

- más körülmények között súlyos balesethez vezethetett volna,
- a közlekedési rendszer egésze szempontjából jelentőséggel bíró eseménysorozat részét képezi,
- a közlekedésbiztonságra európai közösségi szinten gyakorol hatást,
- a vizsgálatot az infrastruktúra üzemeltetője, a közlekedési társaságok, a biztonsági hatóságok, továbbá nemzetközi együttműködés keretében az Európai Unió más tagállamának balesetvizsgáló szervezetei kérik.

A tárgyi időszakban a Kbv. szerint a KBSZ által kötelezően vizsgálandó esetek:

Légiközlekedési baleset - a repülés tartama alatt bekövetkezett olyan esemény, amelynek következtében egyebek között

- valaki a balesetet követő 30 napon belül elhalálozik, vagy olyan súlyos sérülést szenved, hogy az a sérülés bekövetkezésétől számított hét napon belül 48 órát meghaladó kórházi ápolást tesz szükségessé
- légi jármű olyan károsodást, vagy szerkezeti hibát szenved, amely
 - a légi jármű szerkezeti szilárdságát, teljesítményét vagy repülési jellemzőit hátrányosan befolyásolja, és
 - rendes körülmények között a károsodott alkotórész nagyjavítását vagy cseréjét igényelné, kivéve a hajtóműhiba vagy károsodás esetét, amikor a károsodás csak a hajtóműre, annak burkolatára, vagy tartozékaira korlátozódik, illetve, ha a károsodás kizárólag a légcsavarokra, a szárnyvégekre, antennákra, kerekek gumiabroncsaira, a fékekre, áramvonalazó burkolatra vagy a légi jármű borításán történt kisebb horpadásokra és szúrt lyukakra korlátozódik, vagy
- a légi jármű eltűnt vagy teljesen hozzáférhetetlen.

Súlyos repülőesemény - olyan repülőesemény, amelynek körülményei arra utalnak, hogy a fentiek szerinti baleset bekövetkezésének közvetlen veszélye állt fenn.

További légiközlekedési események, amelyek vizsgálatáról a Szervezet maga dönthet, azoknak a légiközlekedés biztonságára gyakorolt hatását mérlegelve:

Repülőesemény – a légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos, a repülés tartama alatt bekövetkezett, balesetnek nem minősülő esemény, amely az üzemelés biztonságát hátrányosan befolyásolja vagy befolyásolhatja.

Légiközlekedési rendellenesség – olyan – nem a repülés tartama alatt bekövetkezett – működési zavar, hiba, hiányosság vagy más szabálytalan körülmény, amely a repülésbiztonságot befolyásolhatja vagy befolyásolhatta, de amely nem okozott balesetet vagy súlyos repülőeseményt.

2010. december 02-án hatályba lépett a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet.

A rendelet többek között kimondja:

- a biztonsági vizsgálatok kizárólagos célja a jövőbeni balesetek és repülőesemények bekövetkezésének megelőzése kell, hogy legyen, a vétkesség vagy a felelősség kérdésének tisztázása nélkül,
- a balesetek és a súlyos repülőesemények kivizsgálása annak az államnak a felelősségi körébe tartozik, ahol az bekövetkezett, vagy pedig a lajstromozó állam felelőssége, amennyiben nem állapítható meg egyértelműen, hogy a baleset vagy súlyos repülőesemény valamely állam területén következett be,
- indokolt, hogy a balesetek és repülőesemények biztonsági kivizsgálását egy eseményvizsgálatokat végző független hatóság folytassa le,
- elengedhetetlen, hogy a biztonsági vizsgálatokat végző hatóságok teljesen függetlenül tudjanak vizsgálgódní, és hogy megfelelő pénzügyi és emberi erőforrások álljanak rendelkezésükre a hatékony és eredményes vizsgálatok lefolytatása érdekében,
- az eseményvizsgálatokért felelős hatóságok számára biztosítani kell a baleset helyszínéhez való azonnali és korlátlan hozzáférést, valamint az eseményvizsgálat követelményeinek kielégítéséhez szükséges valamennyi összetevő rendelkezésre állását az igazságügyi vizsgálat célkitűzéseinek sérelme nélkül,
- az EASA-t a Chicagói Egyezmény 13. mellékletével összhangban, valamint a nemzeti polgári repülési hatóságokat is fel kell kérni, hogy illetékességi körüknek megfelelően vegyenek részt a biztonsági vizsgálatokban,
- a biztonsági vizsgálat során szolgáltatott információ nem használható fel az információt szolgáltató ellen,
- a biztonsági ajánlásokat az illetékes hatóságnak minden esetben kellően figyelembe kell venni, illetve szükség esetén meg kell tenni az azokkal kapcsolatos intézkedéseket,
- évente nemzeti szintű biztonsági jelentést kell kiadni.

A rendelet a vizsgálati kötelezettséget a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. mellékletében meghatározottaktól eltérő légi járműveket érintő polgári légiközlekedési baleset és súlyos repülőesemény vonatkozásában határozza meg. Ugyanakkor az

eseményvizsgálatokat végző hatóságok – a tagállamok nemzeti jogszabályai értelmében – dönthetnek a fentiekén kívüli repülőesemények vagy más típusba tartozó légi járműveket érintő balesetek és súlyos repülőesemények kivizsgálásáról is, amennyiben ezekből várhatóan biztonsággal kapcsolatos tanulságokat vonhatnak le.

Ezen túlmenően a rendelet rendelkezik a polgári repülésbiztonsági vizsgálatokat végző hatóságok európai hálózatának felállításáról az eseményvizsgálatokat végző hatóságok által folytatott munka minőségének javítása, valamint a függetlenségük megerősítése céljából.

1.2 Bejelentések

A légiközlekedés területén a KBSZ adatgyűjtési kötelezettsége kiterjed

- a magyar légtérben, magyar területen bármely állam lajstromában lévő – illetve azonosító jellel ellátott - légi járművel történt bármely minősítésű esemény adatbázisában való rögzítésére, valamint
- a magyar lajstromban lévő légi járművel bármely ország területén, légtérben történt bármely minősítésű esemény nyilvántartására.

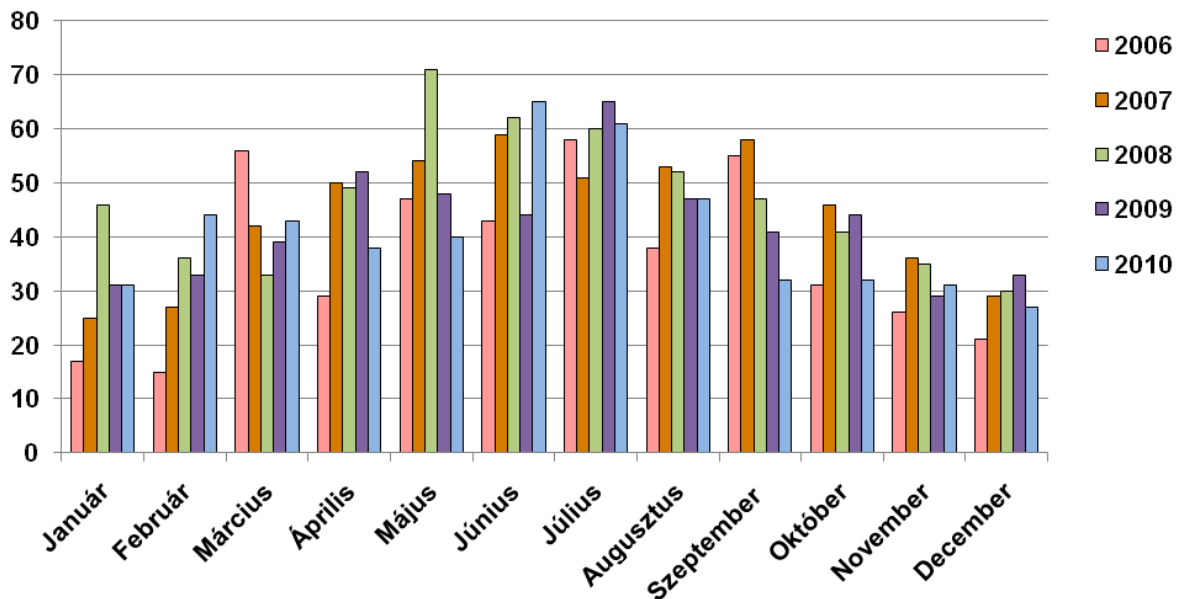
Polgári és állami célú repülés területéről érkezett bejelentések és minősített esetek alakulása együttesen

BEJELENTÉSEK	KBSZ				
	2006	2007*	2008	2009	2010
BEJELENTÉSEK száma összesen	436	530	562	506	491
- bejelentésekből minősített esetek száma **	363	412	438	418	396
- bejelentésekből nemzeti érintettség kapcsán ***	-	-	1	3	3
- bejelentésekből magyar lajstromban lévő légi járművet érintett	271	358	356	387	343

* A táblázat 2007. 07. 01-től tartalmazza a kizárólag **állami légi járműveket** érintő esetek adatait is. Nem tartalmazza viszont az EUROCONTROL kategorizálását követve az ATM specifikus légiközlekedési rendellenességeket, amelyekben légi jármű közvetlenül nem érintett. Az ATM specifikus légiközlekedési rendellenességeket a HungaroControl 2008. óta jelenti rendszerezetten a KBSZ-nek.

** **Minősített eset** jelen beszámolóban a Kbt. szerinti légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény és repülőesemény, illetve azok a földi esetek, amelyek közvetlen repülésbiztonsági vonatkozással bírnak. Nem tartalmazza azokat az eseteket, amelyek sem műszaki tekintetben, sem a személyzet részéről nem kapcsolódnak a repüléshez, ilyenek pl. a repülés megszakítása beteg utas miatt, bombariadó vagy feltalált fehér por miatti riasztás.

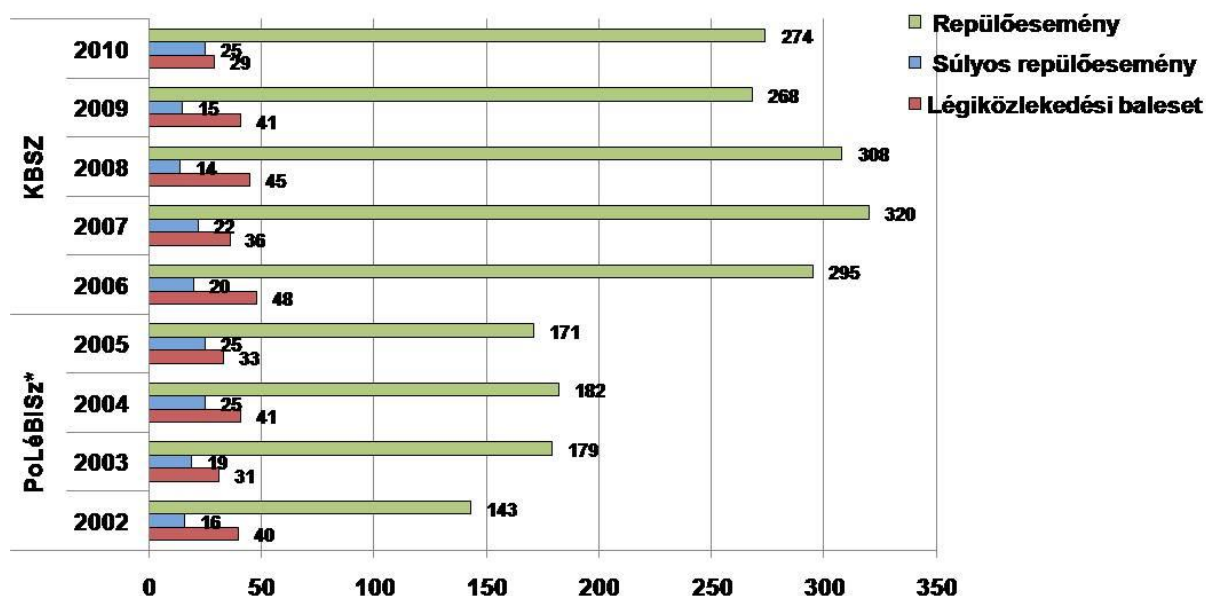
*** **Nemzeti érintettség:** azok az esetek, amelyek nem tartoznak a Kbt. hatálya alá, de mégis van valamilyen magyar vonatkozása, pl. magyar állampolgárságú utas, magyar részvétel a légi jármű tervezésében, gyártásában, karbantartásában.

KBSZ-hez érkezett légiközlekedési bejelentések alakulása havi bontásban**1.3 Polgári légiközlekedés****1.3.1 Bejelentések****A polgári légiközlekedés területéről 2010-ben érkezett bejelentések alakulása az eset minősítése szerint**

POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉS	KBSZ
	2010
BEJELENTÉSEK ÖSSZESEN	422
MINŐSÍTETT ESETEK ÖSSZESEN	328
- légiközlekedési baleset	29
- súlyos repülőesemény	25
- repülőesemény	274
EGYÉB*	94

* „Egyéb” osztályba kerültek besorolásra a nem a repülés időtartama alatt történt események (légiközlekedési rendellenességek), illetve minden olyan egyéb esemény, amely nem kapcsolódik közvetlenül a repülésbiztonsághoz (aviation safety), pl. átstartolás időjárási körülmények miatt, a repülés megszakítása beteg utas miatt, vagy bombariadó, ill. feltalált fehér por miatti riasztás (aviation security), valamint a nemzeti érintettség kapcsán 3 eset.

2010-ben 3 esetet regisztrált a KBSZ nemzeti érintettség kapcsán. Ezek közül az egyik egy magyar üzemeltetésben lévő, de külföldi lajstrom alatt nyilvántartott 5700 kg MTOM feletti repülőgépet érintett külföldön, a másik két légiközlekedési balesetben pedig a pilóta volt magyar állampolgárságú. Mivel a hatályos rendelkezés szerint valamely külföldön történt esemény csak akkor tartozik a KBSZ hatáskörébe, ha az érintett légi jármű magyar lajstromban van, így ezeket a bejelentéseket a KBSZ rögzítette, de azok a nemzeti statisztikában a továbbiakban már nem jelennek meg.

Polgári légitársasági minősített esetek alakulása 2002 és 2010 között*

* A statisztikai értékelhetőség érdekében a **Beszámoló** – ahol az adatok rendelkezésre állnak és többletinformációt jelentenek - **felhasználja a jogelőd Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet által gyűjtött adatokat is.**

Polgári minősített esetek alakulása az érintett légitársaságok tömeghatára* szerint

	POLÉBISZ				KBSZ				
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
MINŐSÍTETT ESETEK SZÁMA	199	229	248	229	363	377	367	324	328
5700 kg MTOM** fölött	121	136	167	161	238	278	263	212	236
2250 és 5700 kg MTOM között	6	14	11	16	15	8	11	9	12
2250 kg MTOM alatt	76	80	78	54	118	94	92	105	90
- merevszárnyú repülőgép	34	37	22	18	42	43	33	43	39
- helikopter	2	1	1	5	7	2	2	2	4
- ultrakönnyű repülőgép	3	1	3	3	3	-	5	5	6
- vitorlázó repülőgép	11	14	23	8	21	16	19	23	18
- autogiro	-	-	-	-	-	-	-	-	1
- siklóernyő és motoros siklóernyő	11	9	14	9	27	22	26	18	19
- függővitorlázó és motoros függővitorlázó	6	7	10	6	11	9	3	6	2
- ejtőernyő	9	11	4	7	7	2	2	10	3
- hőlég/gázballon	1	1	4	-	1	2	2	-	-
- pilóta nélküli légi eszköz***	-	-	-	-	1	-	-	-	-

* légitársaság tömeghatárok alkalmazása az EASA felé alkalmazott adatszolgáltatás figyelembe vételével - a táblázat halmozódást tartalmazhat, amennyiben egy esetben több légitársaság is érintett

** MTOM - maximum take-off mass - maximális felszálló tömeg

*** beleértve a repülőgép modell is

A bejelentések zöme éveken át az 5700 kg MTOM feletti, úgynevezett nagygépek üzemeltetőitől érkezik. Hangsúlyozandó, hogy emögött a magas bejelentési hajlandóságuk áll, amely alapján még a legkisebb, sokszor repülőeseménynek sem számító eseteket is jelentik. A KBSZ ezt is egyfajta jelzésként értékeli arra nézve, hogy ezek a szervezetek komolyan kezelik a repülésbiztonsági kérdéseket.

Légiközlekedési balesetek alakulása az érintett légi járművek tömeghatára szerint*

BALESETEK	POLÉBISZ				KBSZ				
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
5700 kg MTOM fölött									
merevszárnyú repülőgép	-	-	-	1	1**	-	-	-	-
- ebből halálos	-	-	-	1	1**	-	-	-	-
- balesetben meghaltak	-	-	-	2	42**	-	-	-	-
helikopter	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- ebből halálos	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- balesetben meghaltak	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2250 és 5700 kg MTOM között									
merevszárnyú repülőgép	1	-	-	-	-	1	3	1	-
- ebből halálos	-	-	-	-	-	-	1	-	-
- balesetben meghaltak	-	-	-	-	-	-	1	-	-
helikopter	2	3	2	6	1	1	1	-	-
- ebből halálos	-	-	-	2	-	-	1	-	-
- balesetben meghaltak	-	-	-	2	-	-	2	-	-
2250 kg MTOM alatt	37	28	39	26	46	34	41	40	29
- ebből halálos	6	5	7	5	5	4	2	8	3
- balesetben meghaltak	10	6	9	10	7	5	3	8	5

* A táblázat halmozódást tartalmazhat, amennyiben egy eseményben több légi jármű is érintett.

** A 2006.01.19-én a szlovák légierő repülőgépének légiközlekedési balesete magyar légtérben – Hejcénél -, de szlovák irányítás alatt. A balesetet a szlovák hatóság vizsgálta.

Légiközlekedési baleset a nagygépes területen 2010-ben sem történt. Öröndetes, hogy a légiközlekedési balesetek száma a 2250 kg MTOM alatti légi járművek kategóriájában jelentősen csökkent, s ezen belül is a halálos áldozatokat követelő balesetek száma a 2009. évi kiugró 8-ról 3-ra csökkent.

Súlyos repülőesemények alakulása az érintett légi járművek tömeghatára szerint*

	POLÉBISZ				KBSZ				
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
5700 kg MTOM fölött									
- merevszárnyú repülőgép	10	14	16	9	9	12	9	10	15
- helikopter	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2250 és 5700 kg MTOM között									
- merevszárnyú repülőgép	-	-	1	3	2	-	-	-	1
- helikopter	1	-	1	2	-	-	-	-	1
2250 kg MTOM alatt	5	5	9	11	13	10	5	5	11

* A táblázat halmozódást tartalmazhat, amennyiben egy eseményben több légi jármű is érintett.

1.3.2 Eseményvizsgálat

A KBSZ vizsgálati kötelezettsége az adatgyűjtési körnél szűkebb, a magyar területen, magyar légtérben bekövetkezett eseményeket, és azon belül is a baleseteket és a súlyos repülőeseményeket foglalja magában, illetve kiterjed arra az esetre, ha a magyar lajstromban lévő légi járművel külföldön történt légiközlekedési balesetet, súlyos repülőeseményt az eset helyszíne szerint illetékes kivizsgáló szerv nem vizsgálja. Ezen túlmenően dönthet szakmai vizsgálat megindításáról minden olyan egyéb esetben, amely véleménye szerint jelentős hatással volt a légiközlekedés biztonságára.

Bejelentések alakulása a kivizsgálás hatásköre szerint

VIZSGÁLÓ SZERVEZET	KBSZ				
	2006	2007	2008	2009	2010
KBSZ	71	83	56	62	54
Külföldi Hatóság	31	18	26	19	24
Üzemeltetői biztonsági szervezet	156	177	151	171	160
Kivizsgálást nem igényelt	178	216	253	155	184

Mindazoknál a hazai repülőeseményeknél, amelyeknél a KBSZ nem indít független szakmai vizsgálatot, de szükségét látná az esemény szakmai áttekintésének, a szakmai célú kivizsgálás lefolytatására a KBSZ felhívja az üzemeltetőket, illetve a légiforgalmi szolgálatot. Ezen üzemeltetői vizsgálatok eredményéről a KBSZ tájékoztatást kap, amely alapján dönt arról, hogy a maga részéről is lezártnak tekint-e az esetet, vagy lát-e valamely olyan okot, amiért azt a repülésbiztonság érdekében saját hatáskörébe vonná. Ilyen intézkedésre 2010. év során 3 esetben került sor.

A KBSZ által vizsgált balesetek és súlyos repülőesemények többségének legfőbb okaként az emberi tényező említhető. Különösen a halálos baleseteknél figyelhető meg a tudatos szabályszegés, illetve az olyan, szándékosan létrehozott repülési szituáció, amelyből a kivétel már meghaladta a pilóta képességét és a baleset bekövetkezett.

1.3.2.1 2010-ben megkezdett eseményvizsgálatok

A Repülési főosztály a polgári légiközlekedés területén 2010-ben 54 esetben indított szakmai vizsgálatot. Ezek közül 27 volt légiközlekedési baleset, amelyek mindegyike a 2250 kg MTOM alatti kategóriában történt. (A bejelentett balesetek száma 31 volt, amelyek közül kettő a nemzeti érintettség kapcsán került rögzítésre, így a KBSZ részéről vizsgálati kötelezettség nem állt fenn, másik két esetben pedig külföldi hatóság illetékességébe tartozott a vizsgálat.) A KBSZ kivizsgálások között szerepelt az a 17 súlyos repülőesemény, amelyek esetében a légiközlekedési balesetekhez hasonlóan ugyancsak kötelező a szakmai vizsgálat megindítása, míg 10 eset olyan repülőesemény volt, amelyeknél a közlekedésbiztonság szempontjai alapján döntött a szakmai vizsgálat megindításáról a Szervezet.

A KBSZ által 2010-ben indított szakmai vizsgálatok közül 16 eset külföldi lajstromban lévő repülőgépet érintett, mivel az eset Magyarország területén vagy légtérében történt – ezzel eleget téve a nemzetközi egyezményekben vállalt és a hazai jogszabály által a Szervezetre rótt kötelezettségnek.

KBSZ által megkezdett szakmai vizsgálatok megoszlása légi jármű tömeghatár és lajstromozás szerint*

	KBSZ				
	2006	2007	2008	2009	2010
5700 kg MTOM fölött	20	39	14	14	16
- magyar lajstromban lévő légi járművet érintett itthon	11	10	1	4	5
- magyar lajstromban lévő légi járművet érintett külföldön	1	5	1	2	1
- külföldi lajstromban lévő légi járművet érintett	10	24	12	9	11
2250 és 5700 kg MTOM között	6	-	1	2	3
- magyar lajstromban lévő légi járművet érintett itthon	3	-	1	1	2
- magyar lajstromban lévő légi járművet érintett külföldön	-	-	-	-	-
- külföldi lajstromban lévő légi járművet érintett	3	-	-	1	1
2250 kg MTOM alatt	51	45	41	46	36
- magyar lajstromban/nyilvántartásban lévő légi járművet érintett itthon	44	39	36	42	29
- magyar lajstromban/nyilvántartásban lévő légi járművet érintett külföldön	1	1	-	1	2
- külföldi lajstromban/nyilvántartásban lévő légi járművet érintett	6	6	5	3	5

* A táblázat halmozódást tartalmazhat, amennyiben egy eseményben több légi jármű érintett.

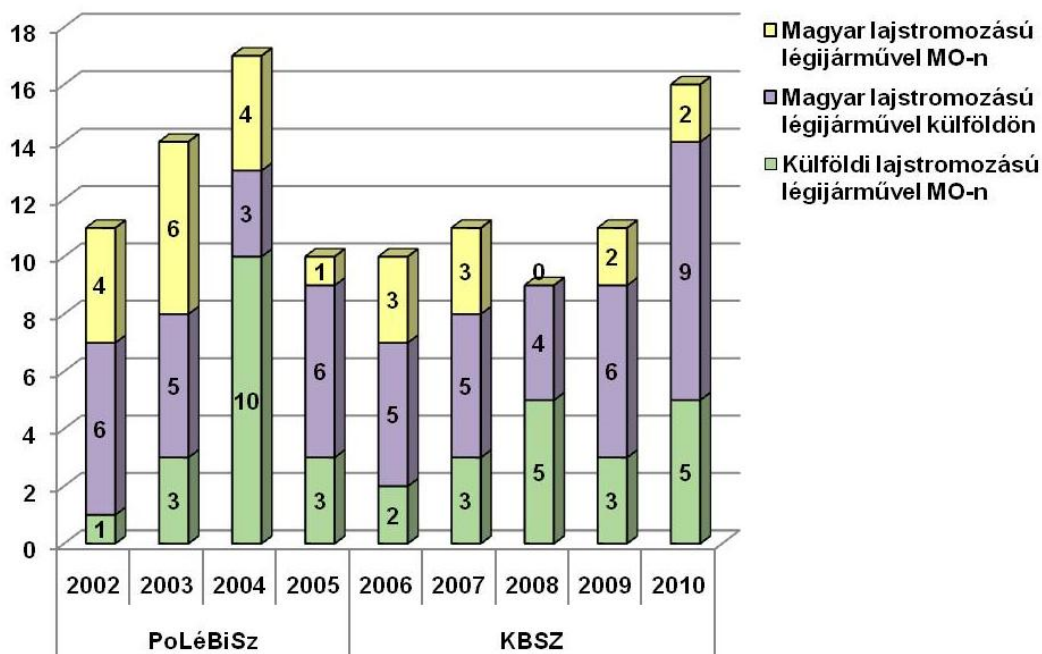
1.3.2.1.1 5700 kg MTOM feletti események – Kereskedelmi célú repülés

2010-ben légiközlekedési baleset az úgynevezett nagygépes kategóriában nem történt. A súlyos repülőesemények azonban növekedést mutatnak (lásd 13. oldal, súlyos repülőesemények megoszlása az érintett légi járművek tömeghatára szerint). A 15 súlyos repülőesemény közül 11-ben volt magyar lajstromozású repülőgép érintett.

A közlekedésbiztonsági helyzet értékeléséhez azonban elengedhetetlen az események megoszlásának vizsgálata az alábbiak szerint:

- A magyar lajstromban lévő repülőgépekkel itthon történt két esemény közül az egyikben időjárási okok miatt végrehajtott átstartolás közben sérült az elkülönítési minimum, a másik esetben pedig visszafordult a személyzet, mert a hajtómű átmosásakor visszamaradt mosófolyadék elporlasztódott és a légkondicionáló rendszerbe került.
- A magyar lajstromban lévő repülőgépekkel külföldön történt 9 eset közül 6 légiforgalmi irányításhoz kapcsolódó esemény volt, 1 repüléstechnikai hiba, 1 műszaki hiba miatt következett be, míg 1 a repülőtéren földi kiszolgáló jármű szabálytalan mozgása miatt.
- A magyarországi eseményben érintett 5 külföldi lajstromban lévő légi jármű közül kettő átrepülő volt, műszaki hiba miatt szakította meg útját és szállt le Budapesten. További két esetben felszállás közben sérült az elkülönítési minimum az utasszállító és egy kalibráló, illetve a fentiekben már említett magyar lajstromozású átstartoló repülőgép között. Ide tartozik az év repülésbiztonság szempontjából talán leginkább figyelemre méltó eseménye: a hókotró gépek még nem hagyták el teljes egészében a futópályát, amikor felszállt egy repülőgép, amelynek a parancsnoka úgy ítélte meg, hogy az adott sebességnél már nagyobb kockázatot jelent a felszállás megszakítása, mint annak folytatása.

