



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET**

# **KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET**

**2011. 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 2011. évben vizsgált balesetek okainak feltárása során szerzett tapasztalatokról, a közlekedés biztonságát érintő folyamatokról és a közlekedésbiztonság állapotáról, továbbá a KBSZ 2011. évi szakmai tevékenységéről.

2012. augusztus „21” „

  
dr. Becske Loránd  
főigazgató



## Tartalomjegyzék

<b>BEVEZETŐ</b> .....	<b>7</b>
<b>1. LÉGIKÖZLEKEDÉS</b> .....	<b>8</b>
1.1 Jogsabályi háttér .....	8
<b>1.2 Polgári légiközlekedés</b> .....	<b>11</b>
1.2.1 Bejelentések .....	11
1.2.2 Eseményvizsgálat .....	15
1.2.2.1 2011-ben megkezdett eseményvizsgálatok.....	15
1.2.2.1.1 5700 kg MTOM feletti események – Kereskedelmi célú repülés.....	16
1.2.2.1.2 5700 kg MTOM alatti események – Általános és munkavégzés célú repülés ....	18
1.2.2.1.3 Légiforgalmi (Air Traffic Management – ATM) vonatkozású események .....	21
1.2.2.2 2011-ben lezárt eseményvizsgálatok .....	22
1.2.3 Biztonsági ajánlások.....	23
<b>1.3 Állami célú légiközlekedés</b> .....	<b>24</b>
1. sz. melléklet.....	25
2. sz. melléklet.....	28
<b>2. VASÚTI KÖZLEKEDÉS</b> .....	<b>34</b>
2.1 Jogsabályi háttér .....	34
2.2 Bejelentések .....	37
2.3 Eseményvizsgálat .....	40
2.3.1 2011-ben megkezdett eseményvizsgálatok.....	40
2.3.2 2011-ben lezárt eseményvizsgálatok .....	45
2.4 Biztonsági ajánlások.....	46
3. sz. melléklet.....	47
4. sz. melléklet.....	50
<b>3. VÍZIKÖZLEKEDÉS</b> .....	<b>59</b>
3.1 Jogsabályi háttér .....	59
3.2 Bejelentések .....	61
3.3 Eseményvizsgálat .....	64
3.3.1 2011-ben megkezdett eseményvizsgálatok.....	64

---

3.3.2	2011-ben lezárt eseményvizsgálatok .....	64
3.4	Biztonsági ajánlások.....	65
5. sz.	melléklet.....	66
6. sz.	melléklet.....	67
<b>4.</b>	<b>KBSZ EGYÉB 2011. ÉVI TEVÉKENYSÉGÉRŐL .....</b>	<b>70</b>
4.1	2011. év során megvalósult képzések.....	70
4.2	Nemzetközi kapcsolatok.....	71
4.3	Szakmai konferenciák .....	73
4.4	Egyéb tevékenység .....	73

## BEVEZETŐ

Jelen beszámoló célja, hogy a Közlekedésbiztonsági Szervezet (továbbiakban: KBSZ) 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, 2011. július 13-tól pedig a helyi és a különleges vasutak közlekedési eseményeinek szakmai vizsgálatával.

### A KBSZ szakmai tevékenységére vonatkozó legfontosabb mutatószámok 2011. év során

KÖZLEKEDÉSI ÁG	BEJELENTÉSEK SZÁMA	MEGKEZDETT SZAKMAI VIZSGÁLATOK SZÁMA	LEZÁRT ESEMÉNY-VIZSGÁLATOK SZÁMA	KIADOTT BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK SZÁMA
Légiközlekedés*	523	47	30	22
Vasúti közlekedés	671	39	29	27
Víziközlekedés	79	10	8	8
<b>KBSZ összesen</b>	<b>1273</b>	<b>95</b>	<b>67</b>	<b>58</b>

\* polgári és az állami célú légiközlekedés összesen

# 1. LÉGIKÖZLEKEDÉS

## 1.1 Jogsabályi háttér

A szakmai vizsgálat általános és részletes szabályait a polgári légi közlekedési 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 továbbiakban: EU rendelet), a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbtv.), valamint ahhoz kapcsolódva a légi közlekedési balesetek, a repülőesemények és a légi közlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII.29.) GKM rendelet, illetve a kizárólag állami légi járművel bekövetkezett légi közlekedési balesetek, repülőesemények és légi közlekedési 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 Kbtv. 7. § (1) bekezdésének aa) pontja alapján kivizsgálja a belföldön bekövetkezett légi közlekedési baleseteket és súlyos repülőeseményeket, míg a repülőesemények és légi közlekedési 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 biztonsággal kapcsolatos tanulságokkal szolgálhat,
- 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 Kbtv. szerint a KBSZ által kötelezően vizsgálandó esetek:**

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

- valaki a balesetben vagy az azt 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.

Az EU 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 (a továbbiakban: EK 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 fentiekben kívüli repülőesemények vagy más típusba, kategóriába tartozó légi járműveket érintő balesetek és súlyos repülőesemények kivizsgálásáról is, amennyiben ezekből várhatóan biztonsággal kapcsolatos tanulságokat vonhatnak le.

Ennek megfelelően az EK rendelet II. mellékletének hatálya alá tartozó légi járművekkel bekövetkezett légiközlekedési balesetek és súlyos repülőesemények kivizsgálásáról a KBSZ a Kbtv. módosítása alapján 2011 júliusától a fenti szempontok alapján maga dönthet.

A tárgyév volt az első teljes év, melyben alkalmazásra került a 2010. december 2-től hatályos EU rendelet.

Az EU 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 vizsgálata 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 mely 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 Európai Repülésbiztonsági Ügynökséget (EASA) 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.

Ezen túlmenően az EU 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. A hálózat 2011 januárjában megkezdte működését, több munkacsoportot is felállított, melyek közül kettő munkájában a KBSZ képviselői is aktívan részt vesznek.

## 1.2 Polgári légitársaságok

### 1.2.1 Bejelentések