5700 kg MTOM feletti légi járművek kategóriájában a súlyos repülőesemények megoszlása az érintett légi járművek lajstromozása, ill. az eset helye szerint



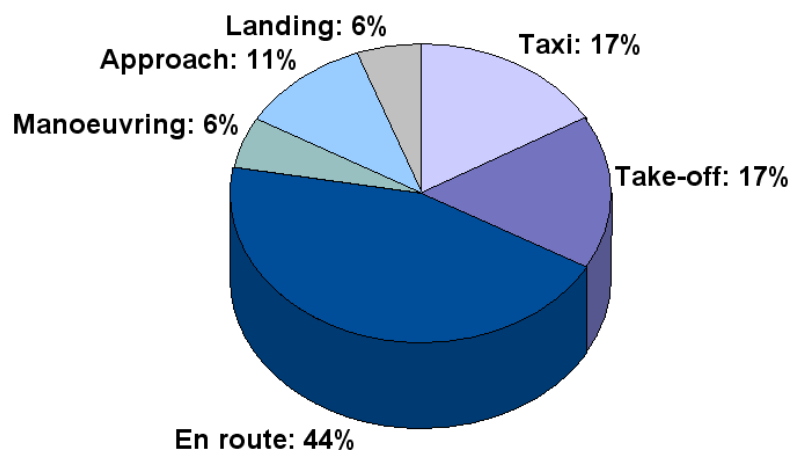
5700 kg MTOM felett 2010-ben bekövetkezett súlyos repülőesemények megoszlása az EASA* által használatos kategóriák (az eseményt kiváltó megállapított vagy feltételezett ok) szerint **

MEGÁLLAPÍTOTT VAGY FELTÉTELEZETT OK	2010
Repülőtér (ADRM: Aerodrome)	1
Hirtelen manőver (AMAN: Abrupt manoeuvre)	1
Normálistól eltérő földet érés leszálláskor (ARC: Abnormal runway contact)	1
Légiforgalmi (ATM/CNS)	9
Utásbiztonság levegőben (CABIN: Cabin safety events)	-
Tűz/füst nem becsapódás miatt (F-NI: Fire/smoke non-impact)	2
Tüzelőanyag (FUEL: Fuel related)	1
Veszélyes megközelítés, (majdnem) összeütközés (MAC: AIRPROX/near miss/midair collision)	4
Futópálya sértés (RE: Runway incursion-vehicle, a/c or person)	1
Műszaki meghibásodás nem hajtómű (SCF-NP: System/component failure [non-powerplant])	4
Egyéb (OTHR: Other)	4

* EASA – European Aviation Safety Agency

** Egy esethez több ok is tartozhat

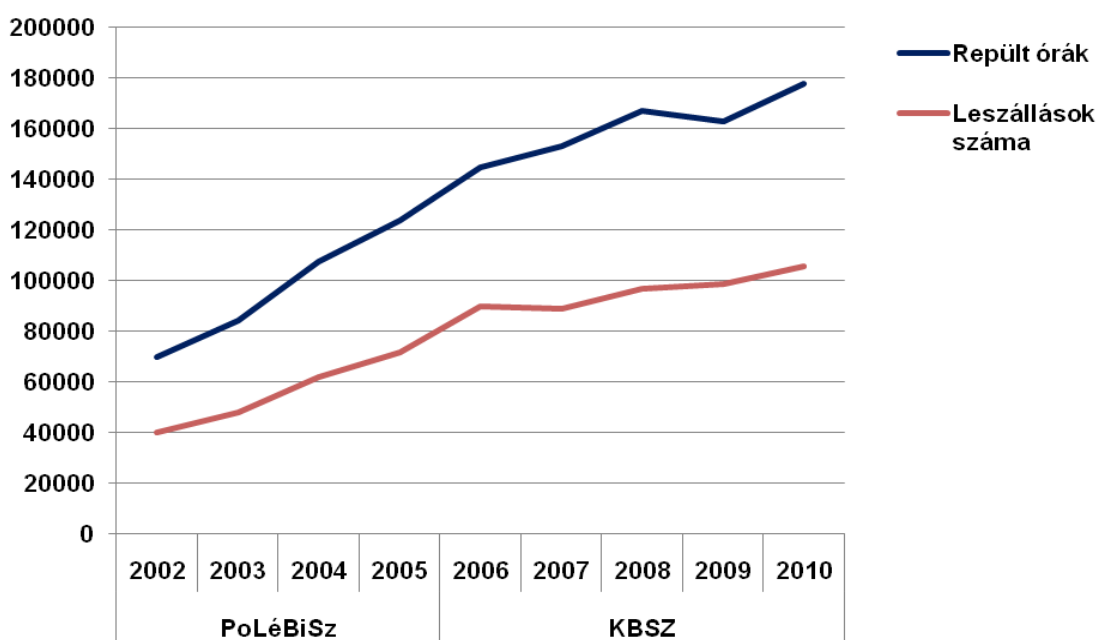
5700 kg MTOM feletti kategória súlyos repülőeseményeinek megoszlása 2010-ben a repülés fázisa szerint



A hazai repülésbiztonsági helyzetet elemezve említésre érdemes, hogy a Bombardier Q400-as repülőgépekhez 2010-ben nem köthető súlyos repülőesemény, ellentétben a 2009-es évvel. Akkor a típus minden eseménye műszaki meghibásodásra volt visszavezethető. A Q400-as új típus volt Magyarországon, ezért valószínűleg az üzemeltetés kezdeti problémái is hozzájárultak a 2009-es kedvezőtlen statisztikához.

A KBSZ növekvő számban kapott bejelentés arról, hogy hazai területen légi járműveket lézer sugárral vettek célba, ami esetenként a pilóták elvakításához, munkájuk veszélyes megzavarásához vezetett. Nemzetközi tapasztalatok azt mutatják, hogy a nagyenergiájú lézer eszközök beszerzésének, illetve házilag előállításának egyszerűsödésével a hasonló esetek rohamos elszaporodása várható. A súlyosabb következmények – lehetőség szerinti – megelőzése érdekében a KBSZ balesetvizsgálói a Budapest Airport Zrt. és a HungaroControl Zrt. szakembereivel közösen „biztonsági ajánlásokat” dolgoztak ki jogszabály módosításra, hatósági intézkedésekre, valamint az érintett hajózó- és repülésirányító állomány felkészítésére.

Magyar lajstromozású 5700 kg MTOM feletti légi jármű park repülési teljesítményeinek alakulása*



Magyar lajstromozású 5700 kg MTOM feletti légi járművek repülésbiztonsági fajlagos mutatói *

	POLÉBISZ				KBSZ				
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
100.000 leszállásra jutó légiközlekedési balesetek száma	-	-	-	1,4	1,1	-	-	-	-
100.000 leszállásra jutó súlyos repülőesemények száma	25	29	26	12,5	10	13,5	9	14	11,3
100.000 repült órára jutó légiközlekedési balesetek száma	-	-	-	0,8	0,7	-	-	-	-
100.000 repült órára jutó súlyos repülőesemények száma	14,3	16,6	14,8	7,2	6,2	7,8	5,4	8,6	6,7

* ICAO által használt repülésbiztonsági mutató - az EASA 10 millió leszállásra számítja a biztonsági mutatót.

Magyar lajstromozású 5700 kg MTOM feletti légi járművek teljesítménymutatóinak alakulása

		Légi jármű- park (db)	Egy légi járműre jutó repült órák száma	Egy légi járműre jutó leszállások száma	Egy leszállásra jutó repült óra
POLÉBISZ	2002	42	1663,12	953,00	1,75
	2003	48	1757,73	1002,58	1,75
	2004	56	1920,89	1106,77	1,74
	2005	60	2061,93	1197,87	1,72
KBSZ	2006	66	2196,35	1364,92	1,61
	2007	66	2321,95	1347,79	1,72
	2008	66	2568,43	1491,28	1,72
	2009	65	2505,00	1519,00	1,65
	2010	72	2471,47	1470,29	1,68

1.3.2.1.2 5700 kg MTOM alatti események – Általános és munkavégzés célú repülés

Ide tartozik:

- kereskedelmi célú repülésből a légi mentés, a légi taxizás és a sétarepültetés,
- általános célú repülésben a kedvtelési célú és a sportrepülés, az üzleti célú repülés, valamint a gyakorló repülés,
- munkavégzés célú repülésben egyebek között a légi mentés, hirdetésmények légi vontatása, ellenőrző repülés, mezőgazdasági célú repülés, kísérleti célú repülés, ejtőernyős ugratás, légi fotózás, valamint a kutatás-mentés.

Légiközlekedési balesetek megoszlása az 5700 kg MTOM alatti légijármű kategóriában

	POLÉBISZ				KBSZ				
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
2250 és 5700 kg MTOM között	3	3	2	6	1	2	4	1	-
- merevszárnyú repülőgép	1	-	-	-	-	1	3	1	-
- helikopter	2	3	2	6	1	1	1	-	-
2250 kg MTOM alatt	37	28	39	26	46	34	41	40	29
- merevszárnyú repülőgép*	9	4	7	5	5	8	5	5	5
- helikopter	-	-	-	1	1	1	2	1	-
- ultrakönnyű repülőgép	2	1	3	3	2	-	3	4	4
- vitorlázó repülőgép	6	6	8	2	7	7	6	3	5
- autogiro	-	-	-	-	-	-	-	-	1
- siklóernyő és motoros siklóernyő	9	4	11	7	18	12	21	15	10
- függővitorlázó és motoros függővitorlázó	5	4	8	3	7	4	1	4	1
- ejtőernyő	7	9	2	6	5	1	2	8	3
- hőlég/gázballon**	-	-	1	-	-	1	1	-	-
- pilóta nélküli légi eszköz***	-	-	-	-	1	-	-	-	-

* beleértve MOVIT is

** beleértve gázballon és léghajó is

*** beleértve a repülőgép modell is

Ebben a kategóriában a 2010. év legfontosabb változása, hogy jóval kevesebb légiközlekedési baleset történt, mint az előző években. A halálos kimenetelű balesetek tekintetében 2009. volt a „fekete esztendő” a 8 halálos balesettel. A 2010. évi balesetek közül 3 követelt halálos áldozatot, s ezen balesetek mindegyike 2250 kg MTOM alatti légijárművekkel következett be:

- Apollo Fox típusú ultrakönnyű repülőgép pilótája földközeli magasságon nagy bedöntésű fordulót hajtott végre, melynek során a légijármű dugóhúzóba esett, földnek ütközött. A pilóta életét veszítette.

- Cessna-172 típusú repülőgép kis magasságú manőverezés közben átesett és lezuhant Budapesten, a III. kerületben. Pilótája és két utasa életét veszítette.
- REIMS-F152 típusú repülőgép a tököli felszállást követően fordulót hajtott végre, amely során valószínűleg ködfoltba került és a földnek ütközött. A pilóta életét veszítette.

Nőtt viszont a bejelentett súlyos repülőesemények száma - a tapasztalatok szerint azonban a 2250 kg MTOM alatti kategóriában ennél is több súlyos repülőesemény történik, amelyeket a légi járművek pilótái, üzemeltetői nem jelentenek. Így ez az adatsor önmagában nem ad reális képet a 2250 kg MTOM alatti légi járművek repülésbiztonsági tendenciáiról.

Figyelemre méltó viszont az a két külföldön történt esetről tett bejelentés, amelyek arról szólnak, hogy utasszállító nagygépek forgalmát veszélyeztetik a nem azonosított és/vagy szabálytalan manővereket végző kisebb légi járművek.

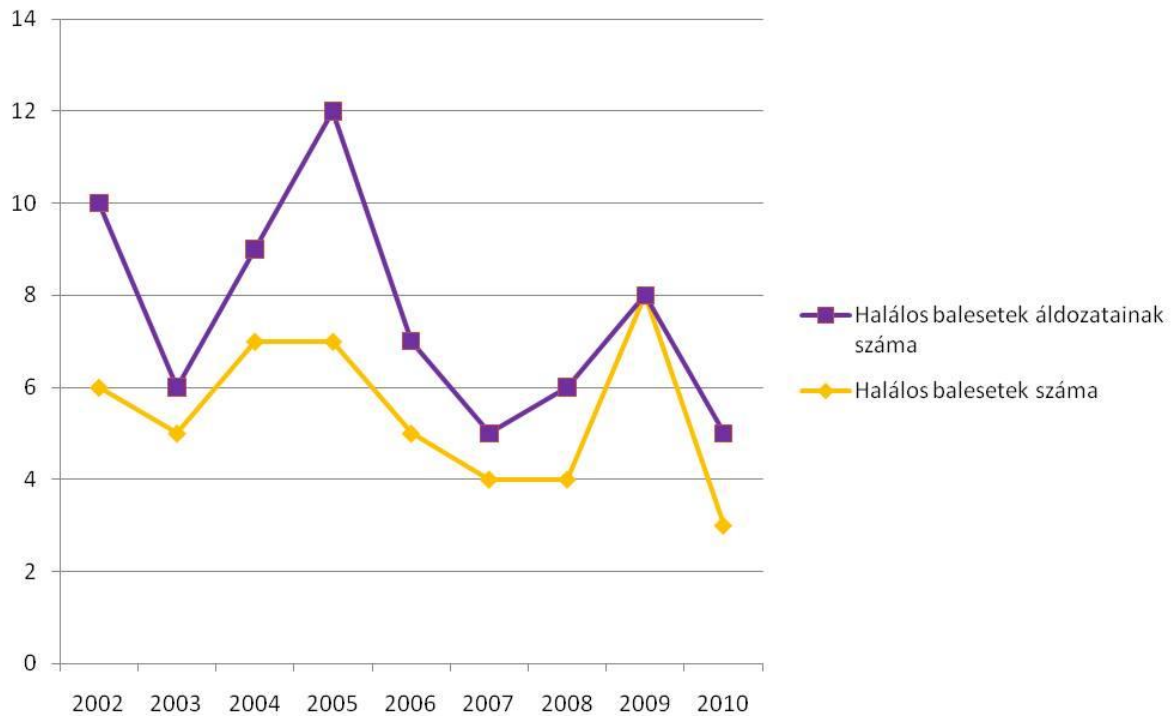
A súlyos kimenetelű siklóernyős események bekövetkezésében csökkenés tapasztalható. Hogy ez mennyire jelent hosszabb távon is kedvező irányú változást, az jelenleg még nem látható.

Halálos kimenetelű légiközlekedési balesetek az 5700 kg MTOM alatti légi jármű kategóriában

	KBSZ											
	2006		2007		2008		2009		2010		ÖSSZESEN	
	HB	HA	HB	HA	HB	HA	HB	HA	HB	HA	HB	HA
2250 és 5700 kg MTOM között	-	-	-	-	2	3	-	-	-	-	2	3
- merev szárnyú	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1
- helikopter	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	1	2
2250 kg MTOM alatt	5	7	4	5	2	3	8	8	3	5	22	28
- repülőgép	-	-	1	2	1	1	1	1	2	4	5	8
- helikopter	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	1	1
- ultrakönnyű repülőgép	-	-	-	-	-	-	2	2	1	1	3	3
- vitorlázó repülőgép	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
- siklóernyő és motoros siklóernyő	2	2	2	2	-	-	2	2	-	-	6	6
- függővitorlázó és motoros függővitorlázó	2	3	1	1	1	2	1	1	-	-	5	7
- ejtőernyő	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	1	1
- hőlég/gázballon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
- pilóta nélküli légi eszköz	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2
ÖSSZESEN	5	7	4	5	4	6	8	8	3	5	24	31

HB – halálos balesetek száma, HA – halálos balesetek áldozatainak száma

Halálos kimenetelű légiközlekedési balesetek 2002 – 2010 között az 5700 kg MTOM alatti légi jármű kategóriában



2010-ben bekövetkezett légiközlekedési balesetek megoszlása az 5700 kg MTOM alatti merev- és forgószárnyú légi járművek esetében az EASA által használatos kategóriák (az eseményt kiváltó megállapított vagy feltételezett ok) szerint*

MEGÁLLAPÍTOTT VAGY FELTÉTELEZETT OK	KBSZ
	2010
Kormányzott földnek ütközés (CFIT: Controlled flight into or toward terrain)	1
Tűz/füst becsapódás után (F-POST: Fire/smoke post impact)	1
Ütközés földön (GCOL: Ground Collision)	1
Kis magasságú repülés (LALT: Low altitude operations)	1
Kormányozhatatlanság levegőben LOC-I: Loss of control - inflight	1
Futópálya elhagyás (RE: Runway excursion)	2

* egy esethez több ok is tartozhat!

Súlyos repülőesemények megoszlása az 5700 kg MTOM alatti légi jármű kategóriában

	POLÉBISZ				KBSZ				
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
2250 és 5700 kg MTOM között	1	-	2	5	2	-	-	-	2
- merev szárnyú	-	-	1	3	2	-	-	-	1
- helikopter	1	-	1	2	-	-	-	-	1
2250 kg MTOM alatt	5	5	9	11	13	10	5	5	11
- repülőgép	4	3	4	4	6	8	3	2	8
- helikopter	-	-	-	1	2	-	-	-	-
- ultrakönnyű repülőgép	-	-	-	-	1	-	1	-	-
- vitorlázó repülőgép	-	-	4	1	4	1	-	3	1
- siklóernyő és motoros siklóernyő	1	1	-	2	-	1	1	-	2
- függővitorlázó és motoros függővitorlázó	-	1	-	3	-	-	-	-	-
- ejtőernyő	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- hőlég/gázballon	-	-	1	-	-	-	-	-	-
- pilóta nélküli légi eszköz	-	-	-	-	-	-	-	-	-

1.3.2.1.3 Légiforgalmi (Air Traffic Management – ATM) vonatkozású események**Légiforgalmi adatok***

	POLÉBISZ				KBSZ				
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Átrepülő forgalom	354.933	369.615	412.749	452.384	475.602	489.258	500.881	494.051	511.280
Ferihegyi induló/érkező forgalom	79.151	89.871	112.928	127.896	129.412	126.240	119.117	109.957	106.345
ÖSSZESEN	434.084	458.486	525.677	580.280	605.014	615.498	619.988	604.008	617.625

* forrás HungaroControl Zrt.

Légiforgalmi területet érintő bejelentések megoszlása az EuroControl által használatos eseménykategóriák* szerint

		KBSZ			
		2007	2008	2009	2010
ATM BEJELENTÉSEK ÖSSZESEN		101	82	48	124
Baleset		-	-	-	-
Súlyos repülőesemény		1	4	1	9
Repülő-esemény	Komoly repülőesemény	6	1	1	1
	Jelentős repülőesemény	14	1	1	5
	Repülőesemény	48	57	37	85
Rendellenesség		32	19	8	24
ATM MŰSZAKI BEJELENTÉSEK**		871	545	390	348

* A légiforgalmi események kategóriáinak meghatározása a Beszámolóban eltér a Kbv-t-ben alkalmazott fogalmaktól, azokra – tekintettel szakmai értékelhetőségükre - az EuroControl meghatározásai az irányadók.

** A bejelentések során a KBSZ megkülönböztet ún. ATM műszaki eseményeket és ATM eseményeket. Az ATM műszaki eseményekben légi jármű közvetlenül nem érintett. Ezek jellemzően: kommunikációs vonalak technikai jellegű meghibásodásai, számítógépes meghibásodások, földi telepítésű rádió navigációs eszközök, berendezések meghibásodásai, meteorológiai rendszer meghibásodásai, fénytechnikai eszközök hibás működése, radar rendszer meghibásodásai.

ATM esemény besorolást 124 esemény kapott 2010-ben. Az így besorolt események főbb jellemzői:

- átstartolások pályafoglaltság miatt,
- az elkülönítési minimum sérülése,
- irányítói utasítástól, engedélytől történő eltérés,
- kommunikációs összeköttetéssel kapcsolatos események,
- ACAS/TCAS jelzések.

A bejelentett események közül 18 nem magyar légi térben következett be, de magyar lajstromban lévő légi járművet érintett.

2010-ben a KBSZ kilenc eseményt minősített súlyos repülőeseménynek, melyekből 3 magyar légi térben következett be. Ezek esetében szakmai vizsgálatot indított. (Az esetek megjelennek a légi jármű tömeghatárok szerinti osztályozásnál is.)

Az ATM vonatkozású esetek mintegy másfélszeres növekedést mutatnak a tavalyi évhez képest. A bejelentések számát jelentősen megnövelte a budapesti nemzetközi repülőtérén 2010. január 14-től bevezetett ún. „Apron Guide” szolgálat elindítása, mely a légi járművek előtérén történő földi mozgásának irányítását végzi. Az év során a szolgálat működését a két szolgálat (HC és BA Zrt.) felülvizsgálta. A javító intézkedések hatására a jövőben várhatóan csökkenni fog az „Apron Guide” bejelentések száma.

KBSZ által vizsgált ATM események megoszlása EuroControl eseménykategóriák szerint

		KBSZ				
		2006	2007	2008	2009	2010
Baleset		-	-	-	-	-
Súlyos repülőesemény		5	1	3	1	3
Repülő-esemény	Komoly repülőesemény	-	2	1	0	-
	Jelentős repülőesemény	6	8	-	1	-
	Repülőesemény	5	8	-	-	2

A KBSZ Repülési főosztálya által vizsgált 2010. évi polgári események rövid áttekintését a 1. sz. melléklet tartalmazza.

1.3.2.2 2010-ben lezárt eseménvizsgálatok

A KBSZ tíz 2010-ben megkezdett és 42 korábbi években megkezdett saját hatáskörű vizsgálatot zárt le Zárójelentés kiadásával. Az üzembentartói vizsgálatok közül 2010-ben 228 eset kivizsgálása fejeződött be. Ezek Zárójelentését a főosztály áttanulmányozta és tudomásul vette, illetve néhány esetben saját biztonsági ajánlásaival is kiegészítette.

További 10 eseménnyel kapcsolatosan a Zárójelentés-tervezet került kiküldésre, és mivel a Kbtv. ezen tervezetek véleményezésére 60 napot ad az érintett szervezeteknek és személyeknek, ezek Zárójelentése 2011. elején kerül kiadásra

1.3.3 Biztonsági ajánlások

A KBSZ által Zárójelentéssel lezárt eseménvizsgálatok közül 21 eset kapcsán látta a Vizsgálóbizottság biztonsági ajánlás kiadását szükségesnek. A saját hatáskörben vizsgált esetekhez összességében 46 biztonsági ajánlás került kiadásra. További egy esetben pedig még a vizsgálat során, azonnali intézkedést javasolva adott ki biztonsági ajánlást a Szervezet.

A KBSZ 6 esetben az üzembentartói vizsgálatok kapcsán is szükségét látta azok kiegészítését saját hatáskörben kiadott biztonsági ajánlással. Ezen üzembentartói vizsgálatokat 7 biztonsági ajánlással egészítette ki a KBSZ.

Az azonnali intézkedést javasoló biztonsági ajánlás kiadására egy vitorlázórepülő világverseny kapcsán került sor, amikor is egy ASW-27 típusú repülőgép leszálláshoz történő besiklás során összeütközött egy, a repülőtér mellett húzódó 55-ös főúton haladó tehergépjárművel.

BA2010-194-4-1A: Az esemény a repülőtéren zajló 31. Vitorlázórepülő Világbajnokságon részt vevő versenyfeladatot repülő légi járművel következett be, mivel az a siklópálya alá, az ott haladó közúti forgalommal azonos magasságba került. A verseny időtartama alatt továbbra is intenzív vitorlázórepülő légi forgalom várható a repülőtér körzetében, ezért a hasonló esetek elkerülése érdekében a Vizsgálóbizottság javasolja az NKH LI részére, hogy tegyen intézkedéseket az 55-ös főút szegedi repülőtér mellett haladó szakaszát használó közúti közlekedésben résztvevők és a 16-os pályairányt használó leszálló légi járművek egymástól történő elkülönítése és biztonságos elhaladása érdekében.

KBSZ által 2010-ben kiadott biztonsági ajánlások

- 7 elfogadva, végrehajtva
- 2 elfogadva, végrehajtása folyamatban
- 2 kiértékelés alatt
- 3 elutasítva
- 39 válasz nélkül
- 1 az időközben életbe lépett EU rendelet kapcsán aktualitását veszítette

A KBSZ részéről a polgári légiközlekedés területét érintően 2010. évben kiadott biztonsági ajánlások tételes felsorolását a 2. sz. melléklet tartalmazza.

1.3.4 Polgári légiközlekedést érintő független szakmai vizsgálatok tapasztalatai

Összességében megállapítható, hogy a magyar lajstromban lévő, kereskedelmi célú repülést teljesítő repülőgéppark egyébként is jó repülésbiztonsági mutatói tovább javultak. A hazai nagygépes súlyos repülőesemények általában a karbantartási utasítás hiányos betartásából, illetve az angol nyelvű karbantartási utasítás félreértéséből adódtak.

A szakmai vizsgálat hozadéka, hogy egy csomagtér tűzjelzés miatt Budapesten végrehajtott kényszerleszállás szakmai vizsgálata során a látótérbe kerültek a repülőterek tűzoltó biztosításának hiányosságai, ami elsősorban a személyzet speciális kiképzésének, valamint a vészhelyzeti eljárási szabályok kidolgozásának hiányosságaiban mutatkoztak meg.

A kisgépes, ultrakönnyű és vitorlázó repülőgép kategóriában bekövetkezett események során mindössze egy esetben játszott szerepet műszaki meghibásodás. Az összes többiben az emberi tényező volt a kiváltó ok. Alapvetően három fő hiányosságot lehet tapasztalni: nem megfelelő képzettség, figyelem megosztási problémák, és a szabályok tudatos figyelmen kívül hagyása. A KBSZ balesetvizsgálatai során több biztonsági ajánlást fogalmazott meg a képző, üzemeltető és felügyeleti szervek felé, melyben felhívta a figyelmüket a fennálló hiányok megszüntetésére.

A siklóernyővel bekövetkezett eseményekről általánosan elmondható, hogy azok az esetek 90-95 %-ában a képzés során történtek, és a növendékek hiányos elméleti felkészültséggel rendelkeztek. A fennmaradó esetek okozói viszont az úgynevezett képzett motoros siklóernyős sportolók, akik repülésük során túlzott és meggondolatlan kockázatot vállaltak. A motoros sárkányrepülővel bekövetkezett baleset a légügyi előírások, utasítások figyelmen kívül hagyásának volt a következménye, míg a sport célú ejtőernyős ugrások eseményeinél nem egyszer volt tetten érhető, hogy a túlzott győzni akarás a biztonság rovására ment.

Mindenképpen kiemelendő a válasz nélküli biztonsági ajánlások rendkívül magas aránya. Erre az elmúlt években nem volt példa. A 2005. évi CLXXXIV. törvény értelmében a KBSZ által kiadott biztonsági ajánlások elfogadása nem kötelező, de annak esetleges elutasítását a címzettnek mindenképpen indokolnia szükséges.

1.4 Állami célú repülés

1.4.1 Bejelentések

Kizárólag állami légi járművel történt esetek alakulása az eset minősítése szerint

	KBSZ			
	2007*	2008	2009	2010
BEJELENTÉSEK	35	76	99	69
- légiközlekedési baleset	-	5	1	2
- súlyos repülőesemény	-	3	5	2
- repülőesemény	35	63	87	64
- egyéb	-	5	6	1

* 2007. 07. 01-től.

Az év során két légiközlekedési balesetet jelentettek. Ezek:

- Ejtőernyős emlékversenyen célbaugrás során az ugró súlyos sérülést szenvedett.
- Vezető nélküli, úgynevezett UAV – maximális felszálló tömege 30 kg - külföldön, repülési feladatáról visszatérve dugóhúzóba esett és lezuhant.

Súlyos repülőesemény ugyancsak kettő került bejelentésre:

- Külföldi lajstromban lévő légi jármű műszaki hiba miatt kényszerleszállást hajtott végre.
- Külföldi lajstromban lévő légi jármű jobb futójának kereke leszállásnál kidurrant és a repülő ennek következtében elhagyta a futópályát.

Az események számának csökkenéséhez hozzájárult, hogy a MiG-29 típusú vadászipülőgépek az év folyamán az üzemeltetésből kivonásra kerültek.

1.4.2 Eseményvizsgálat

A vonatkozó nemzetközi egyezmények értelmében az állami célú repülések eseményeit a lajstromozó ország vizsgálja.

Kizárólag állami légi járművel történt esetekről érkezett bejelentések alakulása a kivizsgálás hatásköre szerint

	KBSZ			
	2007*	2008	2009	2010
BEJELENTÉSEK ÖSSZESEN	35	76	99	69
KBSZ	3	10	13	2
Üzemeltetői biztonsági szervezet	26	58	72	63
Külföldi hatóság hatásköre	-	-	-	1
Vizsgálatot nem igényelt	6	8	14	3

Emberi tényezőre visszavezethető légiközlekedési esemény 2010-ben nem történt annak ellenére, hogy a tényleges repülési óraszám a repülési gyakorlat karbantartásához alacsony. Az év során a KBSZ állami célú repüléshez kapcsolódóan 4 biztonsági ajánlást adott ki, amelyek közül egyet elfogadtak, egyet elutasítottak címzettjeik, kettőre pedig nem érkezett válasz.

1. SZ. MELLÉKLET

KBSZ által vizsgált 2010. évi polgári légiközlekedési események

Dátum 2010.	Esemény	Minősítés	Szakmai vizsgálat	Biztonsági ajánlás (BA)
01.06.	A légi jármű felszállásakor a hókotró konvoj nem hagyta el teljes terjedelmében a futópályát, annak biztonsági sávján belül tartózkodott, ezzel mérvadó forgalmat jelentve az induló légi jármű számára.	Súlyos repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
01.12.	Budapesti indulást követően a légi jármű személyzete magyar légtérben kabinnyomás problémát észlelt, ezért visszafordultak. A túlsúlyos leszállás elkerülése érdekében mintegy 40 percen keresztül tüzelőanyag kifogyasztás után Budapesten normál eljárással leszálltak.	Repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
01.27.	Budapesti felszállás közbeni futómű behúzáskor a személyzet figyelmeztető hangjelzést kapott a fékszárnyak kinti helyzetéről. A hibajelenség miatt visszafordultak és normál eljárással leszálltak Ferihegyen.	Repülőesemény	Lezárva	BA kiadása nem szükséges
02.01.	Felszállás és emelkedés után az egyik beosztott légi utaskísérő egészségügyi problémát jelentett. A pilótákat értesítették, és kiiktattak egy utast, hogy szükség esetén hogyan segídkezzen a mentésben.	Repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
02.02.	A légi jármű erős hátszél miatt átstartolást hajtott végre a 13R futópálya megközelítéskor. Az időközben a 13R futópályáról felszállt járat és a légi jármű között sérült a TMA-ra meghatározott 3NM-es radar elkülönítési minimum.	Súlyos repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
02.13.	Budapesti felszállást követően a légi jármű személyzete kabinnyomás problémát észlelt, majd ezt követően visszafordultak, rendben leszálltak.	Repülőesemény	Lezárva	BA kiadása nem szükséges
02.16.	A légi jármű technikai okok miatt megszakította a felszállást, majd 5 perc hajtóműpróba után felszállt.	Repülőesemény	Lezárva	BA kiadása nem szükséges
03.11.	Cessna-182 típusú repülőgép VFR szabályok szerint repült Zwickau-Békéscsaba útvonalon, amikor IMC időjárási viszonyok közé került. Magyarország területe fölött eltévedt, és kérte Ferihegyre történő irányítását. A repülőgép Budapesten leszállt, azonban helyzetjelző és egyéb külső fényei nem világítottak és erős jegesedés volt látható a légi járművön.	Súlyos repülőesemény	Lezárva	BA kiadása nem szükséges

03.23.	Átrepülő repülőgép személyzete tüzelőanyag problémát és vészhelyzetet jelentett az irányításnak. A repülőgép túlsúllyal leszállt, a tűzoltóknak hűteni kellett a futóműveket.	Súlyos repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
03.28.	A légi jármű pilótája alacsony magasságon nagy bedöntésű fordulót hajtott végre. A gép dugóhúzóba esett és meredeken a földhöz csapódott. A pilóta az életét veszítette.	Légiközlekedési baleset	Lezárva	BA kiadása nem szükséges
04.04.	Siklóernyős növendék leszálló irányon, oktató irányítása nélkül célra szállást hajtott végre. A manőver közben átejtette a siklóernyőt, amely helyzetből földet éréskor kompressziós gerincsérülést szenvedett.	Légiközlekedési baleset	Lezárva	BA kiadása nem szükséges
04.11.	Vitorlázó repülőgép gyakorló repülés közben dugóhúzóba esett és Budaörs belterületén egy kertbe esett. A pilóta könnyebben sérült.	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
05.01.	Rontott startból a siklóernyős fára szállt, melynek következtében súlyos sérülést szenvedett.	Légiközlekedési baleset	Lezárva	BA kiadva
05.11.	Pécs-Pogány repülőtérrel történt felszállásnál az emelkedés után végrehajtott éles fordulóban a repülőgép szárnyvége a talajhoz ért és megsérült. A sérülés tényét és mértékét a pilóta csak a Tökölön történt leszállás után mérte fel.	Súlyos repülőesemény	Lezárva	BA kiadása nem szükséges
05.15.	Az ejtőernyős versenyen résztvevő ugró földet érési manőver következtében súlyos, nem életveszélyes gerincsérülést szenvedett.	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
05.24.	Vitorlázó repülőgép jobb szárnyvége leszállás előtti alacsony áthúzást követő szűk forduló közben leért, emiatt átvágódott. A pilóta és a gép megsérült.	Légiközlekedési baleset	Lezárva	BA kiadva
05.29.	A légi jármű behúzott futóművel szállt le. Személyi sérülés nem történt.	Súlyos repülőesemény	Lezárva	BA kiadása nem szükséges
05.29.	A légi jármű alacsony magasságon átrepült a futópálya felett, majd az ezt követő emelkedésből átesett és a földhöz csapódott. Személyi sérülés nem történt.	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
05.29.	Siklóernyős tanuló földet éréskor lábát törte.	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
06.05.	Növendék siklóernyős megszakított startját követően felborult. Az eltört légcsavar feltekerte a gázbowdent, és a siklóernyős kezén rögzített fogantyúval berántotta a pilóta kézfejét a légcsavar forduló sugarába.	Légiközlekedési baleset	Lezárva	BA kiadása nem szükséges

06.12.	Légijármű légi fotózási feladat közben üzemanyag hiány miatt a Szent László híd keleti hídfőtől 500m-re egy lucerna mezőn kényszerleszállást hajtott végre. Személyi sérülés és anyagi kár nem keletkezett.	Súlyos repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
06.12.	Tandem motoros siklóernyős landoláshoz készülve az erős szelet figyelmen kívül hagyta. Földetérése előtt egy 2KW-os légvezetékkel érintett, amely következtében áramkimaradást regisztráltak. Személyi sérülés nem történt.	Súlyos repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
06.14.	Egy siklóernyős startgyakorlatokat hajtott végre. A levegő állapotának változása miatt átejtette a szárnyat, amely következtében 4-6 méter magasságról nagy sebességgel ért földet. Súlyos, nem életveszélyes sérülést szenvedett.	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
06.16.	A légijármű az útvonalon lévő zivatarláncot kerülgetve közepes jegesedési körülmények között több meghibásodás-jelzést kapott. PAN PAN és MAYDAY jelzést leadva úgy tervezte hogy Temesváron leszáll. Elhagyva a zivatarfrontot helyreállt a rádiókapcsolat, és végül a budapesti leszállás mellett döntött. Normál eljárás szerinti leszállást hajtott végre.	Súlyos repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
06.19.	Növendék I. képesítésű siklóernyős a képzésen negatív fordulóban súlyos sérülést szenvedett.	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
06.20.	A légijármű felszállás után vészhelyzetet jelentett "füst a kabinban" indoklással. Visszafordult és a 31R futópályára rendben leszállt.	Súlyos repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
06.23.	A bejelentés szerint a légijármű engedély és rádiókapcsolat nélkül lépett be LHBP CTR-be, majd azonnali pályakeresztet kért. Az irányítás érkező légijárművek miatt várakozásra utasította, de a személyzet kevés üzemanyagra hivatkozott és engedély nélkül keresztezte mindkét futópálya végső egyenesét.	Repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
07.01.	A MNR VOR navigációs földi rádió berendezés kalibrálását végző légijármű a VOR berendezés körül állandó 12NM távolságban az óramutató járásával ellentétes irányú köríven repült 2.500 láb AMSL magasságon, amikor a 31L futópályáról felszállt Airbus A320-as repülőgép a szabványos műszeres indulási eljárást követve, emelkedés közben, azonos magasságon elrepült a kalibráló repülőgép előtt.	Súlyos repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—

07.04.	Jantar STD2 típusú vitorlázó repülőgép időjárási okok miatt terepre szállt, amely során légvezetékét szakított és a földnek ütközött.	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
07.05.	Kis magasságú manőverezés közben a repülőgép átesett és lezuhant. Pilóta és utasai életüket veszítették.	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
07.10.	TL-2000 Sting Carbon típusú UL repülőgép a leszállóirányra forduláskor sebesség csökkentés közben dugóhúzóba esett és a földnek ütközött. A pilóta és utasa súlyosan sérült.	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
07.11.	Légijármű műszaki hiba miatt visszafordult.	Súlyos repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
07.12.	A légijármű terepre szállt. A bal oldali szárnyvég a szomszédos ültetvény szőlőkaróinak ütközött és letört.	Légiközlekedési baleset	Lezárva	BA kiadása nem szükséges
07.16.	A légijármű gurulás közben repülőtéri épületnek ütközött. A tanuló pilóta könnyebben sérült.	Légiközlekedési baleset	Lezárva	BA kiadása nem szükséges
07.19.	A légijármű gurulás közben, kis sebességgel jobbra kitért, majd a gurulótól melletti árokba "esett".	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
07.21.	A légijármű kényszerhelyzetet jelentett "füst a csomagterben" jelzés miatt. Rendben leszállt. A jelzés tévesnek bizonyult.	Súlyos repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
07.27.	Siklóernyős gyakorló feladat során manőverhiba miatt lezuhant.	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
07.29.	A légijármű leszállás közben kamionnal ütközött. A pilóta könnyebben, a teherautó sofőrje súlyos, életveszélyes sérüléseket szenvedett	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	BA kiadva (azonnali)
08.01.	A légijármű pilótája fedélzeti tüzet jelentett, majd rendben leszállt.	Súlyos repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
08.05.	A légijármű terepre szállt, orrfutója kitört, főfutói sérültek, légcsavar sérült.	Súlyos repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
08.11.	Motoros siklóernyős magasfeszültségű vezetéknek ütközött, aminek következtében súlyos, nem életveszélyes sérüléseket szenvedett.	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
08.12.	Siklóernyős kismagasságról a szárny becsukódása miatt lezuhant és súlyos sérülést szenvedett.	Légiközlekedési baleset	Lezárva	BA kiadása nem szükséges
08.16.	A légijármű bejelentés és engedély nélkül zivatarfelhőt került ki, így elé fordult egy nála 50 csomóval nagyobb sebességgel repülő légijárműnek.	Repülőesemény	Lezárva	BA kiadása nem szükséges

08.21.	Légijármű vitorlájának bal sarkát a szárnyvéghez rögzítő heveder elszakadt, a vitorla a szárnytartó mentén felcsúszott és a légijármű balra pörögni kezdett. A személyzet aktiválta a rakétaműködtetésű mentőrendszert. A légijármű jelentősen károsodott, a személyzet könnyű sérüléseket szenvedett.	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
08.22.	Tandem ugrás közben, földet éréskor az utas lába a saját teste alá fordult és mindkét lába eltört.	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
08.25.	Versenyen a pilóta a repülőgépre vonatkozó maximális sebességkorlátozást jelentősen túllépte.	Súlyos repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
09.03.	Mezőgazdasági munkát végző helikopter pilótája a levegőben egy 20 KV-os légvezetéknek ütközött, amitől a légijármű megsérült.	Súlyos repülőesemény	Lezárva	BA kiadása nem szükséges
09.20.	A légijármű V1 sebesség elérése előtt feltételezett műszaki hiba miatt a felszállást megszakította.	Repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
09.21.	Motoros trájkkal startoló siklóernyős kupolája elektromos vezetékre csapódott.	Súlyos repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
10.16.	A max. felszálló tömeget túllépve az autogiro a felszálló sebességet elérve nem tudott felszállni, a felszálló iránytól eltérve és bedőlve a forgószárny a földre csapott, majd a légijármű felborult.	Légiközlekedési baleset	Lezárva	BA kiadása nem szükséges
10.24.	Ejtőernyős ugró erős szélben, alacsony magasságon, fordulóból csapódott a földre, súlyos sérüléseket szenvedett	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
11.22.	Leszállás előtt a fékszárnyakat nem sikerült kibocsátani. TPS felett várakozva felkészültek a fékszárny nélküli (nagysebességű) leszállásra, amit eseménytelenül végrehajtottak.	Repülőesemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
12.08.	A légijármű felszállás után lezuhant. A pilóta életét veszítette.	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	—
12.14.	A légijármű felszállás közben orra bukott. A légcsavar sérült.	Légiközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	—

- a táblázatban a szakmai vizsgálat állapota a 2011. áprilisi helyzetet tükrözi

2. SZ. MELLÉKLET

KBSZ által 2010. évben a polgári légitársaságokat érintően kiadott biztonsági ajánlások

BA-2007-078-4-01

Az esemény bekövetkezéséhez hozzájárult, hogy az APP irányítók nem rendelkeztek aktuális és könnyen értelmezhető információval a repülőtéri navigációs berendezések működéséről.

A Vb javasolja a HungaroControlnak, hogy biztosítson az APP munkahelyeken visszajelzést az irányítók számára a navigációs berendezések működéséről.

Az intézkedéstől a Vb. azt várja, hogy az APP irányítók ismerni fogják a repülőtér navigációs berendezéseinek működési állapotát és ennek megfelelően nem engedélyeznek megközelítést nem üzemelő berendezések használatával

Válasz nélkül

BA-2007-078-4-02

Az ALMOS rendszer elsősorban a repülőtéri légiforgalmi irányító egység (torony) igényei szerint készült, ami nem mindig egyezik az APP igényeivel.

A Vb javasolja a HungaroControlnak, hogy vizsgálja felül az ALMOS rendszer kijelzőjének gyakorlati használhatóságát, és szükség szerint módosítsa azt az APP munkahely igényei szerint.

Az intézkedéstől a Vb. azt várja, hogy az APP igényei szerint működő ALMOS rendszer használatával az ebből eredő munkaterhelés hibázás valószínűsége csökken.

Válasz nélkül

BA-2007-078-4-03

Az esemény során az APP munkahelyen az ILS működésére vonatkozó aktuális NOTAM nem volt közvetlenül elérhető, mivel az az SV pulznál volt elhelyezve.

A Vb javasolja a HungaroControlnak, hogy biztosítsa a vonatkozó NOTAM tájékoztatások elérhetőségét, könnyen értelmezhető formában az irányítói munkahelyeken.

A VB. az intézkedéstől azt várja, hogy az APP munkahelyen a navigációs berendezések állapotára és más kérdésekre vonatkozó NOTAM információk közvetlenül elérhetők és felhasználhatóak lesznek akár a szolgálat átvételekor, akár később ha NOTAM információ ellenőrzése válik szükségessé.

Válasz nélkül

BA-2007-078-4-04

Az esemény kialakulásában közrejátszott, hogy az irányító csoportok közötti szolgálatváltás idején kötött formájú és tartalmú eligazításra nem került sor, így a szolgálatra való felkészülés, az egyes irányítók által megismert információk nem voltak egységesek, sem teljesek és azok tartalma jelentős mértékben az irányítók szubjektív megítélésén múlt.

A Vb javasolja a HungaroControlnak, hogy vizsgálja felül a csoportok közötti váltások, illetve a munkahelyi váltások folyamatát, figyelembe véve a következőket:

- kötelező csoportváltás előtti eligazítások megtartásának bevezetése
- kötelező minimális idő bevezetése, melyet a váltás előtt és után az irányítóknak a forgalomtól függetlenül a munkahelyen, a forgalom megfigyelésével kell tölteniük
- munkatechnológiai utasításban rögzített szabványos metódus bevezetése az információk átadására
- Az egy párban dolgozó EC és PC irányítók munkahelyi váltásának legalább 15 perces időbeni eltolását.

Az intézkedéstől a Vb. azt várja, hogy az irányító csoportok közötti váltások során az információ áramlás szubjektív eltérésektől mentes, egységes formában és hiánytalan tartalommal kerül továbbításra minden irányító felé.

Válasz nélkül

BA-2007-078-4-05

Az esemény során az irányítók a munkahelyi váltást nem megfelelően hajtották végre és ezt a műveletet a gyakorlati szimulátoros képzés során nem is gyakorolták.

A Vb javasolja a HungaroControlnak, hogy a szimulátoros gyakorlatok során az irányítók gyakorolják a munkahelyi váltás végrehajtását különféle forgalmi körülmények között.

Az intézkedéstől a Vb. azt várja, hogy a jövőben a munkahelyi váltások szakszerűen történnek, amit biztosítja a megfelelő információáramlást és a repülésbiztonság folyamatos fenntartását.

Válasz nélkül

BA-2007-078-4-06

Az esemény létrejöttében közrejátszott, hogy a korábbiaktól eltérően a mai jogi szabályozás lehetővé teszi azt, hogy az APP/TD szolgálat átadja az érkező légi járművet irányításra a TWR szolgálatnak anélkül, hogy az ráállt volna a végső bevezetést biztosító navigációs berendezés egyenesére.

A Vb javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatóságnak, hogy vizsgálja felül a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. számú melléklet, 4. fejezet. 4.3. pontja és a HungaroControl ATS Kézikönyv II. Rész, 1.5.4. pontja által, a műszeres megközelítést végző légi járművek számára biztosított biztonsági garanciákat.

A Vb. az intézkedéstől azt várja, hogy a jövőben a műszeres megközelítést végző légi járművek nem kerülnek ki a radar irányítás alól mindaddig, amíg nem vált bizonyossá, hogy a végső megközelítést el tudják kezdeni a számukra engedélyezett navigációs berendezéssel.

Válasz nélkül

BA-2007-125-4-01

A Vb javasolja a HungaroControlnak, hogy biztosítson az APP munkahelyeken visszajelzést az irányítók számára a navigációs berendezések működéséről.

Válasz nélkül

BA-2007-125-4-02

A Vb javasolja a HungaroControlnak, hogy vizsgálja felül az ALMOS rendszer kijelzőjének gyakorlati használhatóságát, és szükség szerint módosítsa azt az APP munkahely igényei szerint.

Válasz nélkül

BA-2007-125-4-03

A Vb javasolja a HungaroControlnak, hogy biztosítsa a vonatkozó NOTAM tájékoztatások elérhetőségét, könnyen értelmezhető formában az irányítói munkahelyeken.

Válasz nélkül

BA2007-125-4-04

A Vb javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatóságnak, hogy vizsgálja felül a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. számú melléklet, 4. fejezet. 4.3. pontja és a HungaroControl ATS Kézikönyv II. Rész, 1.5.4. pontja által, a műszeres megközelítést végző légi járművek számára biztosított biztonsági garanciákat.

Válasz nélkül

BA-2007-152-4-01

Az esemény kialakulásában szerepet játszott az a más korábbi eseményeknél szintén felbukkanó, tehát ismétlődő körülmény, hogy a repülőgépek - tájékoztatás hiányában - nem voltak tisztában a forgalmi helyzettel és az irányító szándékával, így működésüket nem tudták a körülményekhez igazítani.

A Vb javasolja a HungaroControl részére, hogy a szimulátoros gyakorlatok során a légiforgalmi szakszemélyzet célirányosan gyakorolja forgalmi tájékoztatások kiadását szokványos és nem szokványos helyzetekben.

A Vb. az intézkedéstől azt várja, hogy a légiforgalmi szolgálat a gyakorlatban hatékonyabban tudja majd alkalmazni a tájékoztatás lehetőségét, mellyel javul a repülőgépe helyzetismerete és működésüket ezáltal biztonságosabban és hatékonyabban tudják majd időzíteni.

Válasz nélkül

BA-2007-152-4-02

Az esemény kialakulásában szerepet játszott az a más korábbi eseményeknél szintén felbukkanó, tehát ismétlődő körülmény, hogy a légiforgalmi szolgálat az induló és érkező légi járművek közötti elkülönítések vonatkozásában eltért a munkatechnológiai utasítástól, ami veszélyes helyzetet eredményezett.

A Vb javasolja a HungaroControl részére, hogy a szimulátoros gyakorlatok során a légiforgalmi szakszemélyzet célirányosan gyakorolja a döntéshozatalt és a megfelelő utasítások kiadását az induló és érkező légi járművek közötti elkülönítések témakörében.

A Vb. az intézkedéstől azt várja, hogy a légiforgalmi szolgálat a gyakorlatban hatékonyabban tudja majd alkalmazni az induló és érkező légi járművek közötti elkülönítéseket, és a megfelelő döntéseket időben meg tudja hozni.

Válasz nélkül

BA-2007-152-4-03

Az esemény kialakulásában szerepet játszott az a körülmény, hogy az induló repülőgép nem volt tisztában azzal, hogy a forgalom biztonsága és hatékonysága csak úgy garantált, hogy a felszállást azonnal, a legkisebb késedelem nélkül végrehajtja.

A Vb javasolja a HungaroControl részére, hogy alkalmazzon olyan munkatechnológiai eljárást, mely szerint a légiforgalmi irányítók jelzik a légi járműveknek, ha egy művelet azonnali végrehajtása szükséges.

Az AIP ugyan kitér arra, hogy a légiforgalmi szolgálat azt várja, hogy az engedély kiadását követően 10 másodpercen belül a repülőgép megkezdje a felszállást, de ennek hatékonysága a gyakorlat szerint kétséges, így célszerűbb, ha ez a légiforgalmi szolgálat szóban is közli a repülőgéppel, amennyiben ez lényeges. A Vb. az intézkedéstől azt várja, hogy a légiforgalmi szolgálat által kontrol alatt tartható majd az induló repülőgépek futópálya foglaltsága.

Válasz nélkül

BA-2007-152-4-04

Az esemény kialakulásában szerepet játszott az a körülmény, hogy az induló repülőgép az után kezdte meg a felszállást, hogy az érkező repülőgép a 4 tengeri mérföldes távolságot átrepülte.

A Vb javasolja a HungaroControl részére, hogy alkalmazzon olyan munkatechnológiai eljárást, mely szerint a légiforgalmi irányítók megkövetelik az érkező légi járművektől a végső egyenesen a 4 tengeri mérföld (külső marker) jelentését.

A Vb. az intézkedéstől azt várja, hogy a légiforgalmi szolgálat nem lépi át, illetőleg hagyja figyelmen kívül ezt, a megfelelő döntés meghozatalához nélkülözhetetlen pontot, illetve az induló repülőgép ez által egyúttal tájékoztatást is kap az érkező repülőgép helyzetéről.

Válasz nélkül

BA-2007-199-4-01

A Vb javasolja a HungaroControlnak, vizsgálja felül a repüléstájékoztató személyzetek gyakorlati ismereteit, illetve a vonatkozó képzési és követelmény rendszereket a MATIAS rendszer működtetése tekintetében.

Válasz nélkül

BA-2007-491-4-01

A MALÉV dokumentált oktatás keretében tudatosítsa a hajózó állománya körében a repülőesemények kezelésének konkrét szabályait és általános alapelveit.

Elfogadva

BA-2008-219-4-01

A Vb javasolja, hogy a HungaroControl Zrt. vizsgálja felül a frekvenciaváltásra alkalmazott szabályt, annak érdekében, hogy az induló forgalom ne tűnhessen el a rádióforgalmazásból hosszabb időre.

Elfogadva, végrehajtva

BA-2008-219-4-02

A Vb a hasonló esetek elkerülése végett javasolja, hogy a HungaroControl Zrt. vizsgálja felül a légtérstruktúrát a TMA és CTR kapcsolódása tekintetében.

Megfontolás alatt

BA-2008-252-4-01

A Vb javasolja a HungaroControl részére, hogy az eseményhez vezető szituáció - hasonló hívójelű légi járművek illetve az ebből adódható félreértések - kezelését építse be szimulációs gyakorlatokba.

A Vb véleménye szerint a hatékony gyakorlással a légiforgalmi szakszemélyzet időben felismerheti a légi jármű-vezetők által elkövetett visszaolvasási hibákat, hívójel félreértéseket és időben korrigálhatja azokat.

Elfogadva, végrehajtva

BA-2008-252-4-02

A Vb javasolja a HungaroControlnak a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000 KöViM rendeletben biztosított, a légi járművek rádió-távbeszélő hívójelének megváltoztatására lehetőséget adó alkalmazás használatának felfrissítését a légiforgalmi szakszemélyzet körében.

A Vb véleménye szerint e lehetőség tudatosabb használatával a hasonló esetek bekövetkezésének esélye csökkenni fog.

Elfogadva

BA-2009-124-4-01

A KBSZ felkéri a Malév Zrt-t, hogy a vizsgált repülőesemények előidézőjeként vagy befolyásolójaként szóba jöhető berendezéseket a továbbiakban olyan módon javíttassák/kezeljék, hogy a technikailag elérhető és a vizsgálatot elősegítő információk ésszerű időn belül a kivizsgáló(k) rendelkezésére állhassanak, a MALÉV Zrt. Biztonsági és Minőségbiztosítási Igazgatóság Repülésbiztonsági Osztály pedig az általa végzett vizsgálatok során használja fel ezeket az információkat.

A vizsgálat végrehajtását és eredményességét nagymértékben segíthette volna, ha a vizsgálatot végzők rendelkezésére állnak az orrfutó kormány berendezés szakműhelyben végzett javítása során elérhetővé váló információk. Ennek akadálya volt, hogy a berendezést megbontva és azonosíthatatlan állapotban küldték műhelybe, illetve, nem is kérték a javításkor keletkező információk visszaküldését az üzemeltető szervezet számára.

Elfogadva, végrehajtva

BA-2009-141-4-01

A halálos kimenetelű légiközlekedési baleset független szakmai vizsgálata megállapította, hogy a Magyar Repülő Szövetség (MRSZ) főpilótájának ejtőernyős helyettese által kiadott, a légcéllás ejtőernyő kupolák képzettség szerinti felületének meghatározásáról szóló 2/2005. sz. Intézkedésében az ajánlások alapját képező legkisebb kupulaméret 110 négyzetláb, miközben a balesetben szerepet játszott ejtőernyő kupolájának mérete 103 négyzetláb volt.

Ezért a KBSZ Vizsgálóbizottsága azt javasolja az MRSZ-nek, hogy a szóban forgó intézkedést egészítse ki a kiadása óta eltelt időben rendszerbe került új kupulaméretre vonatkozó ajánlásokkal, annak érdekében, hogy az ejtőernyős ugrók az újabb típusok esetében is tájékozódni tudjanak azok használhatóságáról súlyuk és képzettségük függvényében.

Válasz nélkül

BA-2009-141-4-02

A halálos kimenetelű légiközlekedési baleset független szakmai vizsgálata megállapította, hogy a balesethez vezető „swoop free style” manőverek oktatásához, gyakorlásához a magyarországi ejtőernyős szervezeteknél nincs jóváhagyott módszertan.

Ezért a KBSZ Vizsgálóbizottsága azt javasolja Magyar Repülő Szövetségnek hogy adjon ki szakmai ajánlást a „swoop free style”-hoz tartozó manőverek meghatározására, azok oktatásának, gyakorlásának, biztonságos végrehajtásának módszertanára annak érdekében, hogy a módszertanilag egymásra épített feladatok begyakorlásával növekedjen az ilyen típusú ugrások végrehajtásának biztonsága, csökkenjen az ismeretek hiányából eredő repülőesemények száma.

Válasz nélkül

BA-2009-170-4-01

A Vb javasolja az ACE Kft.-nek, hogy módosítsa az ACE9703-10 társasági eljárást és a módosítást nyújtsa be jóváhagyásra az NKH LI-nek. A módosítás tartalmazza:

- a hidraulika rendszer forgó berendezéseinek cseréje esetén a kettős ellenőrzés kiterjesztését a

<p>hermetikusság végátvételi ellenőrzésén túlmenően a Karbantartási Utasításban szereplő feladatok (Task-ok) maradéktalan végrehajtásának műveletközi ellenőrzésére is.</p> <ul style="list-style-type: none"> - a forgalmi karbantartások esetén a berendezés cseréjét végző és a repülőgép üzemképességét tanúsító (a CRS-t aláíró) ne lehessen ugyanaz a személy. <p style="text-align: right;">Válasz nélkül</p>
<p>BA-2009-178-4-01</p> <p>A súlyos és halálos sérüléssel járó légiközlekedési baleset független szakmai vizsgálata megállapította, hogy az általa vizsgált esetben repülő rendezvénnyel kapcsolatba hozható jogszabályi rendelkezés nincs, noha a légiközlekedésről szóló 1995.évi XCVII. törvény 74.§ (1) bekezdés s) pontja felhatalmazza a közlekedésért felelős minisztert, hogy e szabályokat rendeletben határozza meg.</p> <p>A Vb javasolja a közlekedésért felelős miniszternek, hogy intézkedjen a polgári légijárművekkel történő repülő bemutatók és rendezvények végrehajtására vonatkozó szabályokat, feltételeket és biztonsági követelményeket meghatározó rendelet kiadására.</p> <p>Az ajánlás célja, hogy a magyar repülő bemutatók, versenyek a nyílt és zártkörű rendezvények szervezése és levezetése megfelelően rendezett és biztonságos, körülmények között kerüljön végrehajtásra.</p> <p style="text-align: right;">Elfogadva, végrehajtás folyamatban</p>
<p>BA-2009-182-4-01</p> <p>A KBSZ azt javasolja a Magyar Repülő Szövetségnek, hogy dolgoztassa ki a siklóernyősök alapképzésének tankönyvét, illetve annak elkészültéig nevezze meg azokat a szakirodalmakat, amelyek a lábról induló, csörlő-vontatással induló, illetve a segédmotoros képzés képzési tematika által előírt alapvizsga követelményeinek eleget tesz.</p> <p style="text-align: right;">Válasz nélkül</p>
<p>BA-2009-182-4-02</p> <p>A KBSZ azt javasolja a Magyar Repülő Szövetségnek, hogy dolgoztasson ki eljárást a siklóernyősök (alapfok szintű) központilag szervezett és végrehajtott vizsgáztatására.</p> <p style="text-align: right;">Válasz nélkül</p>
<p>BA-2009-220-4-01</p> <p>A KBSZ azt javasolja a Magyar Repülő Szövetségének, hogy kérjen állásfoglalást a Szabadrepülő Szövetségétől a siklóernyők műszaki alkalmassági vizsgálatainak rendeletben foglalt szabályainak pontosítására és a rendelet mellékletének javítására.</p> <p style="text-align: right;">Válasz nélkül</p>
<p>BA-2009-220-4-02</p> <p>A KBSZ azt javasolja a Magyar Repülő Szövetségének, hogy kérjen állásfoglalást a Szabadrepülő Szövetségétől a Magyarországon forgalomba hozott siklóernyők műszaki vizsgálatához szükséges típusalkalmassági engedélyek bemutatására, műszaki leírásának és üzemeltetési kézikönyv meglétének kötelezettségére.</p> <p style="text-align: right;">Válasz nélkül</p>
<p>BA-2009-220-4-03</p> <p>A KBSZ azt javasolja a Magyar Repülő Szövetségének, hogy kérjen állásfoglalást a Szabadrepülő Szövetségétől a műszaki felülvizsgálatok rendjének, kötelező vizsgálatok előírásának és a műszaki alkalmassági vizsgálatokat biztosító műszaki eszközök és alap adatok beszerzésére, elérhető nyilvános helyen történő hozzáférés biztosítására.</p> <p style="text-align: right;">Válasz nélkül</p>
<p>BA-2009-237-4-01</p> <p>A súlyos sérüléssel járó légiközlekedési baleset független szakmai vizsgálata megállapította, hogy a Magyar Repülő Szövetség (MRSZ) üzemben tartásában lévő Szabad Repülő Szövetség keretein belül az NKH LI által kiadott, a siklóernyős szakágat érintő Határozatok nem jutnak el a végrehajtókhoz. Ezért a KBSZ Vizsgálóbizottsága azt javasolja az MRSZ-nek, hogy határozzon meg a Szabad Repülő Szövetséggel közös web-portált, ahol a siklóernyős szakágra vonatkozó,</p>

MRSZ BISZ, NKH LI által kiadott szakági képzést érintő nyílt intézkedéseket mindenki megtekintheti. Az ajánlás célja, hogy minden repülni szándékozó siklóernyős által hozzáférhetővé váljanak a repüléssel összefüggő aktuális intézkedések.

Válasz nélkül

BA-2009-237-4-02

A súlyos sérüléssel járó légiközlekedési baleset független szakmai vizsgálata megállapította, hogy az általa vizsgált esetben, a képző szervezet a képzés folyamán átlépett minden Kiképzési tematikában rögzített kötelező gyakorlatot és követelményt. A Tematika által előírt vizsgák és előírt gyakorlati követelmények végrehajtásáról szóló jegyzőkönyvek központilag való archiválása nélkül az események utólag követhetetlennek látszanak.

Ezért a Vb megismétli az eltelt időben többször javasolt ajánlásokat:

BA2005-215_3: A Vb azt javasolja az MRSZ siklóernyős szakbizottságnak, hogy képzési rendszerében gondolja át a központi vizsgáztatás lehetőségét.

BA2007-221_1: A Vb azt javasolja a Szabad Repülők Szövetségnek, hogy fogadjon el új ajánlásokat a növendékek egységes központi vizsgáztatására, a vizsga dokumentumainak központi nyilvántartására.

BA2008-094_1: A Vb azt javasolja a Szabad Repülők Szövetségének, hogy rendelje el az oktatók által kijavított írásbeli vizsgák megküldését, és azokat rendszerezett formában a SZRSZ főpilóta öt évig őrizze meg.

BA2009-182_1: A KBSZ azt javasolja a Magyar Repülő Szövetségnek, hogy dolgoztasson ki eljárást a. siklóernyősök (alapfok szintű) központilag szervezett és végrehajtott vizsgáztatására tett ajánlását.

A fentiekre való hivatkozással a Vb azt javasolja a Magyar Repülő Szövetségnek, hogy kérjen állásfoglalást a SZRSZ-től a siklórepülő szakág egységes központi vizsgáztatásának bevezetésére. A vizsga dokumentumait központilag tartsák nyilván, és azokat minimum öt év időtartamra tárolják. A központi vizsgáztatás országosan egységesítené a vizsgák tárgyát, a vizsgák elvárható szakmai szintvonalát. A dokumentumok központi tárolása lehetővé teszi minden vizsgázott siklórepülő szakmai szintjének nyilvántartását és szükség esetén azok utólagos elemzését.

Válasz nélkül

BA-2009-251-4-01

A KBSZ javasolja az MRSZ felé, hogy készíttessen dokumentumot, mely ultrakönnyű repülőgépek és motoros függővitorlázók üzemeltetési kézikönyveinek kiegészítéseként intézkedik a porlasztójegesedés megelőzése, illetve a jegesedés bekövetkeztekor követendő teendők felől.

Elfogadva, végrehajtása folyamatban

BA-2009-251-4-02

A KBSZ javasolja az NKH LI felé, tegye kötelezővé, hogy

- a porlasztófűtéssel nem rendelkező légi járművek légi üzemeltetési utasítása egészüljön ki olyan dokumentummal, mely intézkedik a porlasztójegesedés megelőzése, illetve a jegesedés bekövetkeztekor követendő teendők felől,
- az érintett személyi típusjogosításokat erősítse meg a fenti kiegészítésből tett elméleti vizsga

Elutasítva

BA-2009-272-01

A baleset egyik közvetett oka az volt, hogy az alkalmazott felszálló eljárás hatósági tiltásáról a repülő üzem szervezői - saját nyilatkozatuk szerint - nem tudtak. Mivel az MRSZ függővitorlázó szakága - honlapja és havonta megjelenő hírlapja, a Madártoll birtokában - rendelkezik azokkal a kommunikációs eszközökkel, melyek révén a hatósági intézkedésekről a szakág vezetése az érintetteket tájékoztatni tudja, ezért úgy véli, hogy a kommunikációs lánc alkalmatlansága lehetett az informálódás elmaradásának oka.

A Vb a kommunikációs lánc alkalmassá tétele céljából az alábbi biztonsági ajánlás kiadást véli célszerűnek:

A Vb javasolja az MRSZ Szabad Repülők Szövetségének, rendelje el, hogy az üzemeltetést érintő információk kézhezvételét kövesse a címzett visszaigazolása, melyben tájékoztatja a függővitorlázó szakmai vezetést az értesítés kézhezvételéről, valamint az elrendelt intézkedés végrehajtásának tervéről.

A Vb úgy véli, hogy egy effajta rendelkezés szolgálhatja az információ hiányára visszavezethető események megelőzését.

Válasz nélkül

BA-2009-272-4-02

A pilóta repülési naplója repüléssel kapcsolatos érdemi adatot nem tartalmaz, és hiányoznak belőle a személyi jogosítások, különös tekintettel a balesetben fontos szerepet játszó ún. „csőrölhető” jogosítás is. A légi jármű kapcsán műszaki okmány - a lejárt légi alkalmassági tanúsítvány kivételével - a vizsgálat során nem volt fellelhető, de nem volt minősítő okmánya a vontató berendezésnek sem.

Ezek a körülmények a klub szakmai vezetői munka olyan mértékű hiányosságait jelentik, hogy megkérdőjeleződik a szakmai vezetők alkalmassága.

A Vb e körülmény ismeretében az alábbi biztonsági ajánlás kiadását véli célszerűnek:

A Vb javasolja az MRSZ Szabad Repülők Szövetségének, hogy a szakág szakmai vezetője kösse a klub szakmai vezetői megbízások kiadását és megerősítését olyan feltételhez, mely a megbízott személynek a szakmai vezetői munkára való alkalmasságát garantálja.

A Vb úgy véli, hogy a fenti intézkedéstől a szakmai vezetői munka megbízhatósága javulhat.

Válasz nélkül

BA-2009-272-4-03

A vizsgálat a szolgálatok ellátása kapcsán többek között feltárta, hogy

- a repülőüzemek nem volt vezetője,
- a vontató berendezés kezelői a feladatot mindig alkalmilag, jogosítás megléte nélkül vállalják,
- a startszolgálatot nem oktatta senki arra, hogy neki a felszállást a kötél leoldásáig figyelnie kell.

Míg a szolgálatok hiánya, képzetlensége, szervezetlensége a baleset bekövetkeztében közvetve játszott szerepet, addig a startszolgálat kapcsán felvetett körülmény egyik közvetlen oka volt a balesetnek.

A Vb úgy véli, hogy a körülmények az alábbi biztonsági ajánlás kiadását indokolják:

A Vb javasolja az MRSZ Szabad Repülők Szövetségének, hogy a függővitorlázó repülőüzemek minden egyes fajtájára készítsen tematikát, mely tartalmazza a repülőüzemek szervezettségének jelenleg érvényes szakmai szabályait, különös tekintettel a szolgálatok kijelölésére és kötelmeire, külön felsorolva azokat a szabályokat, melyekkel a Szövetség egyrészt a meglévőket szándékozik kiegészíteni, másrészt az időközben érvényüket veszített korábbiakat szándékozik helyettesíteni.

A tematikát a tematika elkészültekor érvényes szabályok szerint hagyassa jóvá. A jóváhagyott tematika képezze szakmai továbbképzés tárgyát, és az abból tett elméleti vizsga legyen feltétele a függővitorlázó repülőüzemek lebonyolításának.

A Vb úgy véli, hogy a fenti intézkedéstől a függővitorlázó üzemek szervezettsége közelíthet a veszélyes üzemtől elvárt szervezettséghez.

Válasz nélkül

BA-2009-272-4-04

A nemzetközi függővitorlázó gyakorlat a mentőernyő viselését természetesnek tartja. Az a körülmény, miszerint a hazai függővitorlázásban ez nem természetes, és az érvényesnek tekintett függővitorlázó szabályok a használatról nem intézkednek, balesetek forrása lehet. Az ebből származó balesetek megelőzésének szándéka a Vb-t az alábbi biztonsági ajánlás kiadására ösztönözte:

A Vb javasolja az MRSZ Szabad Repülők Szövetségének, hogy intézkedjen a mentőernyőnek függővitorlázásban való használatáról.

A Vb úgy véli, hogy a fenti javaslat megvalósulása esetén a hazai függővitorlázó mentőernyő használat illeszkedhet a nemzetközi elvárásokhoz.

Válasz nélkül

BA-2009-273-4-01

A független szakmai vizsgálat a baleset kiinduló okaként az MRSZ képzési rendszerében az balesetre vonatkozó oktatási dokumentáció hiányát jelölte meg. Ezért:

A Vb azt javasolja a Magyar Repülő Szövetségnek, hogy dolgoztasson ki eljárást a SWOOP Free Style képzésre. A képzési előírásnak ki kell térnie a képzés minden kérdésére, képzettségi fokozatokra (kezdő, haladó, középhaladó, felsőfokú), a képzésre jogosult személyek felsorolására, a képzés dokumentációjának vezetésére,

Az ajánlás bevezetésével Magyarországon - a repülésbiztonság növelésével egyidejűleg - módszertanilag szabályozott és egységes a SWOOP Free Style képzéssel a hasonló esetek elkerülhetőnek látszik.

Válasz nélkül

BA-2009-273-4-02

A Vb azt javasolja a közlekedésért felelős miniszternek, hogy járjon el a lajstromozásra nem kötelezett légitársaságokkal folytatott repülések és az azokkal összefüggő tevékenységek végrehajtása szabályozásának rendelete kidolgozása.(Lt 52. § (6)) érdekében.

A Vb szerint, ez a javaslat adná meg a lajstromozásra nem kötelezett légitársaságokkal folytatott tevékenységek, többek között a képzések kidolgozásának jogi hátterét.

Válasz nélkül

BA-2009-283-4-01

A Vb azt javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatóságának, hogy dolgoztasson ki eljárást a felszerelések (különösképp a nyitó rendszerek) ellenőrzésének megoldására azokon az ejtőernyős üzemeken, ahol az ugrató parancsnoki szolgálat a szállító repülőgépek korlátozott utas száma miatt nem kivitelezhető.

Válasz nélkül

BA-2009-283-4-02

A Vb azt javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatóságának, hogy dolgoztasson ki eljárást, az ejtőernyős felszereléseket gyártó és javító szervezet részére az elmúlt években rendszerbe állított főernyők nyitására szolgáló nyitórendszerek átvizsgálására.

Válasz nélkül

BA-2009-287-4-01

A Vb előtt a vizsgálat során nyilvánvalóvá vált, hogy a siklóernyősök repülését érintő, az NKH LI mint Hatóság által kiadott határozatait, valamint az MRSZ mint üzembentartó intézkedései nem jutnak el a siklóernyősökhöz. Ezért:

A Vb javasolja az NKH LI-nek, hogy a siklóernyőzésre és ejtőernyőzésre vonatkozó határozatait és intézkedéseket küldje meg az üzembentartóknak és az üzemeltetőknek, majd ellenőriztesse, hogy azok az érintettek saját honlapjain záros határidőn belül megjelenjenek.

A javasolt ajánlással elérhetőnek látszik, hogy minden siklórepülő saját üzemeltető szervezetének honlapján szembesülhet a repülést érintő határozatokkal és intézkedésekkel, amivel csökkenthető a jogsértő repülési magatartás lehetősége.

Válasz nélkül

BA-2009-295-4-01

A légiközlekedési baleset bekövetkeztében feltehetően emberi tényező is közrehatott, ezért 14/2002. (II.26.) KöViM-EüM rendelet 4.§ (4) bekezdés a) pontja alapján javasolt eljárni. Eszerint:

„4.§(4) Soron kívül kell megállapítani a repülő-egészségügyi alkalmasságot:

- a) minden olyan repülőesemény után, amelynek a bekövetkeztében emberi tényező is közrehatott,
- b) ha azt a légi közlekedési hatóság elrendeli."

A Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 5. § (5) bekezdés 11. pontja értelmében a légiközlekedési balesetekkel és repülőeseményekkel kapcsolatos közigazgatási hatósági eljárás lefolytatásáért felelős hatóság a légiközlekedési hatóság. A soron kívüli egészségügyi vizsgálat elrendelése a légiközlekedési balesetekkel és repülőeseményekkel kapcsolatos közigazgatási hatósági eljárás része, amelynek a lefolytatása a NKH LI feladatkörébe tartozik.

Ezért a Vb azt javasolja az NKH LI felé, hogy vizsgálja felül jelenlegi eljárási gyakorlatát annak érdekében, hogy az említett rendelet a) pontjában előírtak a jövőben maradéktalanul teljesüljenek.

[Aktualitását veszette \(996/2010/EU rendelet szabályozza\)](#)

BA-2009-305-4-01

A Vb javasolja az NKH LI felé, intézkedjen, hogy mindazon Apolló Fox típusú ultrakönnnyű repülőgépeken, melyek esetében a kifogyasztó tartályok cseréje és a tüzelőanyag szintjelző beépítése még nem történt meg, kerüljön sor a cserékre és beépítésekre.

A Vb a fenti intézkedés megvalósulásától a terepre szállások számának, valamint az ezzel járó kockázatnak a csökkenését véli megvalósulónak.

Elutasítva

BA-2010-105-4-01

A vizsgált baleset egy olyan siklóernyőssel történt, aki az eltelt időben (hét évig) abban a tudatban repült, hogy "B" középfokú vizsgával rendelkezik, ami feljogosítja egyedül való repülésre. A Vb a siklóernyős Repülési Naplójában erre utaló hivatalos bejegyzést nem talált. Ezért:

A Vb azt javasolja a Magyar Repülő Szövetségnek, hogy honlapján jelenítsen meg egy tájékoztatót, amelyben nyomatékosan hívja fel a siklóernyővel repülők figyelmét a Növendék I-II, (tanuló státuszban lévő) valamint a „B” vizsgával rendelkező önálló repülést tervezhető repülők jogainak különbségére.

A javaslattal tisztázni lehet, hogy a „Növendék I-II” minősítés tanuló jogú, mindig oktató közreműködést feltételező státusz, amelyeknél a Kiképzési Tematika korlátokat határoz meg.

Válasz nélkül

BA-2010-114-4-01

A bevezető légiforgalmi irányító egység nem rendelkezett megfelelő információval az ILS aktuális működési irányát illetően, ezért a Vb javasolja a HungaroControl Zrt. részére, hogy a bevezető légiforgalmi irányító egység munkahelyein biztosítson jól látható visszajelzést a navigációs berendezések működésére vonatkozóan.

Az intézkedéstől a Vb azt várja, hogy ezáltal megelőzhetőek lesznek a nem működő navigációs berendezésekre történő bevezetések.

Kiertékelése folyamatban

BA-2010-116-4-01

A Vb javasolja, hogy a Magyar Repülő Szövetség gondoskodjon arról, hogy a repülőgép vezetők képzése során megfelelő hangsúlyt kapjon a kis magasságban nagy túlterheléssel végrehajtott manőverek aerodinamikai háttere és biztonsági kockázata.

Válasz nélkül

BA-2010-116-4-02

A Vb javasolja, hogy a Magyar Repülő Szövetség gondoskodjon arról, hogy a növendékek, de különösképp az oktatók képzése során hangsúlyozottan tudatosítsák, hogy a repülőgép vezetők kiegyensúlyozott lelki állapota a repülésbiztonság szempontjából rendkívül fontos tényező.

Válasz nélkül

BA-2010-116-4-03

A Vb javasolja, hogy a NKH LI dolgozzon ki és alkalmazzon hatékony eljárást az 1.17 pontban említett legkisebb repülési magasságra vonatkozó szabály betartásának ellenőrzése és - szükség esetén - a betartás kikényszerítése érdekében

Válasz nélkül

BA-2010-153-4-01

Az eseményt követően kiadott üzembentartói vizsgálat és egyéb ismerté vált adatok alapján a Szervezet arra az álláspontra helyezkedett, hogy az érintett berendezésre /LGCIU (landing gear control interface unit - futómű elektronikus egysége)/ vonatkozó meghibásodásszám viszonylag magas, megbízhatósági szintje nem éri el a hasonló kategóriájú elektronikus egységekkel szemben támasztott követelményeket, ezért javaslattal él az üzemeltető felé.

A KBSZ javasolja az üzemeltetőnek, hogy az AIRBUS A-320 gépparkot érintő LGCIU (landing gear control interface unit - futómű elektronikus egysége) gyakori és rövid üzemidő alatt bekövetkező meghibásodásokról tájékoztassa a gyártót, illetve tájékozódjon, hogy a gyártó szándékozik-e a berendezés megbízhatósági paraméterein változtatni, azokon javítani.

A Szervezet - a gyártó felé adott üzemeltetői tájékoztatás és az erre adott választól - a gyártó figyelmét kívánja felhívni az üzemeltetés során tapasztalt LGCIU meghibásodás gyakoriságára.

Elutasítva

BA-2010-194-4-01A

Az esemény a repülőtéren zajló 31. Vitorlázórepülő Világbajnokságon részt vevő versenyfeladatot repülő légi járművel következett be, mivel az a siklópálya alá, az ott haladó közúti forgalommal azonos magasságba került. A verseny időtartama alatt továbbra is intenzív vitorlázórepülő légi forgalom várható a repülőtér körzetében, ezért a hasonló esetek elkerülése érdekében a Vb javasolja az NKH LI részére, hogy tegyen intézkedéseket az 55-ös főút szegedi repülőtér mellett haladó szakaszát használó közúti közlekedésben résztvevők és a 16-os pályairányt használó leszálló légi járművek egymástól történő elkülönítése és biztonságos elhaladása érdekében.

Válasz nélkül

BA-2010-204-4-01

A Vb javasolja a HugaroControl részére, hogy építse be a szimulátoros kiképzés és kényszerhelyzeti gyakorlás tematikájába a földi és fedélzeti rádió meghibásodás felismerésének és az ilyenkor előnyös eljárási rend gyakorlását.

Elfogadva, végrehajtva

BA-2010-284-4-01

Az eseményt követően kiadott üzemeltetői vizsgálat és egyéb ismerté vált adat alapján a Szervezet arra az álláspontra helyezkedett, hogy az érintett berendezésre /ISFD (Integrated Standby Flight Display - vészhorizont és repülési adat kijelző)/ vonatkozó meghibásodásszám viszonylag magas, és megbízhatósági szintje nem éri el a hasonló kategóriájú elektronikus egységekkel szemben támasztott követelményeket, ezért javaslattal él az üzemeltető felé.

A KBSZ javasolja az üzemeltetőnek, hogy a BOEING B-737 NG gépparkot érintő ISFD (Integrated Standby Flight Display - vészhorizont és repülési adat kijelző) rövid üzemidő alatt bekövetkező meghibásodásokról ismételten tájékoztassa a gyártót, illetve tájékozódjon, hogy a gyártó szándékozik-e a közeljövőben a berendezés megbízhatósági paraméterein változtatni, azokon javítani.

A Szervezet tájékoztatást kér az üzemeltetőtől és a gyártótól, hogy a MALÉV üzemeltetésű BOEING B-737 NG géppark esetében miért alacsonyabb az üzemeltetés során hibamentesen teljesített repült üzemidő szám a nevezett műszer esetében szemben a Thales statisztikájával.

A Szervezet a gyártó figyelmét kívánja felhívni az üzemeltetés során tapasztalt ISFD rövid üzemidőt követően jelentkező meghibásodásokra

Elfogadva

- a táblázat 2011. áprilisi állapotot tükröz

2. VASÚTI KÖZLEKEDÉS

2.1 Jogsabályi háttér

A szakmai vizsgálat általános és részletes szabályait a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbv.), valamint ahhoz kapcsolódva a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának részletes szabályairól szóló 7/2006. (II.27.) GKM rendelet határozza meg. E szabályozási háttér a beszámolási időszakban nem változott, azonban a tevékenység gyakorlása során szerzett tapasztalatokon alapuló változtatási igények felmérése és részletes kidolgozása megkezdődött, annak megvalósítása 2011. évben várható.

A KBSZ a Kbv. 7. § (1) bekezdésének ac) pontja alapján kivizsgálja a súlyos vasúti baleseteket, míg a vasúti balesetek és váratlan vasúti események kapcsán a 7. § (1) bekezdésének b) pontja alapján dönt a szakmai vizsgálat szükségességéről, különösen abban az esetben, ha az

- más körülmények között súlyos balesethez vezethetett volna,
- a közlekedési rendszer egésze szempontjából jelentőséggel bíró eseménysorozat részét képezi,
- a közlekedésbiztonságra európai közösségi szinten gyakorol hatást,
- a vizsgálatot az infrastruktúra üzemeltetője, a közlekedési társaságok, a biztonsági hatóságok, továbbá nemzetközi együttműködés keretében az Európai Unió más tagállamának balesetvizsgáló szervezetei kérik.

A tárgyi időszakban hatályos Kbv. fogalom-meghatározása szerint:

Súlyos vasúti baleset - vonatok összeütközése vagy kisiklása, amely legalább egy halálos áldozattal, öt vagy több személy súlyos sérülésével, illetve a járművek, az infrastruktúra vagy a környezet jelentős (a helyszínen megállapíthatóan legalább 500 millió forintos) károsodásával jár, valamint más vasúti baleset, amelynek nyilvánvaló hatása van a vasútbiztonsági szabályozásra vagy a biztonság irányítására.

A fogalom az uniós jog pontos átvételével született, azonban annak utolsó fordulatának jelentése értelmezésre szorul. Ezen értelmezés egységes kidolgozására az Európai Vasúti Ügynökség egyik munkacsoportja foglalkozott, melynek munkájában Szervezetünk képviselője is részt vett. A kidolgozott útmutató nem kötelező érvényű, azonban az egységes uniós értelmezés érdekében alkalmazása ajánlott. Szervezetünk azt az álláspontot alakította ki, hogy a 2011. évi publikálást követően az útmutatóban leírtaknak megfelelően fogja alakítani gyakorlatát.

Vasúti baleset - a vasutat – a helyi vasút kivételével – mint személyszállításra és árutovábbításra szolgáló kötőpályás közlekedési rendszert és annak tartozékait, a vasúti pályát és annak tartozékait, az üzemi létesítményeket és a vasúti járműveket érintő, a vasúti közlekedés során bekövetkező személyi sérüléssel, jelentős anyagi kárral, a környezet jelentős szennyezésével, a vasúti közlekedés biztonságának veszélyeztetésével vagy a vasúti rendszer üzemeltetésének jelentős megzavarásával járó esemény.

A fogalom minimális eltéréssel követi az uniós jogot, ennek kiküszöbölésére a jogszabály-változtatási javaslat kidolgozásra került, annak elfogadása és hatályba lépése 2011-ben várható.

Váratlan vasúti esemény - a súlyos vasúti baleseten és a vasúti baleseten kívül minden olyan esemény, amely a vonatok üzemeltetését és az üzemeltetés biztonságát károsan érinti.

2.2 Bejelentések

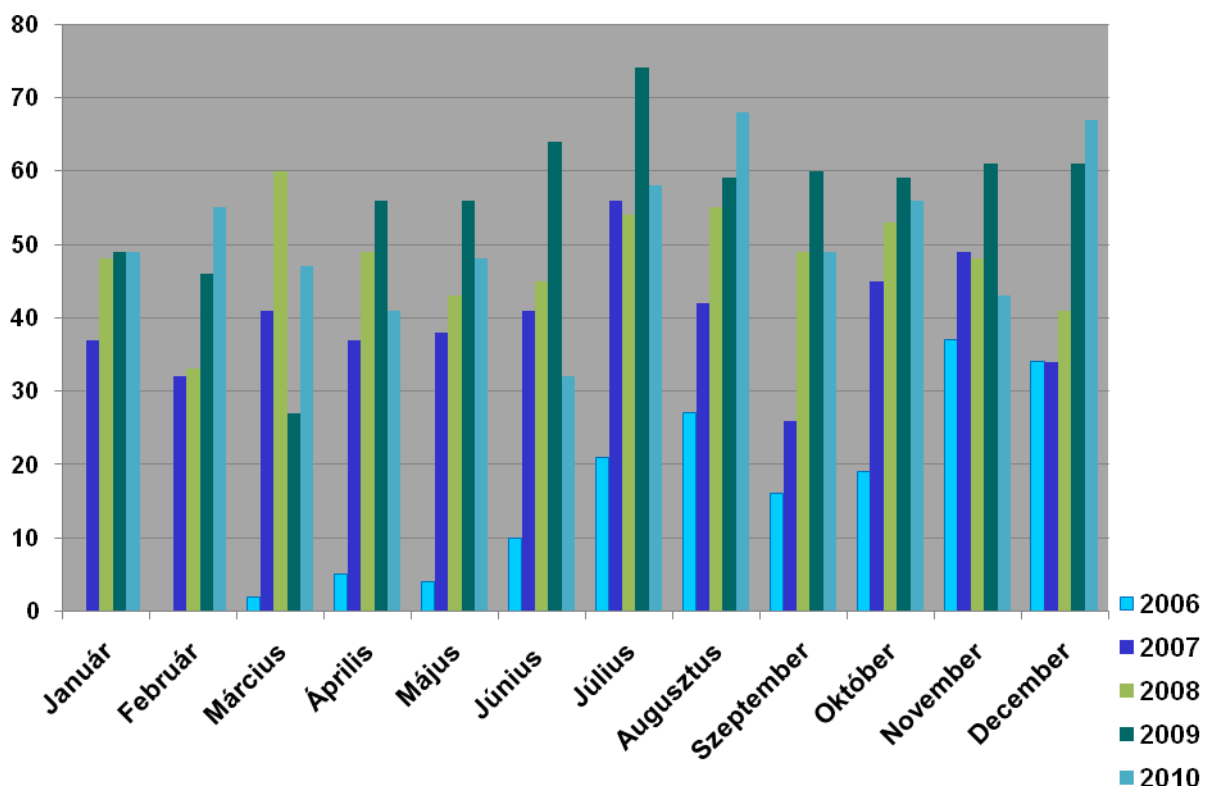
Vasúti események bejelentésének alakulása

	KBSZ				
	2006*	2007	2008	2009	2010
BEJELENTÉSEK SZÁMA	178	478	578	672	613

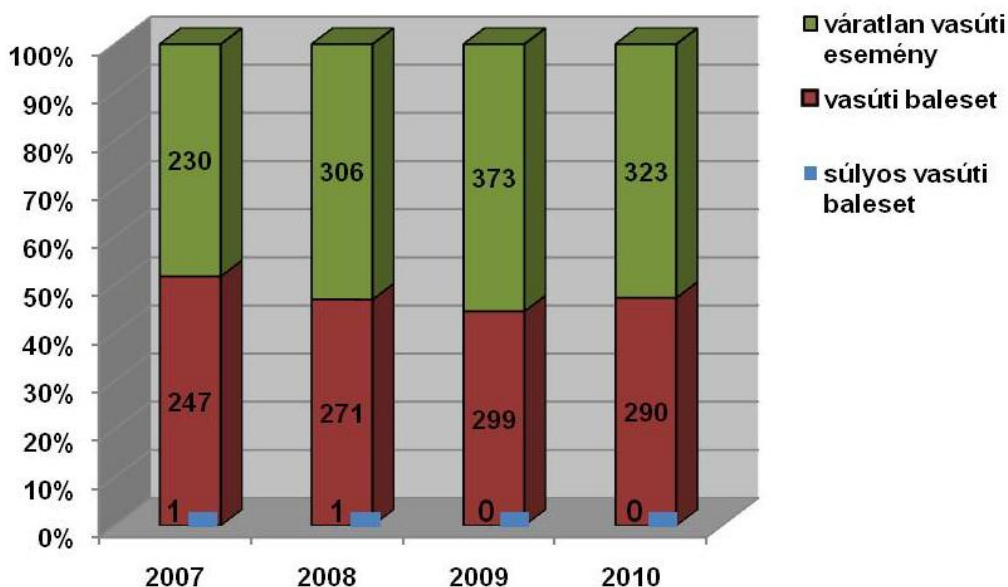
* 2006. március 1-től

A 2010-es adatok azt jelzik, hogy az első éveket követően kialakult a bejelentési gyakorlat, a bejelentések száma a tényleges helyzetnek megfelelően stabilizálódott.

KBSZ-hez érkezett vasúti közlekedési bejelentések számának alakulása havi bontásban 2007-2010. években*



* a főosztálynak 2007. év volt az első teljes éve

Bejelentett vasúti esetek számának és arányának alakulása az eset minősítése szerint

Az Európai Vasúti Ügynökség egyik munkacsoportja (melynek tevékenységében a KBSZ képviselője is részt vesz) által kidolgozott útmutató egységes értelmezést fogalmazott meg a súlyos vasúti baleset meghatározása kapcsán, melyet 2011 tavaszán publikált. Ezt az ajánlást a KBSZ is alkalmazni kívánja, aminek eredményeként várhatóan több esemény kerül majd besorolásra ebbe a kategóriába.

Bejelentett vasúti esetek megoszlása az eset Kbvt. szerinti minősítése és a baleseti kategóriák szerint

	KBSZ			
	2007	2008*	2009	2010
BEJELENTÉSEK SZÁMA	478	578	672	613
Súlyos vasúti baleset	1	1	-	-
Vasúti baleset	247	271	299	290
- ütközés	14	29	24	31
- kisiklás	19	19	21	13
- útátjáróban történt baleset	90	101	95	88
- mozgó vasúti jármű okozta sérülések	104	108	128	116
- tüzeset (gördülő állományban)	15	12	24	13
- egyéb	5	2	7	29
Váratlan vasúti esemény	230	306	373	323
- szembeközlekedés	2	3	2	-
- foglalt pályaszakaszra járatás	1	-	-	-
- jelzőmeghaladás	2	4	10	13
- felső vezeték nehézmény	57	66	89	75
- öngyilkosság	73	106	114	104
- egyéb**	81	127	158	131

* az összehasonlíthatóság érdekében a 2009-ben hatályba lépett új iránymutatás alapján korrigálva.

** az adat a 2009-ben bejelentett 7 db védelmi témájú (pl.: bombariadó) bejelentést is tartalmazza.

Az utóbbi két évben arányaiban jelentősen megnőtt a KBSZ részére bejelentett jelzőmegaladások száma. Ezek szerencsés kimenetelű, gyakorlatilag személyi és anyagi következmények nélküli veszélyeztetések, azonban gyakran magukban hordozzák egy igen súlyos baleset bekövetkezésének a lehetőségét is. Emiatt Szervezetünk saját döntése alapján több ilyen eseményt is a szakmai vizsgálat körébe vont, arról zárójelentést tett közzé, illetve biztonsági ajánlásokat fogalmazott meg.

Bejelentett vasúti esetek az eset EU és az ERA* statisztikai célú minősítése és baleseti kategóriái szerint:

JELENTŐS VASÚTI BALESETEK	KBSZ		
	2008	2009	2010
	132	165	131
- ütközés	1	-	-
- kisiklás	1	2	-
- mozgó vasúti jármű okozta személyi sérülés	88	113	89
- baleset vasúti átjáróban	42	50	42
- tűz gördülő állományban	-	-	-

* Európai Vasúti Ügynökség (European Railway Agency)

Az európai uniós statisztikai adatgyűjtés a Kbv-t-ben meghatározottaktól eltérően csak az úgynevezett „**jelentős baleset**” minősítésű eseményekre terjed ki, mely minden olyan baleset, amely legalább egy mozgásban levő vasúti járművet érint, és legalább egy személy halálát vagy súlyos sérülését idézi elő, vagy jelentős kárt okoz a járműállományban, a pályában, egyéb berendezésben vagy a környezetben, vagy jelentős forgalmi zavart okoz. („**Jelentős kár**”: 150.000 EUR-t meghaladó összeg, „**jelentős forgalmi zavar**”: a vonatközlekedés fővonalon 6 óránál hosszabb ideig szünetel) (A vasúti közlekedés statisztikájáról szóló, az 1192/2003/EK rendelettel módosított 93/2003/EK rendelet)

2.3 Eseményvizsgálat

2.3.1 2010-ben megkezdett eseményvizsgálatok

Az év során bejelentett 613 vasúti esemény közül a Szervezet 39 esemény szakmai vizsgálatát kezdte meg. Ezen túlmenően 428 bejelentés kapcsán végzett a KBSZ részletes adatgyűjtést, és miután ezekben az esetekben nem látta szükségességét teljes körű szakmai vizsgálat lefolytatásának, egyszerűsített formában lezárta az esetet.

Az év során súlyos vasúti baleset nem történt, így a kiemelt 39 eset a Szervezet döntése és a 2005. évi CLXXXIV. törvény, valamint a 7/2006. (II. 27.) GKM rendelet szempontjai alapján került bevonásra a részletes szakmai vizsgálati körbe.

KBSZ szakmai vizsgálat körébe vont vasúti események személyi sérültjei

	KBSZ							
	Sérültek							
	Halálos				Súlyos sérült			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
Utas	-	3	-	1	4	6	-	2
Személyzet	1	4	2	1	-	1	1	1
Útátjáró használó	3	12	6	11	1	2	3	12
Idegen személy	-	-	-	-	-	-	-	-

KBSZ szakmai vizsgálat körébe vont vasúti események megoszlása becsült anyagi kár alapján

BECSÜLT KÁRÉRTÉK	KBSZ				
	Esetszám				
	2006	2007	2008	2009	2010
500 MFt felett	-	1	-	-	0
100-500 MFt	2	2	2	1	1
0-100 MFt	12	4	11	12	13
Anyagi kár nélkül	2	5	4	6	25

KBSZ szakmai vizsgálat körébe vont vasúti események csoportosítása a bejelentés tartalma alapján feltételezhető ok szerint

ELŐIDÉZŐ OK	KBSZ				
	Esetszám				
	2006*	2007	2008	2009	2010
Emberi tényező	12	8	12	15	30
- Vasúttársaság munkavállalója	5	2	6	10	10
- Idegen fél	7	6	6	5	20
Műszaki ok	5	4	5	4	9
- Pálya hiba	1	2	4	4	5
- Jármű hiba	4	2	1	-	4

* Egy esetben az esemény bekövetkeztében egyidejűleg szerepet játszott az emberi tényező és a műszaki ok egyaránt.

Mivel a törvény által súlyosként definiált vasúti baleset – amikor vonatok ütköznek össze vagy siklanak ki, és ennek legalább egy halálos áldozata vagy ötnél több súlyos sebesültje van, ill. a kár meghaladja az 500 millió forintot – szerencsére ritka, ezért a KBSZ korábbi gyakorlatát folytatva a jogszabályban biztosított lehetőségek közül kiemelt alapelvként fogalmazta meg független szakmai vizsgálat indítását különösen azoknál az eseményeknél, amelyek

- súlyos személyi, anyagi vagy a forgalom jelentős akadályozásabeli következményekkel járnak,
- az esemény látens veszélyessége - függetlenül annak tényleges következményétől – miatt kiemeltnek minősíthető,
- hasonló események nagy számban ismétlődnek.

A vizsgálati körbe vonásról való döntést – a nyilvánvaló súlyos következmények mellett – jelentős mértékben segíti, hogy a Vasúti főosztály a részletesen nem vizsgált eseményekről is információkat kér az érintett társaságoktól, az ügyben eljárást folytató hatóságoktól, és azok feldolgozása, összesítése lehetőséget teremt az ismétlődések kiszűrésére, bizonyos tendenciák minél korábbi felismerésére. Ezek a megfigyelések azután további vizsgálódások alapját képezhetik.

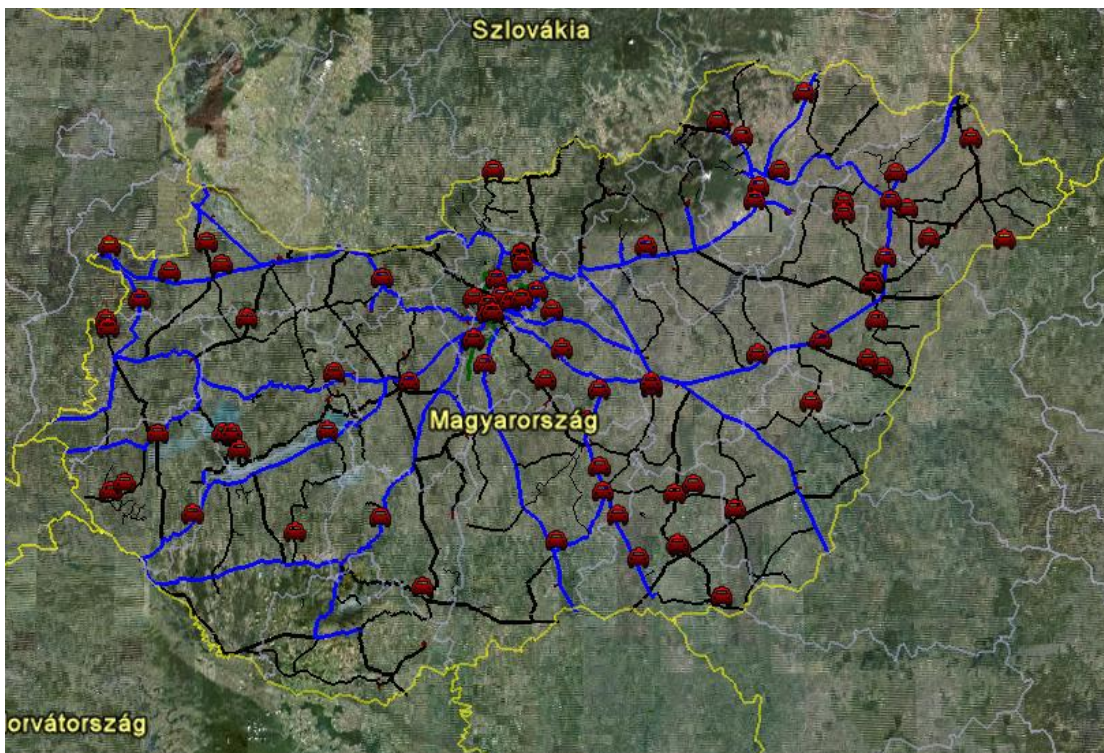
Az ilyen döntések megalapozottságának további javítása érdekében szükséges, hogy azok minél szélesebb információbázisra támaszkodjanak. Ennek érdekében – a légműködés területén már korábban meghonosodott módszert a vasúti közlekedés sajátosságaihoz igazítva – kidolgozásra került az üzembentartói balesetvizsgálat bevezetését célzó jogszabály-változtatási javaslat, melynek megvalósítása 2011-ben várható. Ez megteremti a kapcsolatot a vasútvállalatok által végzett balesetvizsgálat és a KBSZ tevékenysége között abban az esetben is, ha szakmai vizsgálat nem kerül lefolytatásra. A tervek szerint ekkor a KBSZ az érintett vasútvállalatok biztonsági szervezetét bízza meg e kisebb súlyú balesetek kivizsgálásával, amelyek ennek eredményéről tájékoztatást nyújtanak. Ezzel kiszélesedik a lehetősége a közlekedésbiztonsági helyzet alaposabb megismerésének, folyamatos figyelemmel kísérésének.

Tekintettel arra, hogy a vasúti hálózaton bekövetkezett jelentős baleseteknek mintegy harmadát az útátjárókban bekövetkezett balesetek (ütközés közúti járművel, személy-elütések) teszik ki, ezért a KBSZ 2010-ben a korábbi gyakorlatot és a megszerzett tapasztalatokat is figyelembe véve továbbra is kiemelt figyelmet fordított a vasúti átjárókban bekövetkezett balesetek adatainak feldolgozására, és továbbra is külön figyelemmel kísérte az egyéb helyen történt személy-elütések alakulását.

Az úttájtárókban bekövetkezett balesetek száma kis mértékben csökkent a 2009-es évhez képest, viszont sajnálatos tendencia, hogy ezen belül a gépkocsi-elütések száma magasabb az elmúlt évhez képest. A balesetek mindegyike a gépkocsivezetőkkel kapcsolatos emberi tényezőkre, elsősorban figyelmetlenségére, esetleg szándékos szabályszegésre vezethető vissza. E meghatározó ok mellett néhányszor megállapításra került az úttájtáró kialakításával kapcsolatos közreható tényező is, pl.: rálátás hiánya, közúti jelzőtáblák nem megfelelő kihelyezése, stb. melyek kijavítására a Vizsgálóbizottság biztonsági ajánlásban hívta fel az érintetteket.

A 2010-ben bekövetkezett ilyen típusú balesetek vizsgálatának pozitív tapasztalata, hogy a 2009. évi három alkalommal szemben 2010-ben a KBSZ nem tárt fel olyan esetet, amely a sorompó berendezés működési rendellenességéből, kezelési hibájából eredt volna.

A 2010. évi adatokat értékelve megállapítható, hogy jelentősen megszorodott az olyan balesetek száma, amikor közúti járművel a vasúti szerelvény oldalának ütköznek. Az ilyen balesetek szinte kizárólag az úttájtáró használók figyelemzavarára vezethetők vissza.



1. ábra Úttájtárókban bekövetkezett balesetek területi megoszlása

A korábbi időszak vizsgálatai alapján veszélyesnek mondott, Debrecen belterületén elhelyezkedő, Tócsövölgy – Balmazújváros állomások közötti AS 41 sz. úttájtáróban a 2007-2008-ban bekövetkezett 4 baleset követően tovább folytatódott a kedvezőtlen tendencia, és újabb baleset következett be 2009. és 2010. években is. A Vb által ajánlott forgalomirányítás megvalósítására – melyet a közlekedési hatóság, valamint a közút, illetve a vasút üzemeltetője is támogat – anyagi forrás hiányában nem került sor, a bevezetett, kisebb ráfordítást igénylő intézkedések pedig nem tudták megelőzni az újabb baleset bekövetkezését. Az úttájtáró kialakításával kapcsolatos fejlesztés továbbra is napirenden van.

Rövid időn belül két baleset is bekövetkezett Makó és Apátfalva között a 795 sz. szerelvényben lévő nem biztosított úttájtáróban. A szakmai vizsgálat tapasztalatai alapján a KBSZ biztonsági ajánlást adott ki, melynek végrehajtása során az úttájtáró

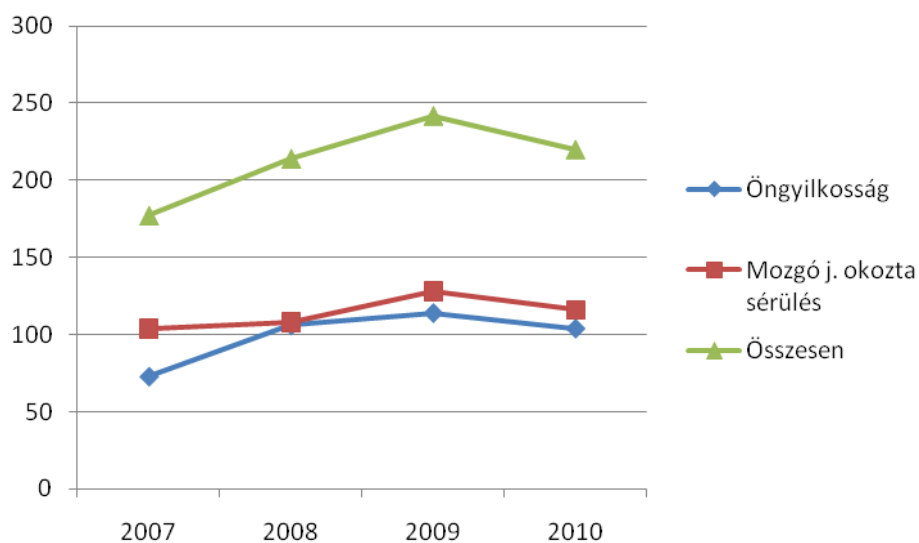
beláthatóságát jelentősen javították, ezt követően újabb baleset bekövetkezéséről nem kaptunk bejelentést.

A 2010-ben vizsgált útátjáróban történt események közül is kiemelkedik következményeit tekintve a 2010. október 20-án Kiskunlacháza és Délegyháza között történt baleset. Az AS 322 sz. fénysorompóval biztosított vasúti átjáróban egy folyami kavicsot szállító tehergépjármű a tilos jelzés ellenére a sínekre hajtott, és ütközött a 40760-1 sz. tehervonattal. A baleset következtében a mozdonyvezető életét veszítette, a mozdony és több jármű kisiklott, felborult, és jelentős mértékben rongálódott. Az infrastruktúrában komoly kár, a forgalomban jelentős fennakadás keletkezett. A KBSZ a szakmai vizsgálatot azonnal megindította, és a helyszíni szemlén tapasztaltak és az elsődleges vizsgálati eredmények alapján biztonsági ajánlásokat adott ki, melyeket a címzett elfogadott, a végrehajtásuk folyamatban van.

A balesetvizsgálatok tapasztalatai szerint a jövőbeni közlekedésbiztonsági kampányokat az útátjárók tekintetében érdemes lenne az útátjárók korszerűsítésének kérdéskörével is kiegészíteni. Megfontolandó lenne felmérni az olyan átjárókat, melyek kialakításuk miatt nem biztonságosak (pl: vasúttal párhuzamos út közelsége, láthatósági viszonyok, stb.), és kiválthatók a közelben lévő, megfelelően kialakított átjáróval. Ezeknek, továbbá a már évtizedek óta elhagyott, járhatatlan pályaszakaszokon még üzemelő útátjáróknak a megszüntetésével javítható lenne a közlekedési morál, ami általában közreható tényező az ilyen típusú balesetek bekövetkezésekor. A „fölsílegesen” működő átjárók megszüntetésével elkerülhető lenne az, hogy a közlekedési kultúrában kialakuljon az olyan sorompó berendezések fogalma, amelyek jelzését „nem is olyan fontos” figyelembe venni, és az ilyenek kapcsán kialakuló rossz gyakorlat egy másik átjáróban tragédiához vezessen.

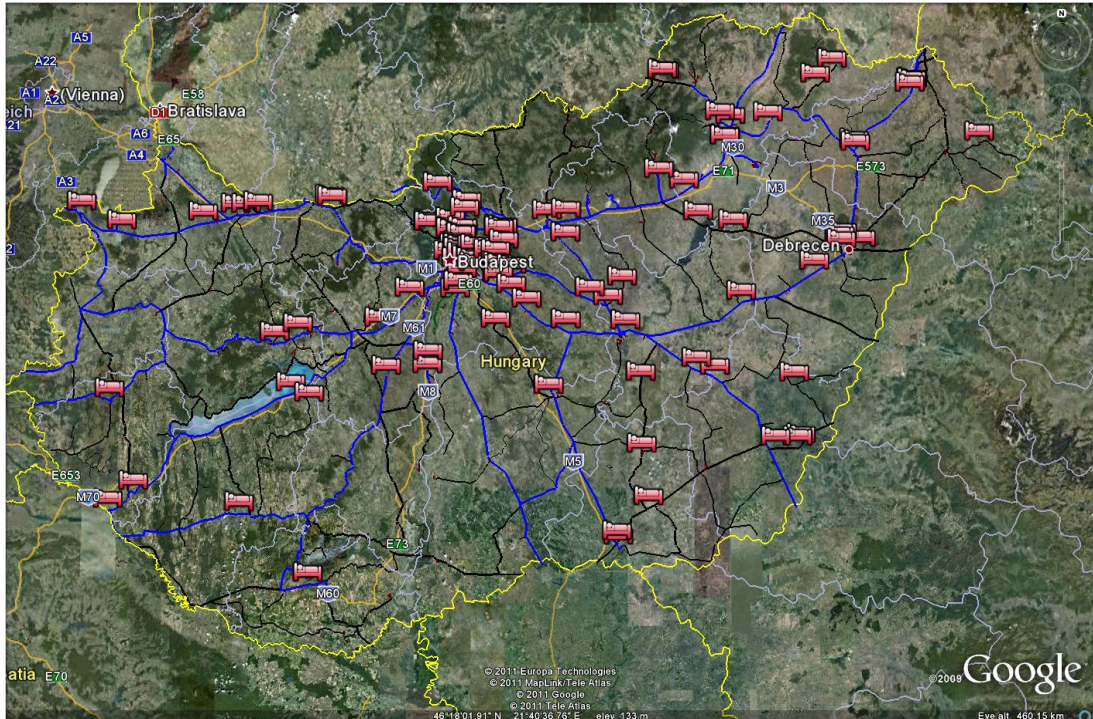
A problémakör gyalogosokat érintő részének tényleges értékelését nehezíti, hogy az ilyen jellegű események során szinte mindig felmerül a szándékos önártalom eshetősége, azonban kizárólag az az esemény tekinthető öngyilkosságnak, amelyről a szándékos önkezűséget az illetékes hatóság egyértelműen kimondja.

A mozgó vasúti jármű által okozott személyi sérülések számának 2007-2009 közötti emelkedő tendenciája 2010-ben megállt, sőt az előző évhez képest 128 esetről 116-ra, mintegy 10%-ot csökkent. Hasonló tendenciával jellemezhető a vasúti közlekedést érintő öngyilkosságok száma is, mely a 2009. évi 114-ről 104-re csökkent. Ezt a változást a 2. ábra szemlélteti.



2. ábra Mozgó vasúti jármű által okozott személyi sérülések és az öngyilkosságok számának alakulása

A tapasztalatok szerint a rendőrség továbbra is gyakran zárja le a személyek elűtésével járó ügyeket úgy, hogy „bűncselekményre utaló nyomot nem talált” és abban a szándékos önártalomról már nem, vagy legfeljebb csak mint lehetőségről nyilatkozik, ez a mozgó vasúti járművek okozta személyi sérülések számát emeli, az öngyilkosságok esetén pedig látenciát okoz.

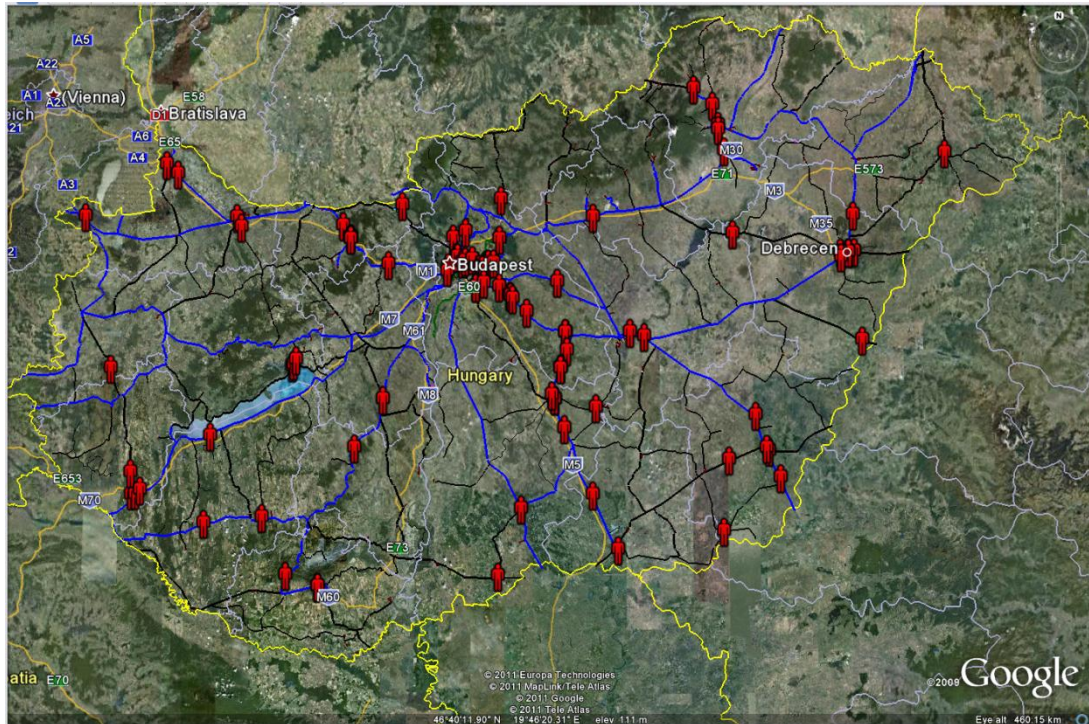


3. ábra Mozgó vasúti jármű által okozott személyi sérülések területi megoszlása

A mozgó vasúti járművek által okozott személyi sérülések, valamint az öngyilkosságok kapcsán megállapítható, hogy az események térbeli elhelyezkedése egyenlőtlenességet mutat a vasúthálózaton. Az ilyen típusú elemzés célja annak megállapítása, hogy vannak-e a hálózaton olyan jól meghatározható pontok, pályaszakaszok, ahol az ilyen jellegű események bekövetkezése kiugróan magas. Ezeken a helyeken indokolt lehet a megelőzés érdekében történő beavatkozás az infrastruktúra működtetője, vagy az illetékes hatóságok részéről.

A 2010. évi adatok megerősítik azt a korábbi tapasztalatot, hogy a magyar vasúti hálózat legveszélyeztetettebb pontjai ebből a szempontból:

- Budapesten a Városligeti-elágazás környezete: 2007-2009: 12 eset, 2010-ben 4 eset
- Debrecen – Apafa állomások közötti szakasz: 2007-2009: 15 eset, 2010-ben 3 eset
- Kőbánya-Kispest – Monor állomások közötti szakasz: 2007-2009: 23 eset, 2010-ben 4 eset
- Dunakeszi – Vác állomások közötti szakasz: 2007-2009: 24 eset, 2010-ben 4 eset



4. ábra Öngyilkosságok területi megoszlása

Komoly eredménye a magyar vasúti közlekedésnek, hogy 2008 óta nem következett be súlyos vasúti baleset, azonban ennek a jó eredménynek a megtartásához elengedhetetlen, hogy a szektor valamennyi szereplője levonja a tanulságot az olyan eseményekből, melyek során közel volt a súlyos következmények kialakulása. Emiatt a KBSZ többször döntött úgy, hogy súlyos következmény nélküli, ám jelentős veszéllyel járó eseményeket is a szakmai vizsgálat körébe vonja. Ilyen fordult elő többek között Tatabánya és Tata állomások között egy személyvonattal, amikor menet közben kitört egy jelentős darab az egyik kerékből, ami miatt a jármű kisiklott, vagy amikor Almásfüzitő állomáson egy tehervonat esetében az emberi tényező mellett műszaki probléma (helytelen jelfeladás) is közrejátszott abban, hogy a vonat „Megállj!” állású jelző mellett haladt el. Hasonlóan veszélyeztette a közlekedésbiztonságot, amikor Újszász állomáson egy munkavonat elhaladt a „Megállj!” állású jelző mellett a személyzet szaktudásának komoly hiányosságai miatt, és kb. 50 méterrel egy személyszállító vonat előtt sikerült megállnia.

A korábbi évek információit értékelve kirajzolódni látszanak a korábban is létező, ám napjainkra mind esetszámukban, mind veszélyességükben egyre meghatározóbbá váló veszélyforrások, a jelzőmeghaladások és szembeközlekedések.

Év	Következmény nélkül	Váltó felvágás	Szembe-közlekedés	Foglalt vágányra járatás	Nyitott fénysorompóra haladás	Összesen
2009	3	3	3	2	-	12
2010	6	3	2	1	1	13

A bejelentett jelzőmeghaladások következményei

A KBSZ által vizsgált 2010. évi események rövid áttekintését a 3. sz. melléklet tartalmazza.

3.3.2 2010-ben lezárt eseményvizsgálatok

A 2010-ben kiadott Zárójelentések alapvetően az alábbi kategóriákba tartozó eseményeket dolgoztak fel

- jelzőmeghaladás, szembeközlekedés
- ütközés,
- kisiklás,
- baleset útátjáróban,
- súlyos vasúti balesetnek nem minősülő, de halálos áldozattal járó esemény.

A vasúti közlekedés területéről 2010-ben 26 szakmai vizsgálat Zárójelentése készült el és jelent meg a Szervezet honlapján. További 3 esemény kapcsán került megküldésre a Zárójelentés-tervezet az érintettek számára. Ezen ügyek lezárására és Zárójelentéseik publikálására 2011 elején került sor, tekintettel a véleményezés céljából az érintettek rendelkezésére álló 60 napra.

3.4 Biztonsági ajánlások

2010-re sikerült hazánkban is meghonosítani azt a gyakorlatot, hogy lehetőleg valamennyi biztonsági ajánlásnak a címzettje az ágazatot felügyelő hatóság – ez esetben a Nemzeti Közlekedési Hatóság – legyen. Ettől csak akkor tér el a KBSZ, ha egy olyan szervezet tevékenységével kapcsolatban tesz javaslatot, mely nem tartozik az NKH hatáskörébe. Ezzel a módszerrel elérhető, hogy amennyiben az ajánlás valamely vasútvállalat részére javasol intézkedést, akkor annak megalapozottságáról nem az mond véleményt, akinek annak megvalósításába munkát és anyagi forrásokat kell fektetni, hanem egy szakmailag ugyanúgy felkészült, kívülálló szervezet. A másik előnye, hogy amennyiben olyan intézkedésről van szó, mely valamely jogellenes vagy a közlekedés biztonságát közvetlenül veszélyeztető helyzet felszámolásához szükséges, akkor az NKH-nak lehetősége van arra, hogy az ajánlás alapján, saját eljárásában határidő tűzésével, konkrét intézkedések megtételére kötelezze az érintetteket, ami a megvalósítás hatékonyságát nagymértékben javítja.

A 2010. év során a vasúti közlekedés területén 9 esemény független szakmai vizsgálata zárult biztonsági ajánlás kiadásával, ezek Zárójelentése összesen 18 biztonsági ajánlást tartalmazott.

A KBSZ további 2 esetben még a szakmai vizsgálat lezárása előtt, annak részeredményei alapján adott ki 3 biztonsági ajánlást, azonnali megelőző intézkedést javasolva. Két esetben annak címzettje haladéktalanul végrehajtotta a benne javasolt intézkedést, egy esetben az ajánlás elfogadva, a végrehajtás folyamatban van.

BA-2010-190-5-01A: A Vizsgálóbizottság javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy vizsgálja meg a Makó és Apátfalva állomások között a 795+76 sz. szelvényben lévő útátjáró kialakítását, a közút-vasút szintbeli keresztezés előtt elhelyezett közúti jelzőtáblák láthatóságát, illetve a kihelyezett közúti jelzőtáblák megfelelőségét és a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.

A biztonsági ajánlás kiadását indokolja, hogy az Apátfalva község területén a Kölcsey utca és a 121. sz. vasútvonal szintbeli keresztezésének megjelölése a közút felől érkezők számára nem megfelelő.

Elfogadva, végrehajtva

BA-2010-490-5-01A: A Vb. a helyszíni szemle során megállapította, hogy a 150. sz. vasútvonalon Délegyháza és Kiskunlacháza állomások között a 322+88 sz. szelvényben található, fényisorompóval biztosított szintbeli közút-vasút keresztezés fényjelzőkészülék jelzése az esetben részes közúti gépjármű haladási irányából az út vonalvezetése (emelkedő és szűk ívű kanyar), és az út melletti növényzet miatt nehezen észlelhető.

A Vb. ezért javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy vizsgálja meg a megjelölt útátjáró kialakítását, ezen belül a fényisorompó fényjelzőkészülékének észlelhetőségét, különös tekintettel az átjáró forgalmának jelentős részét adó nehéz tehergépjárművekre, és a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.

Az ajánlás megvalósításával elérhető, hogy az esetben érintett szintbeli közút-vasút keresztezésben a közút felé a fényjelzőkészülék jelzése hosszabb időn keresztül megfigyelhető legyen, és szükség esetén a gépjárművezető az elindulás szempontjából optimális helyet válasszon megállásra a keresztezés előtt.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA-2010-490-5-02A: A Vb. a helyszíni szemle során megállapította, hogy a Délegyháza és Kiskunlacháza állomások között a 322+95 sz. szelvényben található, fényisorompóval biztosított szintbeli közút-vasút keresztezésben a vasúti pályára a csökkentett rálátási háromszög több irányból sem biztosított a növényzet szabadlátást korlátozó magassága és sűrűsége miatt.

A Vb. ezért javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy vizsgálja meg a megjelölt útátjáró kialakítását a csökkentett rálátási háromszög biztosítottsága szempontjából, és a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.

A csökkentett rálátási háromszög biztosításával jelentős mértékben növelhető a szintbeli közút-vasút keresztezés felé közeledő vasúti és közúti járművek kölcsönös észlelhetősége, ami a Vb. véleménye szerint csökkenti a balesetek bekövetkezésének kockázatát.

Elfogadva, végrehajtva

Az összesen 21 biztonsági ajánlásból

- 3 elfogadva, végrehajtva,
- 17 elfogadva, végrehajtás folyamatban,
- 1 elutasítva,

A 2010-ben elutasított egy biztonsági ajánlás kapcsán az ajánlás címzettje azzal nem értett egyet, az abban megfogalmazott problémát más módszerrel kívánta orvosolni.

2.5 Vasúti közlekedést érintő független szakmai vizsgálatok tapasztalatai

A Vasúti főosztály 2006 márciusától működik. Az eltelt időszak tapasztalatai alapján az alábbi jellemző megállapítások tehetők:

- A korábbi időszakhoz hasonlóan a bekövetkezett balesetek okai között – a többi, a KBSZ által vizsgált közlekedési módhoz hasonlóan – **jellemző az emberi tényező közrehatása**. A műszaki okok között továbbra is jellemző pályahiba mellett megjelent a járműhiba is, valamint az útátjáróban bekövetkezett balesetek kapcsán a rálátás, a közúti jelzőtáblák, ill. az átjáró kialakításának hiányosságai.
- 2010-ben 13 – az előző évinél eggyel több – esetben fordult elő vonatok következmény nélküli veszélyeztetése: **„Megállj” állású jelző meghaladása**, szembeközlekedés, foglalt vágányra járatás. Az ilyen jellegű események igen súlyos kimenetelű balesetek bekövetkezésének lehetőségét hordozzák magukban, ami miatt ezekre fel kell hívni a figyelmet. A bekövetkezésükben jellemzően az emberi tényező játszott meghatározó szerepet, ami ráirányítja a figyelmet a fejlett biztosítóberendezések, illetve vonatbefolyásoló berendezések alkalmazásának szükségességére. E fejlesztések – finanszírozási, illetve közbeszerzési nehézségek miatt – nem minden esetben történnek meg párhuzamosan a pálya felújításával. Emellett megfelelően fel kell készíteni a szakszemélyzetet azokra a nem várt helyzetekre, amikor a biztosítóberendezések meghibásodása miatt a megszokottól jelentősen eltérő helyzetben kell a forgalmat biztonságosan lebonyolítani.

A KBSZ két esetben indított vizsgálatot és adott ki biztonsági ajánlást új építésű, vagy átépített vasúti pálya és biztosítóberendezés telepítésével kapcsolatban. Mindkét esemény „Megállj-állású” jelző meghaladásának vizsgálatával kezdődött és a további okok felderítése vezetett a biztonsági ajánlások kiadásához.

2009. szeptember 5-én 9 óra 23 perckor Nagylapos forgalmi kitérőben a „B”-jelű Megállj-állású bejáratú jelzőt az IC 75-2 sz. vonat felhatalmazás nélkül meghaladta és a forgalmi kitérőn áthaladva a közeli Nagylapos megállóhelyen a 7442 sz. vonat által elfoglalt vágányra haladt be. Az eseményt kiváltó főbb okok:

- Az IC 75-2 sz. vonat Nagylapos forgalmi kitérő B jelű, Megállj-állású bejáratú jelzője mellett felhatalmazás nélkül elhaladt.
- Az IC75-2 sz. vonatot továbbító mozdony Egyesített Éberségi- és Vonatbefolyásoló Berendezése (EÉVB) nem a kapott rendelkezésnek és utasításoknak megfelelő helyen lett kikapcsolva, s ennek következtében a kikapcsolt EÉVB a védelmi (vonatmegállító) szerepét már nem tudta ellátni, s ez lehetővé tette, hogy a vonat egy térközjelző és Nagylapos forgalmi kitérő bejáratú jelzője mellett is nagy sebességgel elhaladhasson.
- A Mezőtúr állomáson elrendelt figyelőszolgálat (második ember jelenléte a vontatójárművön) nem akadályozta meg az eset bekövetkeztét. Egyúttal ez az eset az emberi tényező fontosságára hívja fel a figyelmet csökkentett biztonsági szint melletti közlekedés esetén.
- A bejáratú jelző meghaladása után nem az utasításban előírtak szerint jártak el, hanem tovább folytatták útjukat, s felzárkóztak a térközben lévő vonat mögé.
- Az eset napján az IC 75-2 sz. vonatot továbbító mozdonyvezető az átépített vonalszakaszon a felújítási munkák befejezése után első alkalommal továbbított vonatot. Abban az időszakban, amikor a közlekedő vonatok személyzetét írásbeli rendelkezésen is értesítették az életbe lépett változásokról, a mozdonyvezető nem közlekedett a vonal érintett szakaszán.

- A Vb rendelkezésére álló információk alapján a forgalmi kitérő területén nincs kijelölve olyan hely, ahol az EÉVB kikapcsolása az E.1. sz. utasításban előírtak szerint elvégezhető. Ennek hiányában a mozdonyvezető a részére előírt EÉVB kikapcsolást nem tudta volna utasításszerűen elvégezni.
- A Nagylapos forgalmi kitérőben történő írásbeli rendelkezés-kézbesítéssel kapcsolatos jelen leszabályozás életszerűtlen, gyakorlatilag kivitelezhetetlen, és betartása a vonatforgalom lebonyolításában jelentős fennakadásokat okoz. Ez a leszabályozás jelen formájában magában hordozza egy súlyosabb következményekkel járó esemény bekövetkezésének a lehetőségét.

A Vb rendelkezésére álló adatokat, információkat értékelve több biztonsági ajánlást tett az NKH-nak, javasolva:

- a mozdonyvezetők vonalismereti rendszerének felülvizsgálatát arra vonatkozóan, hogy olyan jellegű pályaépítési munkálatok befejezése után, amikor szolgálati helyek kerülnek megszüntetésre, újak létesülnek, vagy a főjelzők kerülnek áthelyezésre, a mozdonyvezető az átépített szakaszokon csak alapos oktatást, esetleg e célból kiadott részletes tájékoztató anyag áttanulmányozását követően teljesíthessen szolgálatot,
- a jelenleg érvényes vonalismereti szabályozás teljes körű vizsgálatát, beleértve a vonalismeretre kötelezett munkakörök meghatározását is, a mozdonyvezetők esetében figyelemmel az Európai Parlament és a Tanács 2007/59/EK számú irányelvére és a 18/2010. (III.12.) KHEM rendeletre is,
- annak tisztázását, hogy Nagylapos forgalmi kitérőben és a hozzá hasonló (meglévő vagy jövőben létesítendő) szolgálati helyeken az EÉVB berendezés kikapcsolását – az utasítás által előírt esetekben – pontosan hol kell elvégezni,
- az írásbeli rendelkezések kiállítása és kézbesítése szabályainak felülvizsgálatát Nagylapos forgalmi kitérő és a hozzá hasonló kialakítású (meglévő vagy jövőben létesítendő) szolgálati helyek tekintetében,
- a „*forgalmi kitérő*” fogalmának és a hozzá kapcsolódó vonatforgalom lebonyolításával kapcsolatos szabályok, eljárások rendszerének újragondolását, figyelemmel a pályahálózaton üzemben lévő forgalmi kitérők különböző funkciójára és újszerű kialakítására.

2010. február 11-én 12 óra 15 perckor Andrásbida és Zalaegerszeg állomások között az 1247 sz. vonat meghaladta a Megállj-állású YH jelű jelzőt és a mozdony, valamint a vonat első kocsija áthaladt a nyitott állapotú, SR4 jelű fény- és félsorompóval biztosított útátjárón. Az eset következtében személyi sérülés nem történt.

A Vb rendelkezésére álló adatokat, információkat értékelve több biztonsági ajánlást tett az NKH-nak, javasolva:

- a szolgálati helyre telepített bejárat jelző által adott továbbhaladást engedélyező jelzési képeket, különös tekintettel a kitérő irányba történő haladás esetén engedélyezett továbbhaladási sebességekre,
- a vasútvonalon alkalmazható legnagyobb sebességekre vonatkozó hatályos előírások közötti összhang megteremtését,
- az F.1. sz. Utasítás útsorompót ellenőrző fedezőjelzővel kapcsolatos szabályozási hiányosság megszüntetését, e jelzőkre vonatkozó szabályozás és a tényleges alkalmazás közötti eltérések megszüntetését,

- Andrászhidai elágazás, mint szolgálati hely minősítésének (pályaelágazás/állomás) megvizsgálását, s az ehhez kapcsolódó, a vonatforgalom lebonyolítása során alkalmazandó szabályok áttekintését.
- A szakmai vizsgálat során feltárt problémák megszüntetése, a levont tanulságok szabályozásba történő átültetése, az átlátható és világos szabályozási struktúra megteremtése kapcsán probléma, hogy hazánkban az uniós elvárások ellenére **nem kerültek megalkotásra a nemzeti vasútbiztonsági szabályok**, valamint a vasúti forgalom lebonyolítására vonatkozó alapvető szabályok. Az erre vonatkozó jogszabályi felhatalmazás a vasúti közlekedésről szóló törvényben megtalálható, azonban e szabályok megalkotása több éve várat magára. Ez a gyakorlatban oda vezet, hogy a közlekedési hatóság továbbra sem a szabályozás előkészítője, hanem csak jóváhagyója. Emiatt többször érkezett olyan visszajelzés a KBSZ biztonsági ajánlására, illetve a vizsgálat alatti konzultációk során, hogy a javaslatokkal az NKH egyetért, de a konkrét módosítás végrehajtására nincs lehetősége. Az utasítások karbantartója, a módosítási javaslatokat megalkotó szervezet az egyik vasúttársaság, akinek éppen e szabályozás kötelezettjének kellene lenni.
- A vasúti balesetek vizsgálata során is jellemzővé válik a **nemzetközi együttműködés**. Évről-évre kap, ill. nyújt segítséget a KBSZ olyan balesetek vizsgálata során, melyekben az érintett járművek, azok karbantartója, a szakszemélyzet vagy a vasúttársaság és az esemény bekövetkezési helye szerint illetékes balesetvizsgáló szervezet nem azonos országhoz kapcsolható. Ez az együttműködési lehetőség sok új lehetőséget nyújt a vizsgálat során, ugyanakkor – elsősorban a nyelvismeret kapcsán – nagy kihívások elé állítja az érintetteket.

3. SZ. MELLÉKLET

KBSZ által vizsgált 2010. évi vasúti közlekedési események

Dátum 2010.	Esemény	Minősítés	Szakmai vizsgálat	Biztonsági ajánlás (BA)
01.09	Ludas állomás jól működő SR1 jelű fény- és félsorompóval biztosított útátjárójában az IC536 sz. vonat személygépkocsival ütközött. A személygépkocsi három utasa életét veszítette.	Vasúti baleset	lezárva	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges
02.09	Budapest Nyugati pályaudvarra bejáró személyvonat egy kocsija 4 tengellyel siklott.	Vasúti baleset	lezárva	1 Biztonsági ajánlás kiadva: elutasítva
02.12	Andráshida és Zalaszentiván állomások között az 1247 sz. vonat meghaladta a vörös jelzést mutató YH jelű útátjárót fedező jelzőt, és a nyitott útátjáróba behaladt.	Váratlan vasúti esemény	lezárva	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges
02.17	Kiskunfélegyháza és Galambos állomások között a 7807-2 sz. vonat a jól működő AS72 jelű útátjáróban személygépkocsival ütközött. A gépkocsi két utasa életét veszítette.	Vasúti baleset	lezárva	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges
03.10	Tócsónölggy és Balmazújváros állomások között a 6615 sz. vonat a jól működő AS41 jelű útátjáróban személygépkocsival ütközött. A gépkocsi egy utasa életét veszítette, egy pedig súlyos sérüléseket szenvedett.	Vasúti baleset	lezárva	1 Biztonsági ajánlás kiadva: elfogadva, végrehajtás folyamatban
03.15	Miskolc Rendező pályaudvaron az induló 53410 sz. tehervonat 23-25. kocsijai kisiklottak, megrongálták a vasúti pályát és elzárták a Budapest-Miskolc vasútvonal bal vágányát.	Vasúti baleset	Zárójelentés-tervezet kiküldve	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges
03.15	Győr állomáson tolatás közben a sínek között fekvő nőt elgázolták, aki életét veszítette (A KBSZ április hóban kezdte meg a szakmai vizsgálatot)	Vasúti baleset	Vizsgálat folyamatban	
04.19	Tatabánya és Tata állomások között közlekedő 9408 sz. vonatba 3. járműként besorozott személykocsi monoblokk kereke összetört.	Vasúti baleset	Vizsgálat folyamatban	
04.29	Makó és Apátfalva állomások között a 37015 sz. vonat nem biztosított vasúti átjáróban személygépkocsival ütközött, melynek következtében a közúti jármű utasai közül kettő fő súlyos sérüléseket szenvedett.	Vasúti baleset	lezárva	1 Biztonsági ajánlás kiadva: elfogadva, végrehajtva
05.25	Szatymaz állomás SR2 jelű fényorompóval biztosított átjáróban az IC704 sz. vonat személygépkocsival ütközött. A közúti jármű utasai közül kettő fő életét veszítette.	Vasúti baleset	lezárva	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges
07.11	Búcsuszentlászló állomásról kijáró tehervonat utolsó kocsija kisiklott és felborult.	Vasúti baleset	lezárva	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges

07.14	Örkény állomás SR2 jelű fény- és félsorompóval biztosított átjáróban személyvonat személygépkocsival ütközött. Egy fő súlyos, kettő fő könnyű sérüléseket szenvedett.	Vasúti baleset	Zárójelentés-tervezet kiküldve	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges
07.16	Szombathely és Kőszeg között AS52 felü fénysorompóban személyvonat személygépkocsival ütközött. Egy fő súlyosan sérült.	Vasúti baleset	lezárva	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges
07.16	Nyékkládháza és Hajókeresztúr között az AS53 jelű fénysorompóval biztosított átjáróban személyvonat személygépkocsival ütközött. Egy fő súlyos, egy fő könnyű sérülést szenvedett.	Vasúti baleset	lezárva	3 Biztonsági ajánlás kiadva: elfogadva, végrehajtás folyamatban
07.19	Pécs állomáson körüljáró mozdony személyvonatra ütközött. Kettő fő súlyosan sérült.	Vasúti baleset	Zárójelentés-tervezet kiküldve	1 Biztonsági ajánlás kiadva: elfogadva, végrehajtva
08.12	Pápa és Vaszar állomások között az AS384 jelű fénysorompóval biztosított átjáróban személyvonat motorkerékpárral ütközött. Egy fő életét veszítette.	Vasúti baleset	lezárva	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges
08.17	Szentes és Szegvár között személyvonat kerékpáros gyereket ütött el.	Vasúti baleset	Vizsgálat folyamatban	
08.21	Órbottyán és Vácrátót állomások között nem biztosított átjáróban személyvonat személygépkocsival ütközött. Egy fő súlyos sérülést szenvedett.	Vasúti baleset	Vizsgálat folyamatban	
08.21	Hajmáskér és Pétfürdő állomások között az AS316 jelű fénysorompóval biztosított átjáróban személyvonat személygépkocsival ütközött. Egy fő életét veszítette.	Vasúti baleset	lezárva	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges
08.23	Hajduhadház és Apafa állomások között AS2382 jelű fénysorompóval biztosított átjáróban személyvonat lovas kocsit gázolt. Kettő fő életét veszített.	Vasúti baleset	Vizsgálat folyamatban	
09.04	Ikrény állomáson személyvonat meghaladta a vörös jelzési képet mutató kijáratit jelzőt és egy váltót felvágott.	Váratlan vasúti esemény	lezárva	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges
09.27	Adony állomásra bejáró tehervonat egy kocsija 2 tengellyel kisiklott.	Vasúti baleset	Zárójelentés-tervezet kiküldve	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges
10.05	Almásfüzitő állomáson tehervonat továbbhaladást tiltó kijáratit jelző mellett haladt el.	Váratlan vasúti esemény	lezárva	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges
10.07	Nyírgelse és Nyíradony állomások között mozdonyvonat nem biztosított átjáróban személygépkocsival ütközött. Egy fő súlyosan sérült.	Vasúti baleset	Zárójelentés-tervezet kiküldve	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges
10.10	Bp. Ferencváros pályaudvarról tehervonat továbbhaladást tiltó kijáratit jelző mellett haladt el.	Váratlan vasúti esemény	lezárva	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges
10.13	Hártókút megállóhely közelében 2 személyvonat ütközött. 1 mozdony és 1 személykocsi siklott, kettő fő súlyos, 1 fő könnyű sérülést szenvedett.	Vasúti baleset	Vizsgálat folyamatban	

10.15	Kiskunfélegyháza és Petőfiszállás állomások között fénysorompóval biztosított átjáróban IC vonat személygépkocsival ütközött. egy fő életét veszítette.	Vasúti baleset	Vizsgálat folyamatban	
10.20	Nyíregyháza állomáson tolatómozdony a váltókezelőt halálra gázolta.	Vasúti baleset	Zárójelentés-tervezet kiküldve	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges
10.22	Kiskunlacháza és Délegyháza állomások között tehervonat fénysorompóval biztosított átjáróban teherautóval ütközött. Egy fő életét veszítette, egy fő súlyosan sérült.	Vasúti baleset	Vizsgálat folyamatban	2 Biztonsági ajánlás kiadva: 1. - elfogadva, végrehajtás folyamatban, 2.- elfogadva, végrehajtva.
11.04	Fényeslitke állomásra induló tehervonat első kocsija kisiklott.	Vasúti baleset	Vizsgálat folyamatban	
11.15	Újszász állomáson munkavonat továbbhaladást tiltó kijárat jelző mellett haladt el. A szembeközlekedő személyvonattól 50 méterre állt meg.	Váratlan vasúti esemény	Vizsgálat folyamatban	
11.19	Sóstóhegy és Kemece állomások között fénysorompóval biztosított átjáróban személyvonat személygépkocsival ütközött. egy fő meghalt, egy fő súlyosan sérült.	Vasúti baleset	Zárójelentés-tervezet kiküldve	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges
11.23	Budapest Rómaiúti megállóhelyen HÉV szerelvény kigyulladt.	Vasúti baleset	Vizsgálat folyamatban	
12.06	Tapolca és Lesencetomaj állomások között fénysorompóval biztosított átjáróban személyvonat személygépkocsival ütközött. Két fő súlyosan sérült.	Vasúti baleset	Vizsgálat folyamatban	
12.08	Dombóvár állomásra bejáró tehervonat kitérőn egy kocsival siklott.	Vasúti baleset	Vizsgálat folyamatban	
12.09	Lökősháza állomáson tolatás közben 2 kocsis kisiklott.	Vasúti baleset	Vizsgálat folyamatban	
12.13	Bp. Soroksáron tehervonat 1 kocsija váltókörzetben kisiklott.	Vasúti baleset	Vizsgálat folyamatban	
12.19	Hódmezővásárhelyen tolatás közben 2 kocsis kisiklott.	Vasúti baleset	Vizsgálat folyamatban	
12.19.	Hódmezővásárhelyi-Népkert és Mártély állomások között fénysorompóval biztosított átjáróban személyvonat személygépkocsival ütközött. Egy fő súlyos sérüléseket szenvedett.	Vasúti baleset	Vizsgálat folyamatban	

- a táblázatban a szakmai vizsgálat állapota a 2011. áprilisi helyzetet tükrözi

4. SZ. MELLÉKLET

KBSZ által 2010. évben a vasúti közlekedést érintően kiadott biztonsági ajánlások

BA-2007-328-5-01

A VB javasolja a pályavasúti társaságoknak, szerezzenek érvényt annak az elvnek, hogy a kitérők javítása után csak szakszerűen összeszerelt berendezéseket vegyenek át és helyezzenek forgalomba. Ennek érdekében vizsgálják felül az átvétel gyakorlatát, és ha szükséges, dolgozzanak ki részletes útmutatókat az ilyenkor ellenőrizendő szempontokra.

A biztonsági ajánlás kiadására azért került sor, mert a vizsgált eseményben a vonat kisiklása elsődlegesen arra vezethető vissza, hogy a kitérő összeszerelése nem megfelelően történt meg, és a munka átvételekor a hiányosságot nem ismerték fel, nem javították ki.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA-2009-413-5-01

A Vizsgálóbizottság javasolja a MÁV-Trakció Zrt.-nek, hogy vizsgálja meg a „Megőrzendő Menetrendek” mozdonyvezetők részére történő átadási rendszerét, annak dokumentáltságát, és hozza meg a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a mozdonyvezetőknek biztosan rendelkezésre álljon az általuk továbbított vonat menetrendje.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA-2009-443-5-01

A Vb javasolja az NKH-nak, hogy a MÁV Zrt közreműködésével tekintse át a vonatszemélyzet vonalismereti rendszerére vonatkozó hatályos szabályokat arra vonatkozóan, hogy olyan jellegű pályaeépítési munkálatok befejezése után, amikor szolgálati helyek kerülnek megszüntetésre, újak létesülnek vagy főjelzők kerülnek áthelyezésre, legkésőbb a Menetrendi Segédkönyv módosításának megjelenésével egyidőben kerüljön kiadásra olyan tartalmi összefoglaló, mely alapján az adatsorokból kiemelve megismerhetőek a jelentősebb változások, s a vonalismeretre kötelezettek csak ennek megismerését követően teljesíthessenek szolgálatot.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA-2009-443-5-02

A Vb a BA-2009-0443-5-01 sz. ajánlásban foglaltakon túlmenően arra való tekintettel, hogy a vasúti vontatójárműveken a mozdonyvezetőn kívül más személy is tartózkodhat, javasolja az NKH-nak a jelenleg érvényes vonalismereti szabályozás teljes körű vizsgálatát, beleértve a vonalismeretre kötelezett munkakörök meghatározását is, a mozdonyvezetők esetében figyelemmel az Európai Parlament és a Tanács 2007/59/EK számú irányelvére és a 18/2010. (III.12.) KHEM rendeletre is.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA-2009-443-5-03

A Vb javasolja az NKH-nak, hogy a MÁV-TRAKCIÓ Zrt közreműködésével tekintse át az EÉVB berendezés rendkívüli esetekben való kikapcsolását szabályozó vasúti utasításokat annak tisztázása érdekében, hogy Nagylapos forgalmi kitérőben és a hozzá hasonló (meglévő vagy jövőben létesítendő) szolgálati helyeken az EÉVB berendezés kikapcsolásának a helye – az utasítás által előírt esetekben - egyértelműen szabályozva legyen. Ezzel együtt a Vb javasolja a kérdéskör szolgálati helyekre vonatkozó általános szabályozását, mivel a berendezés kikapcsolásának helyére a vonatkozó utasítások nem tartalmazzak előírást.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA-2009-443-5-04

A Vb javasolja az NKH-nak, hogy a MÁV Zrt közreműködésével vizsgálja felül az írásbeli rendelkezések kiállításának és kézbesítésének a szabályait Nagylapos forgalmi kitérő és a hozzá hasonló kialakítású (meglévő vagy jövőben létesítendő) szolgálati helyek tekintetében, egy ésszerű, megvalósítható és a forgalombiztonság követelményeit figyelembe vevő megoldás kialakítása érdekében.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA-2009-443-5-05

A Vb javasolja az NKH-nak a forgalmi kitérő fogalmának és a hozzá kapcsolódó vonatforgalom lebonyolításával kapcsolatos szabályok, eljárások rendszerének újragondolását, figyelemmel a pályahálózaton üzemben lévő forgalmi kitérők különböző funkciójára és újszerű kialakítására.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA-2009-531-5-01

Tekintettel arra, hogy a munkaengedély kiadásának elhúzódása miatt a tűz oltása csak jelentős késedelemmel (42 perc) volt megkezdhető a Vb javasolja a MÁV Zrt.-nek, hogy a katasztrófavédelemmel közösen dolgozzon ki a feszültségmentesítés elvégzésére olyan szabályozást, mely lehetővé teszi a felsővezeték alatt keletkezett tűz oltásának mielőbbi megkezdését.

A biztonsági ajánlás kiadását indokolja, hogy a tűzoltás további késedelmet szenvedhetett volna, amennyiben a tűz más helyszínen és időpontban keletkezik.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA-2009-627-05-01

A Vb a releváns információk könnyebb nyilvántartása és ellenőrizhetősége érdekében javasolja az NKH-nak, hogy a járművek műszaki engedélyében külön, jól áttekinthető formában foglalja össze a közlekedtetéssel összefüggő valamennyi korlátozást és felmentést.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA-2009-627-5-02

Amint ezen eseményben meg is valósult, fennáll a kockázata, hogy a vasúti járművek nem rendelkeznek a vasúti pályákon érvényes műszaki engedéllyel, vagy az engedélyben foglalt kikötéseket nem teljesítik. Ennek figyelemmel kísérése az infrastruktúra biztonságos működtetése érdekében elengedhetetlen.

A Vb ezért javasolja az NKH-nak és a nyílt hozzáférésű pályahálózatok működtetőinek, hogy alakítsanak ki rendszert a hálózaton közlekedő járművek műszaki engedélyeinek figyelemmel kísérésére, különös tekintettel azok érvényességére valamint a bennük foglalt korlátozásokra, felmentésekre; a vállalkozó vasutaktól megkövetelve a szükséges információk megadását.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA-2009-627-5-03

Amennyiben a vasúti társaságok új útvonalon kívánnak vonatot továbbítani, jelenleg vonalismereti utazásokat csak versenytársaiknál tehetnének. Másik lehetőség, hogy pilótát kell igénybe venniük, mely azonban a pályahálózat működtető részéről nem kötelezően biztosítandó szolgáltatás, így az ehhez való hozzáférés sem feltétlenül biztosított.

A Vb ezért javasolja az NKH-nak, tekintse át a vonatkozó szabályozást (a 2009-443-5 számú eseményhez kapcsolódóan kiadott, a vonalismereti szabályokat más irányból megközelítő biztonsági ajánlásokon túl), hogy a mozdony személyzet vonalismeretének megszerezhetősége vagy pilóta igénybevételi lehetősége minden vasúti társaság részére megkülönböztetéstől mentesen biztosított-e, és ha szükséges, ezt a vasúti szabályozás (jogsabályok, utasítások) megfelelő átalakításával biztosítsák.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA-2009-627-5-04

A Vb a vizsgálat során megállapította, hogy a mozdony biztonsági funkciójú kapcsolót a mozdony személyzet nem ismerte megfelelően, emiatt azok kezelését illetően – a korábbi oktatások ellenére – bizonytalan.

A Vb javasolja ezért az NKH-nak, kötelezze a vasútállatokat arra, hogy vontató járműveiket lássák el – a társaságon belül egységes kivételű, áttekinthető, a lényeges biztonsági információkat és kezelési szabályokat a mozdony személyzet által ismert nyelven tartalmazó típusdokumentációkkal, egyúttal biztosítva azok megismerhetőségét a mozdonyvezetők számára.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA-2010-069-5-01

Az esemény tapasztalatai azt jelzik, hogy a rendelkezésre álló erőforrások nem elegendőek a vasúti pályák és tartozékaik elvárt fenntartására, továbbá a munkaszervezés nem biztosítja a rendelkezésre álló erőforrások gyors és szakszerű felhasználását sem, miközben a vasúti társaság működési engedélye ennek ellenkezőjét tartalmazza.

A Vb ezért javasolja az NKH-nak, vizsgálja meg, hogy a balesettel érintett területen (Budapest-Nyugati pályaudvar) a biztonsági feltételeknek való megfeleléshez szükséges források – a vasúttársaság működési engedélyében foglaltakkal összhangban – rendelkezésre állnak-e (pénzügyi alkalmasság), és azok felhasználásának rendszere biztosítja-e a biztonsági feltételek teljesülését (szakmai alkalmasság).

Elutasítva

BA2010-0122-5-01

Vb javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy határozatában kötelezze a vasútvonal üzemeltetőjét, hogy a Tócsóvölgy és Balmazújváros állomások között lévő AS41 jelű, fénySOROMPÓVAL biztosított vasúti átjáró 'a' jelű fénySOROMPÓJÁNAK jelzését ismétlje meg olyan módon, hogy a jelzési kép a Balmazújváros felől érkezők felé is irányuljon. A Vb javaslatának indoka, hogy az átjáróban, a fent említett forgalmi irányból érkező közúti forgalom számára jelzést adó fénySOROMPÓ készülék elhelyezése a közlekedés biztonsága szempontjából nem megfelelő.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA2010-190-5-01A

A vizsgálóbizottság javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy vizsgálja meg a Makó és Apátfalva állomások között a 795+76 sz. szelvényben lévő útátjáró kialakítását, a közút-vasút szintbeli keresztezés előtt elhelyezett közúti jelzőtáblák láthatóságát, illetve a kihelyezett közúti jelzőtáblák megfelelőségét és a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.

A Biztonsági Ajánlás kiadását indokolja, hogy az Apátfalva község területén a Kölcsey utca és a 121. sz. vasútvonal szintbeli keresztezésének megjelölése a közút felől érkezők számára nem megfelelő.

Elfogadva, végrehajtva

BA2010-304-5-01

A Vb vizsgálata során megállapította, hogy a Nyékládháza és Hejőkeresztúr állomások között a 13+75 sz. szelvényben található fénySOROMPÓVAL biztosított szintbeli közút-vasút keresztezés fényjelzőkészülékének észlelhetősége a közúthasználók részére egyes irányokból eltérő. A készülék jelzési képe különösen az esetben részes közúti gépjármű haladási irányából nehezen észlelhető.

A Vb ezért javasolja az NKH-nak, hogy vizsgálja meg a Nyékládháza és Hejőkeresztúr állomások között a 13+75 sz. szelvényben lévő fénySOROMPÓVAL biztosított szintbeli közút-vasút keresztezés kialakítását, ezen belül a fénySOROMPÓ fényjelzőkészülékének észlelhetőségét és a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.

Az ajánlás megvalósításával elérhető, hogy az esetben érintett szintbeli közút-vasút szintbeli keresztezésben a közút felé adott jelzési képek észlelhetősége javuljon, s ezáltal a baleseti kockázat csökkenjen.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA2010-304-5-02

A Vb vizsgálata során megállapította, hogy az esetben részes közút-vasút szintbeli keresztezésben a vasúti pályára a csökkentett rálátási háromszög több irányból sem biztosított a növényzet szabadlátást korlátozó magassága és sűrűsége miatt.

A Vb ezért javasolja az NKH-nak, hogy vizsgálja meg az esetben részes útátjáró kialakítását a csökkentett rálátási háromszög biztosítottsága szempontjából, s a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.

A csökkentett rálátási háromszög biztosításával jelentős mértékben növelhető a szintbeli közút-vasút keresztezés felé közeledő vasúti és közúti járművek észlelhetősége, ami a Vb véleménye szerint csökkenti egy baleset bekövetkezésének kockázatát.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA2010-304-5-03

A Vb vizsgálata során megállapította, hogy az útátjáró megjelölésére használt útirány előjelző táblán az esetben részes gépjármű haladási irányából az útkereszteződés után található fénySOROMPÓVAL felszerelt sorompó nélküli vasúti átjáróra figyelmeztető jelzés alatt nem az átjáró távolságára utaló jelzés, hanem „Szélességkorlátozás” (8m)-tábla van feltüntetve, míg az ellenkező irányból elhelyezett hasonló táblán a „Sorompó nélküli vasúti átjáró”-tábla fordított állású.

A Vb ezért javasolja az NKH-nak, hogy vizsgálja meg az esetben részes útátjáró közúthasználók felé történő megjelölését, annak megfelelőségét, s a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA2010-354-5-01

A Vb javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy kötelezze az infrastruktúra működtetőt (MÁV Zrt.) arra, hogy Pápa és Vaszar állomások között az AS386 jelű közút-vasút szintbeni keresztezésnél biztosítsa a csökkentett rálátási háromszöget, mely a sűrű növényzet (fák, bokrok) miatt nem biztosított.

Elfogadva, végrehajtva

BA2010-490-5-01A

A Vb. ezért javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy vizsgálja meg a megjelölt útátjáró kialakítását, ezen belül a fénySOROMPÓ fényjelzőkészülékének észlelhetőségét, különös tekintettel az átjáró forgalmának jelentős részét adó nehéz tehergépjárművekre, és a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.

Az ajánlás megvalósításával elérhető, hogy az esetben érintett szintbeni közút-vasút keresztezésben a közút felé a fényjelzőkészülék jelzése hosszabb időn keresztül megfigyelhető legyen, és szükség esetén a gépjárművezető az elindulás szempontjából optimálisabb helyet válasszon megállásra a keresztezés előtt.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

BA2010-490-5-02A

A Vb. a helyszíni szemle során megállapította, hogy a Délegyháza és Kiskunlacháza állomások között a 322+95 sz. szelvényben található, fénySOROMPÓVAL biztosított szintbeni közút-vasút keresztezésben a vasúti pályára a csökkentett rálátási háromszög több irányból sem biztosított a növényzet szabadlátást korlátozó magassága és sűrűsége miatt.

A Vb. ezért javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy vizsgálja meg a megjelölt útátjáró kialakítását a csökkentett rálátási háromszög biztosítottsága szempontjából, és a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.

Elfogadva, végrehajtva

- a táblázat 2011. áprilisi állapotot tükröz

4. VÍZIKÖZLEKEDÉS

4.1 Jogsabályi háttér

A szakmai vizsgálat általános és részletes szabályait a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbvt.), valamint ahhoz kapcsolódva a súlyos víziközlekedési balesetek és a rendkívüli hajózási események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 9/2006. (II. 27.) GKM rendelet határozza meg.

A KBSZ a Kbvt. 7. § (1) bekezdésének ab) alpontja alapján kivizsgálja a súlyos víziközlekedési baleseteket, továbbá a rendkívüli hajózási esemény kapcsán a 7. § (1) bekezdésének b) pontja alapján dönt a szakmai vizsgálat szükségességéről, különösen abban az esetben, ha az

- más körülmények között súlyos balesethez vezethetett volna,
- a közlekedési rendszer egésze szempontjából jelentőséggel bíró eseménysorozat részét képezi,
- a közlekedésbiztonságra európai közösségi szinten gyakorol hatást,
- a vizsgálatot az infrastruktúra üzemeltetője, a közlekedési társaságok, a biztonsági hatóságok, továbbá nemzetközi együttműködés keretében az Európai Unió más tagállamának balesetvizsgáló szervezetei kérik.

A tárgyi időszakban hatályos Kbvt. fogalom-meghatározása szerint:

Súlyos víziközlekedési baleset - a víziközlekedési tevékenység folytatása során bekövetkezett ütközés, tüzeset vagy más esemény, amely hajó műveletképtelenné válásával, úszólétesítmény stabilitásának vagy úszóképességének részleges vagy teljes elvesztésével jár, és együtt jár

- a hajóút teljes, illetve részleges elzárásával,
- az úszólétesítmény eltűnésével,
- halálos baleset vagy halálos sérülés bekövetkezésével,
- a vízi út műtárgyainak, illetve a vízi utat keresztező műtárgyak úszólétesítménnyel történő megrongálásával, azok üzemképességének részleges vagy teljes elvesztésével.

Rendkívüli hajózási esemény - a súlyos víziközlekedési baleseten kívül minden olyan esemény, amely a vízi közlekedés biztonságát érinti.

4.2 Bejelentések

A KBSZ a Magyarország területén történt víziközeledési eseményekről gyűjti az adatokat magyar, illetve külföldi úszólétesítményekkel kapcsolatosan. A törvény szerint a KBSZ hatáskörébe tartoznak azok az események is, amelyek magyar lajstromban lévő hajókkal külföldön, illetve nemzetközi vizeken történnek. Ilyen eseményről a KBSZ fennállása alatt öt esetben, 2010-ben 1 esetben érkezett bejelentés.

Bejelentések és minősített esetek számának alakulása a víziközeledés területén

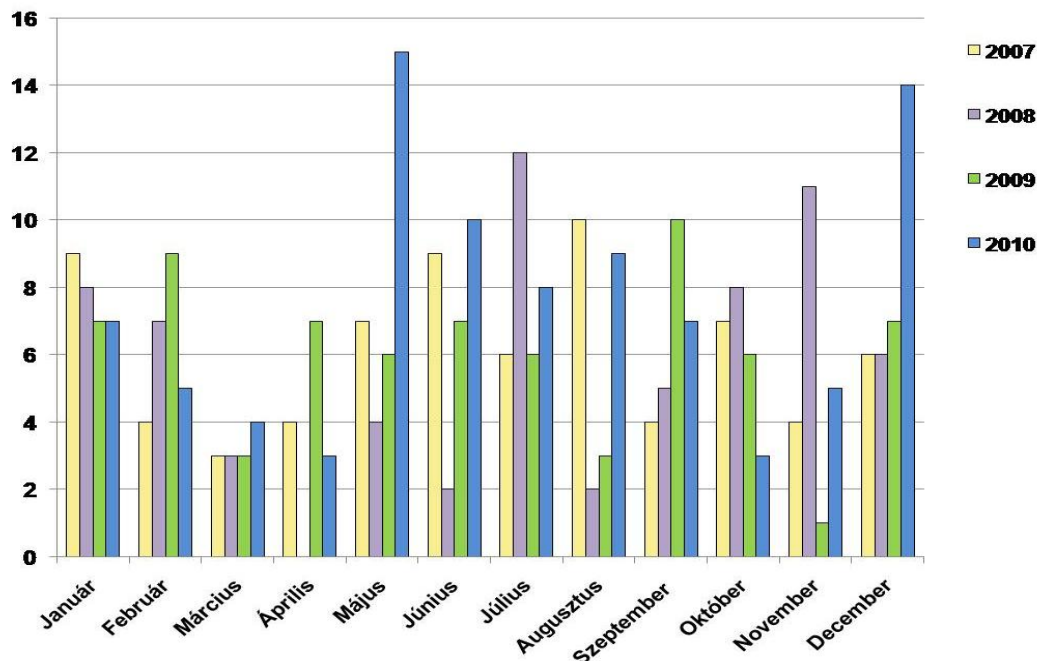
BEJELENTÉSEK	KBSZ				
	2006*	2007	2008	2009	2010
BEJELENTÉSEK száma	65	73	69	72	90
- bejelentésekből a minősített esetek száma**	65	70	68	68	81
- bejelentésekből külföldi úszólétesítményt érintett	44	28	35	19	11
- bejelentésekből nemzeti érintettség kapcsán***	-	-	-	2	0

* 2006. március 1-től.

** Minősített eset a Kbt. hatálya alá tartozó súlyos víziközeledési baleset és rendkívüli hajózási esemény (így nem tartalmazza azokat az eseteket, amelyek nem sorolhatók a Kbt. hatálya alá, vagy amelyek nemzeti érintettség kapcsán kerültek a KBSZ nyilvántartásába).

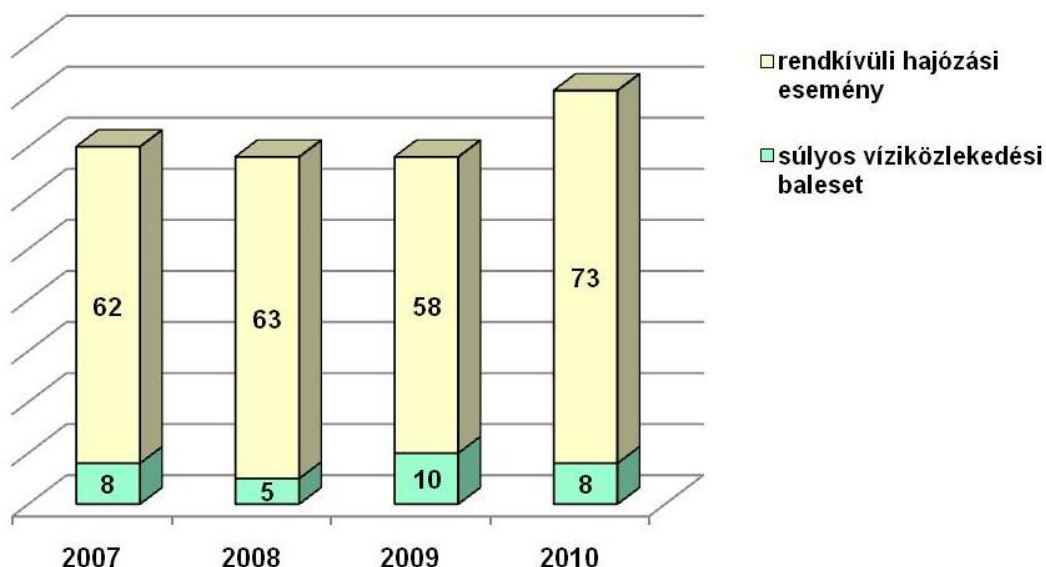
*** Amennyiben külföldön történt eseménynek magyar érintettje (sérültje) is van

KBSZ-hez érkezett víziközeledési bejelentések számának alakulása havi bontásban 2007-2010. közötti években



A víziközlekedés területéről 2010-ben 90 bejelentés érkezett, ami az elmúlt évek 70 körüli átlagához képest számszerűen ugyan jelentős növekedést jelez, de valójában a kisebb jelentőségű esetek – zömében kitűző jel elsodródás –, illetve az egyéb, a víziközlekedéshez valamilyen módon kapcsolódó, de nem közlekedési esetek száma nőtt meg. A 9 egyéb bejelentett, de nem víziközlekedési esemény jellege szerint: autós behajtott a Dunába, olajszennyezés, olajszivárgás, világháborús bomba feltalálása a folyómederben, a Margit-híd állványzatnak kigyulladás.

Minősített víziközlekedési esetek számának és arányának alakulása az eset osztályozása szerint



2010-ben kevesebb súlyos víziközlekedési baleset történt, mint egy évvel korábban. Ezen belül lényegi eltérés, hogy míg 2009-ben a 10 súlyos víziközlekedési baleset közül 7 sport- és kedvtelési célú vízijárművel történt, addig 2010-ben a 8 súlyos víziközlekedési balesetben kettő kivételével munka, illetve személy- és áruszállító úszólétesítmények voltak érintettek.

Az év során bekövetkezett 8 súlyos víziközlekedési balesetben négyen veszítették életüket, köztük egy szerb állampolgár, miután Szerbia területén egy magyar lobogó alatt közlekedő hajó elsodort egy, a hajóútban veszteglő csónakot, s annak két utasa közül az egyik eltűnt.

Minősített víziközlekedési esetek számának alakulása az érintett úszólétesítmény fajtája szerint

MINŐSÍTETT ESETEK	KBSZ			
	2007	2008	2009	2010
Személy- és áruszállítás	40	46	39	38
Sport- és kedvtelési célú hajózás	20	11	11	10
Egyéb úszólétesítmény	3	6	18	33

Minősített víziközlekedési esetek megoszlása az EMSA* által használatos baleseti kategóriák szerint

BALESETI KATEGÓRIÁK	KBSZ			
	2007	2008	2009	2010
Összeütközés	12	7	9	6
Zátonyrafutás	8	23	13	10
Süllyedés	7	4	4	12
Lékesedés	3	1	1	2
Külhøj, bordák sérülése	-	-	-	-
Tűz	1	-	1	1
Műszaki hiba	-	-	1	2
Kormányzás elvesztése	-	2	2	1
Borulás	7	3	5	1
Eltűnés	-	3	-	-
Csónakbaleset	14	7	8	-
Egyéb	31	25	24	46
- ezen belül kitűző jel elsodródás	4	5	20	33

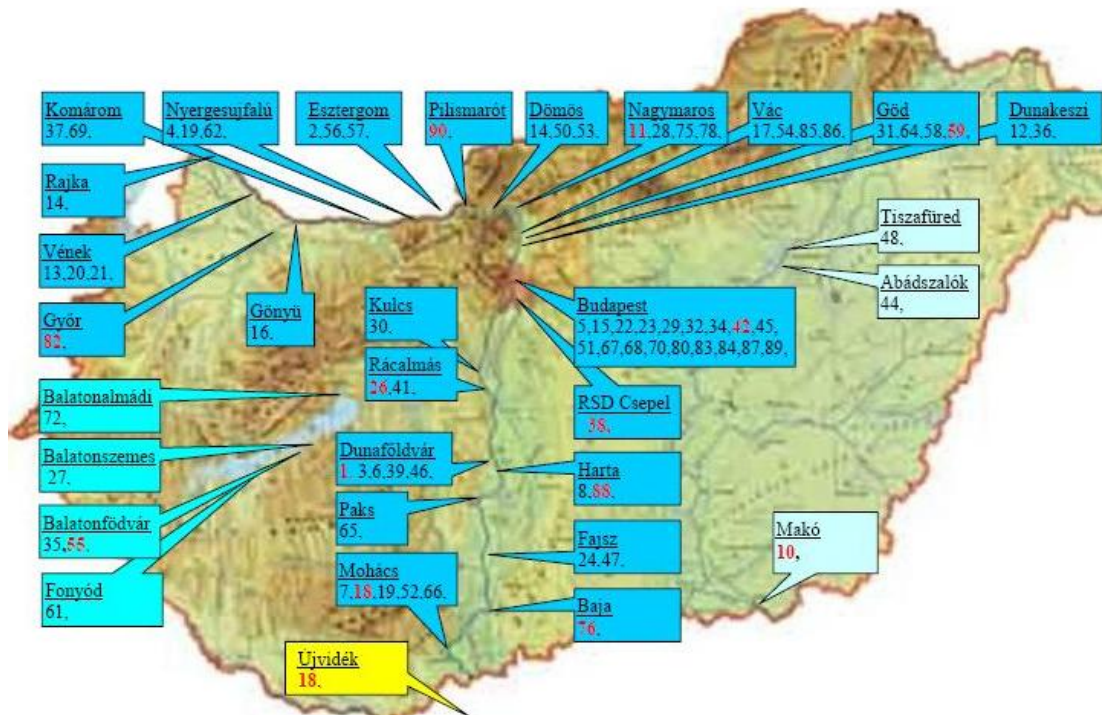
* European Maritime Safety Agency

A fenti táblázatból kiolvasható, hogy a KBSZ fennállása óta jelentősen megnőtt az úszólétesítményekkel, s azon belül is elsősorban a kitűző jelek elsodródásával kapcsolatos bejelentések száma. Mivel az első években még számolni kell a szervezet újszerűségéből adódó „ismerkedés”-sel, ezért bizton nem állítható, hogy 2007-ben és 2008-ban valóban csak elvétve fordult volna elő kitűző jel elsodródása, míg a 2010. évre már tömeges jelenséggé vált volna. Mindenesetre az utolsó év statisztikai számszerűsége és tényleges történései már olyan kérdéseket vetnek fel, amelyeket a közlekedésbiztonság szempontjából mindenképpen figyelemmel kell kísérni.

A jelenség mögött meghúzódik egyrészt, hogy a bejelentések zömét elsősorban a nagyhajók teszik meg, és az áru-, illetve a személyszállítással összefüggő hajóforgalom az utóbbi időszakban megnőtt. Másrészt az okok között – az uszadékkal való elsodródás mellett - természetesen ott szerepel a külföldi hajósok esetleges vonalismereti hiányossága is. Napjainkban könnyebb „A” kategóriájú hajóvezetői vizsgát tenni, és néhány éves gyakorlattal már nagy tolatmányokat vezethetnek a kisebb gyakorlattal rendelkező hajóskapitányok (hajóvezetők). Az önjáró hajók, tolt karavánok által elsodort úszók jelentős részét képezik az ilyen jellegű eseményeknek. Vannak olyan személyzetek, amelyek bejelentik az általuk elsodort úszó esetét, mások viszont nem, tartva az esetet követő hatósági eljárástól.

A bejelentett események területi eloszlása szerint a legtöbb úszósodródás a Közép-Dunavölgyi Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság kezelésébe tartozó folyamatszakaszon történt.

2010-ben bekövetkezett víziközlekedési események területi megoszlása



4.3 Eseményvizsgálat

4.3.1 2010-ben megkezdett eseményvizsgálatok

A KBSZ Hajózási főosztálya 2010-ben 14 esetben indított szakmai vizsgálatot. Ezek között volt az a nyolc súlyos víziközlekedési baleset, amely esetében a vonatkozó törvényi előírások szerint a KBSZ-nek kötelező szakmai vizsgálatot indítania, további hat esetben pedig a Szervezet saját hatáskörében döntött a szakmai vizsgálatról, mérlegelve azoknak a víziközlekedés biztonságára gyakorolt hatását. Mindegyik esetben hajóúton kívül lékesedett és félig, illetve teljesen elsüllyedt úszóművekről volt szó. Kiemelendő, hogy a saját hatáskörben vizsgált esetek közül három úszó létesítmények elsüllyedése volt, melyek decemberben történtek, s amelyek összefüggésben voltak a nem megfelelő téli tárolással.

KBSZ által megkezdett szakmai vizsgálatok megoszlása az érintett úszólétesítmény fajtája szerint

KBSZ VIZSGÁLAT	KBSZ				
	2006	2007	2008	2009	2010
Személy- és áruszállítás	14	5	5	7	12
Kedvtelési célú hajózás	3	7	6	8	2
Egyéb úszólétesítmény	-	-	-	-	-

KBSZ által 2010-ben megkezdett szakmai vizsgálatok megoszlása az esemény jellege szerint

ESEMÉNY JELLEGE	KBSZ
	2010
Összeütközés	1
Zátonyrafutás	1
Süllyedés	8
Lékesedés	1
Külhég, bordák sérülése	-
Tűz	1
Műszaki hiba	-
Kormányzás elvesztése	-
Borulás	-
Eltűnés	-
Csónakbaleset	-
Egyéb	2

Általában is kiemelkedő számmal szerepelnek a 2010-ben megkezdett eseményvizsgálatok között azok az esetek, amelyek az úszólétesítmény elsüllyedésével végződtek. Ezek közül csak egy esemény volt egyértelműen műszaki okra visszavezethető, míg egy másik esetben ütközés és lékesedés volt az előidézője. Az összes többi süllyedés összefüggésben volt az időjárási körülményekkel. A műszaki ok miatt bekövetkezett esetet kivéve valamennyi mögött ott volt az emberi tényező, a személyzet nem megfelelő tevékenysége.

Az eseményvizsgálatok között kiemelkedő jelentőségű volt a Dunaföldvári hídlábnak ütközött, román lobogó alatt közlekedő Merkúr 301 ms tolóhajó esete, amely kilenc terhelt bárkával közlekedett. Az ütközés következtében a kötelék szétszakadt, a bárkák közül egy elsüllyedt, és csaknem két hétig a területen hajózási korlátozásokat kellett életbe léptetni.

A KBSZ Hajózási főosztálya által 2010. évben megkezdett eseményvizsgálatok rövid áttekintését az 5. sz. melléklet tartalmazza.

4.3.2 2010-ben lezárt eseményvizsgálatok

A KBSZ a víziközlekedés területén 2010. évben 24 eset szakmai vizsgálatát fejezte be Zárójelentés kiadásával, további 12 hajózási esettel kapcsolatosan pedig a Zárójelentés-tervezet készült el és került kiküldésre az érintetteknek.

A kiadott Zárójelentések közül kiemelendő a Bondar tolóhajó esete. A Bondar 97 ms. tolatmányában 7 db terhelt bárkával, völgymenti irányban közlekedve a Duna 1480,2 fkm magasságában lévő bajai Türr István híd lábának ütközött. Az ütközés következtében a kötelék csatolókötelzete szétszakadt, a szállított bárkák szétszóródtak és önállóan sodródtak tovább. Az ütközés során a híd völgymenti hajóút bal oldali (III.) pillére megsérült, a hídszerkezete csillapítottan megremegett, ezért az átvizsgálás idejére a hídon a közúti és vasúti forgalom ideiglenesen leállításra került. Az egyik sodródó bárka haladása során nekiütközött a Duna 1479.6 fkm-nél a bal partban lévő kikötő úszóművének, valamint a rajta rakodás alatt lévő bárkának. Az ütközés következtében a sodródó és a rakodás alatt lévő bárka, valamint az úszómű megsérült, majd a bárka tovább sodródott és közben nekicsapódott a Duna 1479.4 fkm-nél lévő ÁTI 1-es rakodó partfalának. Az esemény kapcsán kiadott biztonsági ajánlások a 2009-020-6-1, 2009-020-6-2 és 2009-020-6-3 sorszám alatt olvashatók.

A kitűző jel elsodródása lehetséges okként megjelent a KBSZ által vizsgált eseményeknél is. A lezárt eseményvizsgálatok között megemlíthető az az eset, amely során egy ukrán tolóhajó négy bárkával felakadt Göd térségében, s a személyzet arra hivatkozott, hogy a rossz helyen lévő úszó megtévesztette a hajó kapitányát, emiatt akadt fel egy zátonyon, illetve kövezésen a karaván. A KBSZ vizsgálóbizottsága BA2010-059-6-1 számon biztonsági ajánlást adott ki az eset kapcsán. A címzett válaszában egyetértett a KBSZ által javasolt rendszer kiépítésének a hasznosságával, amely rendszer azonnal jelzést küldene az illetékes hatóságnak, ha a kihelyezett úszó jelzés a helyéről elmozdul. Mindez, és az állandó figyelő szolgálat biztosítása azonban csak a címzethez tartozó szakaszon olyan jelentős összeg lenne, amely meghaladja az egyébként napi működésében is gondokkal küzdő szervezet lehetőségét.

A hasonló esetek elemzésének lehetőségét és pontosságát javítja, hogy 2012. január 1-től minden nagyhajón kötelező lesz az automatikus helyzet rögzítő berendezés (AIS) használata, amelynek adatai hasznosíthatók majd balesetvizsgálati célra.

4.4 Biztonsági ajánlások

A Hajózási főosztály szakmai vizsgálatai nyomán 2010. év során a víziközeledés területén 11 biztonsági ajánlás került kiadásra, amelyek közül 2 még a vizsgálat folyamatában, azonnali intézkedést javasolt.

A kiadott biztonsági ajánlások közül

- 1 elfogadva, végrehajtva
- 1 egyetértve, végrehajtása anyagi korlátokba ütközik
- 0 elutasítva
- 9 válasz nélkül

A KBSZ részéről a víziközeledés területét érintően 2010. évben kiadott biztonsági ajánlások tételes felsorolását a 6. sz. melléklet tartalmazza.

4.5 Víziközeledést érintő szakmai vizsgálatok tapasztalatai

A szakmai vizsgálatok során a Vizsgálóbizottságok megállapították, hogy a balesetek túlnyomó többsége emberi tényezőkre vezethető vissza (felkészületlenség, túlzott teljesítési kényszer). Az eseményhez vezető okok között azonban feltárásra került, hogy a hajózáshoz kapcsolódó jogszabályok némely esetben egymásnak ellentmondanak, vagy éppen szabályozatlan valamely kérdés. Arra is akadt példa, hogy a hajósoknak adott információ nem volt egyértelmű vagy éppen félretájékoztató volt.

A súlyos víziközeledési balesetek során három úszómű süllyedt el, az úszóművek kiemelése megtörtént. A KBSZ balesetvizsgálóinak tapasztalata szerint ezeknek az elsüllyedt, a hajóútban nem egyszer akadályt jelentő úszólétesítményeknek a kiemelése, eltávolítása a lehetőségekhez képest lassan történik meg, holott, az ehhez szükséges műszaki háttér rendelkezésre áll, a jogszabályok pedig lehetővé teszik, hogy az üzemeltető költségére elrendelhető az akadály késedelem nélküli megszüntetése.

Ugyancsak tapasztalat, hogy a jegesedéses téli időszakban a várakozó úszó létesítmények telelésre történő felkészítése nem felel meg az elvárásoknak, a szükséges terveket nem készítik el, valamint a felügyeletet, őrszolgálatot ellátó személyzet tevékenysége sem felel meg a hajózásban elvárható követelményeknek.

Az eseményvizsgálatok lefolytatását több esetben megnehezítette, hogy a vizsgált eseményekben érintett személyek, szervezetek - gyakran az érintettségük miatt - a kért adatokat, információkat megkésve, hiányosan vagy nem tényszerűen szolgáltatották.

5. SZ. MELLÉKLET

KBSZ által 2010. évben a víziközlekedési események körében megkezdett szakmai vizsgálatok

Dátum 2010.	Esemény	Minősítés	Szakmai vizsgálat	Biztonsági Ajánlás (BA)
01. 02.	A Mercur 301 ms. tolóhajó 9 db bárkával hegymenetben közlekedve nekiütközött a dunaföldvári híd lábának, aminek következtében a tolatmány szétszakadt, az egyik vasércet szállító bárka pedig oly mértékben lékesedett, hogy a Duna 1551,8 fkm-nél a bal part közelében, a hajóút szélén elsüllyedt. Egy másik bárka is lékesedett, de nem süllyedt el, a sodródó bárkák közül kettő felakadt.	Súlyos víziközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	
02.01.	Az MG 10022-40 lajstromszámú téliesített és leállított úszómunkagépet az ügyeletes ellenőr elsüllyedt állapotban találta.	Súlyos víziközlekedési baleset	Lezárva	Biztonsági ajánlás kiadva
02.03.	A német lobogó alatt hajózó Bavaria 53 ms. önjáró áruszállító hajó hegymenetben haladva, a Duna 1696 fkm-nél a folyómederben lévő sziklán felakadt, és a fenéklemeze kb.1,5 m hosszban felszakadt. A hajó lékesedett, a betörő víz a hajótest elején lévő segédgép teret részben elárasztotta.	Rendkívüli hajózási esemény	Lezárva	Biztonsági ajánlás kiadva
03.25.	A Baja ms 4 db bárkával völgymenetben haladva, a Duna 1375 fkm-nél egy hajóútban veszteglő ladikot elsodort. A ladikban két személy tartózkodott, akik közül az egyik a baleset során elhunyt.	Súlyos víziközlekedési baleset	Lezárva	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges
05. 17.	A Tassi zsilip bejáratának közelében dolgozó MG-10013-30 lajstromszámú vedersoros-úszókotró tartozéka, egy kis horgonyzó dereglye a viharos időben a nagy hullámok miatt megtelt vízzel és a kötelek elszakadását követően a hajóútban elsüllyedt.	Súlyos víziközlekedési baleset	Lezárva	Biztonsági ajánlás kiadva
06.11.	Egy kiscgéphajón baráti társaság kirándulást tett Budapest-Szigetszentmiklós-Budapest útvonalon, amikor visszaérkezéskor, a kikötésnél az utasok közül egy férfi a vízbe esett és elmerült. A vízbe esett személyt kimentették, de a mentőben életét veszítette.	Súlyos víziközlekedési baleset	Szakmai vizsgálat folyamatban	Biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges

06.28.	Egy 35 fős román csoport utazott a Rubin ms nevű termes személyhajón, amikor egyik idős hölgy utas leesett az alsó utastérbe vezető lépcsőn. A sérülést szenvedett személy a kórházba szállítás után elhunyt.	Súlyos víziközlekedési baleset	Zárójelentés-tervezet kiadva	
08.10.	Egy vitorlás kishajó tulajdonosa kihajózáshoz készülve benzint töltött a segédmotor tartályába a balatonföldvári kikötőben. A benzin töltése közben az üzemanyag a tartály mellé folyt, a lakótér alá szivárgott és párologni kezdett, majd meggyulladt. Az oltás során a hajó tulajdonosa égési sérüléseket szenvedett, amelyekbe a kórházban belehalt.	Súlyos víziközlekedési baleset	Zárójelentés-tervezet kiadva	
08.28.	Az ukrán Krasnodon ms tolóhajó völgymentben közlekedett 4 bárkával, amikor a Duna 1669,6 fkm-nél a tolatmány a bal parti keresztközvezésen felakadt. A tolatmány leszabadulása a vízállás emelkedésével történt meg.	Súlyos víziközlekedési baleset	Zárójelentés kiadva	Biztonsági ajánlás kiadva
11.11.	A Fortuna szállodahajó 20 m-es bejáró pontonját a Milleneum I. sz. termes személyhajó szállította az újpesti hajójavító sólyateréhez javítás és ellenőrzés céljából. Amikor a pontont a sólyakocsira akarták tolni és a hajó elengedte a pontont, annak jobb oldali része elmerült. A ponton teljes elsüllyedését két helyszínen lévő hajó akadályozta meg.	Rendkívüli hajózási esemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	
11.26.	A VI-515 sz. bárkát a szekszárdi sóder berakóhelyről a Master II. önjáró hajó a bajai Master kikötőbe vitte, ahol lekötötte. Másnap reggelre a bárka elszabadult és a jobb oldalára dőlve elsüllyedt.	Rendkívüli hajózási esemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	
12.10.	A Dúl nevű állóhajó elsüllyedt.	Rendkívüli hajózási esemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	
12.25.	Az ODB 01 jelű úszókotró elsüllyedt.	Rendkívüli hajózási esemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	
12.29.	Az PF 617 nevű lakóhajó elsüllyedt.	Rendkívüli hajózási esemény	Szakmai vizsgálat folyamatban	

- a táblázatban a szakmai vizsgálat állapota a 2011. áprilisi helyzetet tükrözi

6. SZ. MELLÉKLET

KBSZ által 2010. évben a víziközlekedést érintően kiadott biztonsági ajánlások

BA-2008-013-6-01

A Vb javasolja a hajó üzemeltetőjének, hogy a javítások, karbantartások, ciklusidők üzemóráinak dokumentálását nagyobb alapossággal és rendszerességgel végeztesse a hajók személyzetével, igyekezzen minden adatot, jelentést a hajóiról bekérni, és azokból a hajó állapotát figyelemmel kísérni, ill. a szükséges javításokat a lehető leghamarabb és kellő szakszerűséggel elvégeztetni.

Válasz nélkül

BA-2008-013-6-02

A Vb javasolja a hajó üzemeltetőjének, hogy a hajók személyzetének kiválasztásakor igyekezzen az adott típust ismerő, megfelelő szakmai ismeretekkel rendelkező, megbízható, alapos szakembereket kiválasztani.

Válasz nélkül

BA-2008-046-6-01

A Vb a szakmai vizsgálat megállapításai alapján javasolja a Révhajósok Országos Szövetségének intézkedésre a tagjai felé az elfogadott Üzemeltetési Szabályzat előírásainak betartatását különös tekintettel:

a kompok közlekedése során, menetközben a kapuk olyan biztonságos állásszögben történő tartását, amely megakadályozza a véletlen lehajtásokat, legurulásokat, a kompok kapui biztonsági zónájának elhatárolását, olyan berendezéssel, szerkezettel, amely képes megakadályozni a helytelen irányba induló járművek, személyek, állatok vízbe esését.

Elfogadva, végrehajtva

BA-2009-020-6-01

A KBSZ Vizsgálóbizottsága (Vb) megállapította, hogy a több úszólétesítmény és egyéb tárgyak sérülésével valamint a hajóút elzáródásával végződött súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható, hogy a Bondar 97-es géphajó által továbbított hét bárkából álló kötelék jelentős méreteiből adódóan a karaván nautikai képessége korlátozott volt.

A Vb a vonatkozó rendelkezések elemzése során ismételten megállapította, hogy a hajózásra alkalmas, illetőleg hajózásra alkalmassá tehető természetes és mesterséges felszíni vizek víziúttá nyilvánításáról szóló 17/2002. (III. 7.) KöViM rendeletben meghatározott hajó, bárka, illetve tolt kötelék méreteit a 008/Du/2009. számú Hajósoknak Szóló Hirdetmény attól eltérően, az abban leírtaknál nagyobb karaván méretet is lehetővé téve határozza meg.

Ezért a KBSZ Vizsgálóbizottsága megerősítve, a KBSZ által a 2010. január 02-án a Duna 1560,5 fkm-nél történt súlyos víziközlekedési baleset kapcsán, 2010. január 13-án kiadott BA2010-001-6A sz. biztonsági ajánlását, ismételten javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak a hajó, bárka, illetve tolt kötelék méretek egyértelművé tétele érdekében a 008/Du/2009. számú Hajósoknak Szóló Hirdetmény módosítását úgy, hogy eközben vegyék figyelembe a nemzetközi jelentőségű vízi utakról szóló európai Megállapodás kihirdetéséről szóló 151/2000. (IX. 1.) Korm. rendelet, valamint a hajózásra alkalmas, illetőleg hajózásra alkalmassá tehető természetes és mesterséges felszíni vizek víziúttá nyilvánításáról szóló 17/2002. (III. 7.) KöViM rendelet vonatkozó rendelkezéseit és ezáltal olyan kötelék méretek meghatározását, amelyekkel még kedvezőtlen nautikai körülmények között is a kritikus térségek (többek között a bajai híd térsége) biztonságosan meghajózhatóak.

(„BA-2010-001-6A A víziközlekedés általános biztonságának javítása, az érvényes méretkorlátozások egyértelművé tétele, valamint a szükséges intézkedések megtétele érdekében a KBSZ vizsgálóbizottsága javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóság felé a 008/Du/2009. számú Hajósoknak Szóló Hirdetmény módosítását.

A Vb javasolja, hogy a módosításban vegyék figyelembe a nemzetközi jelentőségű vízi utakról szóló európai Megállapodás kihirdetéséről szóló 151/2000. (IX. 1.) Korm. rendelet, valamint a hajózásra alkalmas, illetőleg hajózásra alkalmassá tehető természetes és mesterséges felszíni vizek víziúttá nyilvánításáról szóló 17/2002. (III. 7.) KöViM rendelet

vonatkozó rendelkezéseit és ezáltal olyan kötelék méretek meghatározását, amelyekkel még kedvezőtlen nautikai körülmények között is a kritikus folyószakaszok (különös tekintettel a dunaföldvári-, és bajai híd) biztonságosan meghajózhatóak.”)

Válasz nélkül

BA-2009-020-6-02

A KBSZ Vizsgálóbizottsága megállapításai alapján a súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezése közvetetten összefüggésbe hozható azzal, hogy a magyarországi Duna-szakasz gázlóiról és hajóútszűkületeiről közzétett aktuális 1/Du/2008. számú Hajósoknak Szóló Hirdetményben a gázlók és szűkületek felsorolása mellett a mőtárgyak paramétereire vonatkozó ismertetés nem szerepel, az azok miatti korlátokat nem említi. Ennek következtében a hidak (mőtárgyak) általi szűkületek meghajózása során az adott hajóút besorolása szerinti szabályok érvényesek és azok meghajózása korábban (gyakran külföldön) megszerzett képzéseket, ismereteket feltételez.

A KBSZ Vizsgálóbizottsága ezért javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak a magyarországi Duna-szakasz gázlóiról és hajóútszűkületeiről kiadott 1/Du/2008. számú Hajósoknak Szóló Hirdetmény módosítását, mellékletként kiadni az aktuális gázlók és szűkületek mellett a mőtárgyak paramétereinek ismertetését a vonatkozó korlátozásokkal, ezzel is elősegítve a mőtárgyak által képzett nautikai akadályok biztonságos meghajózását.

Válasz nélkül

BA-2009-020-6-03

A KBSZ Vizsgálóbizottsága megállapította, hogy a bajai híd alatti áthajózást biztosító hajóút hídnyílásban a hajóforgalom irányítására nem az a jelzés került kihelyezésre, mint ami az adott helyre vonatkozóan a hatályos Hajósoknak Szóló Tájékoztatóban szerepel. (korlátozás helyett ajánlás), ami a hajózás biztonsága szempontjából kockázatnövelő.

Ezért a KBSZ Vizsgálóbizottsága javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy az érintett hatóságok és a jelzések elhelyezését és üzemeltetését végzők bevonásával hozza összhangba a bajai híd alatti áthajózásra vonatkozó jelzéseket az engedélyezett és a kitűzési tervben közzétett jelzésekkel, valamint a hatályos rendelkezéseket jelentesse meg Hajósoknak Szóló Tájékoztatóban, egyértelműsítve ezzel is a hajózás rendjét.

Válasz nélkül

BA-2009-042-6-01

A Vb felhívja az Arany Kárász kemping tulajdonosának, üzemeltetőjének figyelmét, hogy a 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet mellékleteként kiadott Hajózási Szabályzat II. rész II.-10. számú mellékletében „A kedvtelési célú vízi jármű bérbe- vagy használatba adására vonatkozó biztonsági szabályok” 1-es és 2-es pontjában, valamint a II. rész II.-2. számú mellékleté „A csónak kötelező felszerelése” 2-es pontjának a-f bekezdéseiben, továbbá a II. rész 4 fejezet „Különleges szabályok” 4.07 cikke 2-es, és 3-as pontjaiban leírt szabályokat maradéktalanul tartsa be.

Válasz nélkül

BA-2009-042-6-02

A Vb javasolja az Arany Kárász kemping tulajdonosának, üzemeltetőjének, hogy a vízi sporteszközök bérbe adásakor a bérbe vevőknek tartson részletes oktatást a környező vízterületek veszélyeiről, a szabályok szükségszerű és szigorú betartásáról.

Válasz nélkül

BA-2010-001-6-01A

A víziközlekedés általános biztonságának javítása, az érvényes méretkorlátozások egyértelművé tétele, valamint a szükséges intézkedések megtétele érdekében a KBSZ vizsgálóbizottsága javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóság felé a 008/Du/2009. számú Hajósoknak Szóló Hirdetmény módosítását.

A Vb javasolja, hogy a módosításban vegyék figyelembe a nemzetközi jelentőségű vízi utakról szóló európai Megállapodás kihirdetéséről szóló 151/2000. (IX. 1.) Korm. rendelet, valamint a hajózásra alkalmas, illetőleg hajózásra alkalmassá tehető természetes és mesterséges felszíni vizek víziúttá nyilvánításáról szóló 17/2002. (III. 7.) KöViM rendelet vonatkozó rendelkezéseit és ezáltal olyan kötelék méretek meghatározását, amelyekkel még kedvezőtlen nautikai körülmények között is a

kritikus folyószakaszok (különös tekintettel a dunaföldvári-, és bajai híd) biztonságosan meghajózhatóak.

Válasz nélkül

BA-2010-010-6-01

Az úszómunkagép elsüllyedésében szerepet játszott a személyzet nem kellő felkészültsége, gondossága, figyelmessége. Amikor a megdőlt állapotot tapasztalták, nem tettek meg mindent annak érdekében, hogy a mentést, előkészítsék, és az ehhez szükséges felszereléseket, védőeszközöket beszerezzék, megszerezzék, ezért a Vb javasolja az üzemeltetőnek, hogy az úszómunkagépet kezelő személyzet minden tagját oktassák ki, hogy hasonló vészhelyzet esetén milyen konkrét intézkedéseket kell megvalósítaniuk, és a szükséges felszerelések, védőeszközök, anyagok hol találhatóak, vagy honnan szerezhetőek be. Ezt az intézkedési tervet az úszómunkagépen függesszék ki.

Válasz nélkül

BA-2010-011-6A-01

A víziközlekedés általános biztonságának javítása érdekében a VB javasolja, hogy a Vízügyi Rendőrkapitányságok részére biztosítsanak olyan úszó létesítményeket, amelyekkel téli időjárási viszonyok között (jégzajlás és teljesen beállt jégviszonyok esetén is) külső közreműködő fél igénybevétele nélkül, az elvárt reagálási idők betartásával, biztonságosan meg lehessen közelíteni a folyó bármely részén balesetet szenvedett vízijárművet.

Egyetértve, végrehajtása anyagi korlátokba ütközik

- a táblázat 2011. áprilisi állapotot tükröz

5. KBSZ FŐOSZTÁLYOK 2010. ÉVI TEVÉKENYSÉGÉRŐL

5.1 Repülési főosztály

Képzések

2010-ben tovább folytatódtak azok a pozitív kezdeményezések, amelyek célja a főosztály személyi állománya szakmai tapasztalatainak fejlesztése volt. Így a MALÉV és a WIZZAIR légitársaságokkal kötött megállapodás alapján folytatódtak a tapasztalatszerző, ismeretfelújító kabinrepülések. Anyagi források hiányában azonban az év során nem volt lehetőség a Magyarországon új típusként megjelent C17 és Gripen típusú repülőgépekkel kapcsolatos külföldi tanfolyamokon való részvételre. Lehetőség nyílt viszont itthon a Q400-as repülőgép típusanfolyamának elvégzésére, amelyen a főosztályról 1 balesetvizsgáló vett részt.

A Prágában szokásosan megrendezésre kerülő két hetes balesetvizsgáló tanfolyamon 3 balesetvizsgáló szerzett képesítést.

A jó együttműködés keretében 3 KBSZ balesetvizsgáló vehetett részt az MH ÖHP szervezésében az USAF repülő balesetvizsgálatát bemutató kétnapos konferencián. A főosztály képviseltette magát az MH ÖHP és az MH különböző repülőegységeinek (Szolnok, Kecskemét), valamint a Készenléti Rendőrség Légirendészeti Parancsnokság előző évet értékelő repülésbiztonsági értekezletein. A főosztály két munkatársa részt vett a kecskeméti repülőnap repülésbiztonságát biztosító csoport munkájában is.

A főosztály egy munkatársa előadást tartott Csupakon az ORFK Közlekedésrendészeti főosztálya által megrendezett továbbképzésen a siklóernyős repülés kérdéseiről, valamint részt vett a tapolcai városi rendőrkapitány által szervezett egyeztetésen, amelyen a siklóernyőzés jogi alapjait tekintették át.

Ugyancsak a jó együttműködésnek köszönhetően a főosztály részéről két személy vehetett részt a HungaroControl szervezésében megtartott egyhetes kockázatelemzési módszertani előadáson.

Konferenciák, értekezletek

A Repülési főosztály 2010-ben is megtartotta két – tavaszi és őszi – repülésbiztonsági értekezletét az üzemeltetők biztonsági szervezetei és a társhatóságok képviselői részére.

A nemzetközi együttműködések keretében a KBSZ képviselőjében 2 munkatárs részt vett az EASA Safety Analysis konferencián.

Egyéb nemzetközi események

Az év kiemelkedő eseménye volt az az európai kivizsgáló szervezeteket tömörítő gyakorlat, amelyen a magyar balesetvizsgáló szervezet is képviseltette magát, s amelynek célja a vízbe esett légi járművek feltalálásával, kiemelésével és balesetvizsgálatával kapcsolatos felkészültség felmérése, gyakorlása volt.

Az év kiemelkedő jelentőségű programja volt, hogy a főigazgató képviselőjével a KBSZ folyamatosan részt vett a légiközlekedési balesetkivizsgálást szabályozó új EU rendelet előkészítésében és véleményezésében. A rendelet elfogadása révén a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapelveiről szóló 94/56/EK irányelv, melyet a magyar jog is implementált a 2005. évi CLXXXIV. törvény és a 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelet által, hatályát veszítette, és 2010. december 02-án életbe lépett a repülési balesetvizsgálattal foglalkozó 996/2010/EU rendelet.

5.2 Vasúti főosztály

Képzések

A főosztály három munkatársa folytatta az egyetemi szintű (mérnöki, szakmérnöki, jogi) tanulmányait, eleget téve tanulmányi szerződésükben vállalt kötelezettségeiknek. Egyikőjük a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésmérnöki Karán sikeres államvizsgát tett, ezzel szakmérnöki diplomát szerzett.

A szakmai gyakorlat megszerzése, illetve szinten tartása érdekében a főosztály munkatársainak a tárgyidőszakban négy alkalommal került megszervezésre biztosítóberendezési, járműgépészeti, valamint üzemirányítási témájú gyakorlati képzés.

A szakmai továbbképzés keretében egy fő a Baross Gábor Oktatási Központban felsőfokú biztosítóberendezési mesteri képzését kezdte meg, melynek elvégzésével, az ismeretek elsajátításával ismét rendelkezni fog a Szervezet olyan saját balesetvizsgálóval a biztosítóberendezési szakterületen, akinek mind a gyakorlati mind az elméleti tudása megfelelő e tevékenység ellátásához. Négy fő balesetvizsgáló beiskolázásra került vasúti nagyforgalmi vizsga letételére felkészítő gyorsított képzésre, mellyel pótlásra került e vizsga azoknál a kollégáknál, akik még nem rendelkeztek ezzel. Két fő a BKV-val fennálló együttműködési megállapodás keretében a HÉV-nél járművezetői tanfolyam elvégzését kezdte meg térítésmentesen.

A főosztály képviselője – a fennálló együttműködési megállapodás keretében – előadóként három alkalommal vett részt a MÁV csoport balesetvizsgálóinak időszakos továbbképzésén. Megrendezésre került a Rail Cargo Hungaria Zrt. balesetvizsgálóinak éves továbbképzése is, ahol a főosztály szintén eleget tett az előadásra szóló felkérésnek.

A jövőre nézve azonban a főosztály viszonylag új munkatársainak felkészítését veszélyezteti, hogy a hiányzó szaktanfolyamokra (pl: menetíró regisztrátumok baleseti kiértékelése) a beiskolázás forráshiány miatt nem volt lehetséges. Ez a képzés azonban nem nélkülözhető a tevékenység során.

Konferenciák, értekezletek

Április hónapban sikeresen került megrendezésre Budapesten a Közép-Európai Balesetvizsgáló Szervezetek Konferenciája, melyen 6 állam, valamint az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) 13 képviselője vett részt.

A vasútbiztonsági szakma számára 2010 tavaszán, valamint őszén ismét megrendezésre került a Szervezet hagyományos szakmai fóruma, melynek az együttműködési megállapodásunk alapján a Baross Gábor Oktatási Központ biztosított – térítésmentesen – otthont. Az elmúlt évek gyakorlatának megfelelően a programban a KBSZ munkatársain kívül a különböző szervezetek, vasútvállalatok képviselőinek önként vállalt előadásai szerepeltek, melyek szakmai színvonala kimagasló volt.

A KBSZ megfigyelőként részt vett a MÁV csoport Biztonsági Testületének ülésein, valamint Biztonsági Konferenciáján.

Külföldi kiküldetések

A főosztályon 2010-ben 8 külföldi kiküldetés történt, melyek költségeit 6 alkalommal az ERA állta, utólagos visszatérítés formájában (útiköltség, szállás, napidíj).

A főosztályvezető részt vett Lille városában (FR) az ERA balesetvizsgáló szervezetek plenáris ülésén, ahol az ERA felkérésére előadást tartott. Az első előadás egy konkrét balesetvizsgálat tapasztalatait, tanulságait osztotta meg a többi tagállam képviselőivel, a második pedig arról a munkáról szólt, mely során az ERA, valamint a magyar és a brit balesetvizsgáló szervezet közösen kidolgozott egy audit jellegű kérdőívet, melynek célja a nemzeti balesetvizsgáló szervezetek tényleges munkájának átvilágítása annak érdekében, hogy a kialakult jó gyakorlatokat a többi szervezet is hasznosítani tudja mindennapi munkájában.

Szintén a főosztályvezető vett részt Lille városában (FR) az ERA ERAIL, valamint Baleseti okok csoportosításának kidolgozásával foglalkozó munkacsoportok ülésein. Az első napon az új európai vasúti baleseti adatbázis taxonómiájának kidolgozására alakított munkacsoport tartotta első ülését, ahol a feladatkitűzésen túl az érdemi munka is elkezdődött. A második napon a Baleseti okok csoportosításának ülésén az eddigi eredmények és a további feladatok számba vétele után olyan módosítások kerültek kidolgozásra, melyek lehetővé teszik a rendszer integrálását az ERAIL rendszerbe.

A főosztályvezető képviselte a Szervezetet Valenciennes városában (FR) az ERA balesetvizsgáló szervezetek plenáris ülésén, ahol az ERA felkérésére tájékoztatást adott a Közép-Európai Balesetvizsgáló Szervezetek Konferenciájának budapesti ülésén elhangzottakról. A második napon megrendezésre kerülő három szeminárium egyikének előkészítésére és levezetésére Csehországgal közösen hazánk képviselőjét kérték fel, ennek témája a nemzeti balesetvizsgáló szervezetek együttműködése volt.

A Szervezet főigazgatója, valamint a Vasúti főosztály vezetője részt vett Lille városában (FR) az ERA ERAIL munkacsoportok ülésein. Az új európai vasúti baleseti adatbázis taxonómiájának kidolgozására alakított munkacsoport tartotta második ülését, amelyen a magyar képviselők megosztották a légiközlekedési európai adatbázis több éves működtetésében szerzett tapasztalatokat.

A főosztály vezetője részt vett az ERA Baleseti okok csoportosítása és a NIB Reflection Group ülésén vett részt. Az előbbi ülésen a téma a súlyos vasúti balesetek, vasúti balesetek vasútbiztonsági irányelvbeli fogalmának értelmezéséről szóló útmutató kidolgozása volt, mely érinti a tagállami balesetvizsgáló szervezetek balesetvizsgálati kötelezettségét, illetve annak jogi alapját is. A második ülésen a Bizottság kérésére az ERA jövőbeli tevékenységére javaslatot tevő bizottság ülésére került sor. Egyhangúan elvetésre került az ERA közvetlen részvétele a súlyos balesetek vizsgálatában, helyette felmerült az ERA és a tagállami balesetvizsgáló szervezetek közreműködésével megvalósuló Audit rendszer kialakításának.

A Szervezet főigazgatója és a főosztály vezetője részt vett a kétévente megrendezésre kerülő vasútszakmai kiállításon (INNOTRANS), tapasztalatokat szerezve a legújabb vasúti technika köréből.

A főosztályvezető részt vett Lille városában (FR) az Európai Vasúti Ügynökség ERAIL (vasúti baleseti adatbázis) munkacsoportjának ülésén, a nemzeti balesetvizsgáló szervezetek plenáris ülésén, valamint megfigyelőként a balesetvizsgálók képzésének fejlesztésével foglalkozó munkacsoport ülésén.

Októberben az új európai vasúti baleseti adatbázis taxonómiájának kidolgozására alakított munkacsoport harmadik ülését tartotta, amelyen a KBSZ is képviseltette magát. Az ülés véglegesítette azt az anyagot, mely alapján a JRC (EC Joint Research Center) kifejleszti a rendszer első verzióját.

A főosztályról két fő vett részt a Közép-Európai Balesetvizsgáló Szervezetek Konferenciáján, melyet ezúttal Bern városában rendezett a svájci balesetvizsgáló szervezet. A találkozón hazánkon kívül további 8 állam, valamint az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) képviselői vettek részt.

5.3 Hajózási főosztály

Képzések

A képzési terv keretében 2010-ben a főosztály két munkatársa magyar delegáltként részt vett az EMSA által finanszírozott balesetvizsgáló képzésen Lisszabonban.

A főosztály szervezésében 2010-ben is megrendezésre került a Szervezet hajózási gyakorlata. Ennek keretében a főosztály munkatársai megismerkedtek a Mohács, Baja, Paks kikötők helyi sajátosságaival, valamint az érintett Duna-szakasz jellemzőivel. A gyakorlaton üzembe helyezésre került az év során vásárolt mélységmérő és szonár készülék, melynek kezelésével a helyszínelő munkatársak is megismerkedhettek.

A főosztály munkatársai részt vettek egy az AIS rendszer kínálta vizsgálati lehetőséget bemutató előadáson, valamint a BME Repülőgépek és Hajók tanszék által szervezett Hajós napon. Jelen voltak a KTE által szervezett előadáson, ahol a Dunai Vízügyi Rendőrkapitányság számolt be tavalyi munkájáról. Szintén a BME megszervezésében került sor az EU NELI projekt bemutatására. A főosztályvezető angolul előadást tartott a BME Repülőgépek és Hajók tanszéke által szervezett EIWN belvízi hajózási konferencián. A szervezet képviseltette magát a Révhajósok Országos Szövetségének közgyűlésén.

Konferenciák, értekezletek

A Hajózási főosztály tavaszi szakmai napjának középpontjában a hajósképzés és a biztonság összefüggése állt. A KBSZ előadóiin kívül felkérést kaptak előadásra a jelenlegi hajós képzésben résztvevő intézmények is. A szakmai nap több mint 50 résztvevővel a Kossuth múzeumhajó fedélzetén került megrendezésre.

Egyéb

A főosztály továbbra is részt vett az EMSA által működtetett ECCAIRS alapú hajózási adatbázis, az EMCIP feltöltésében.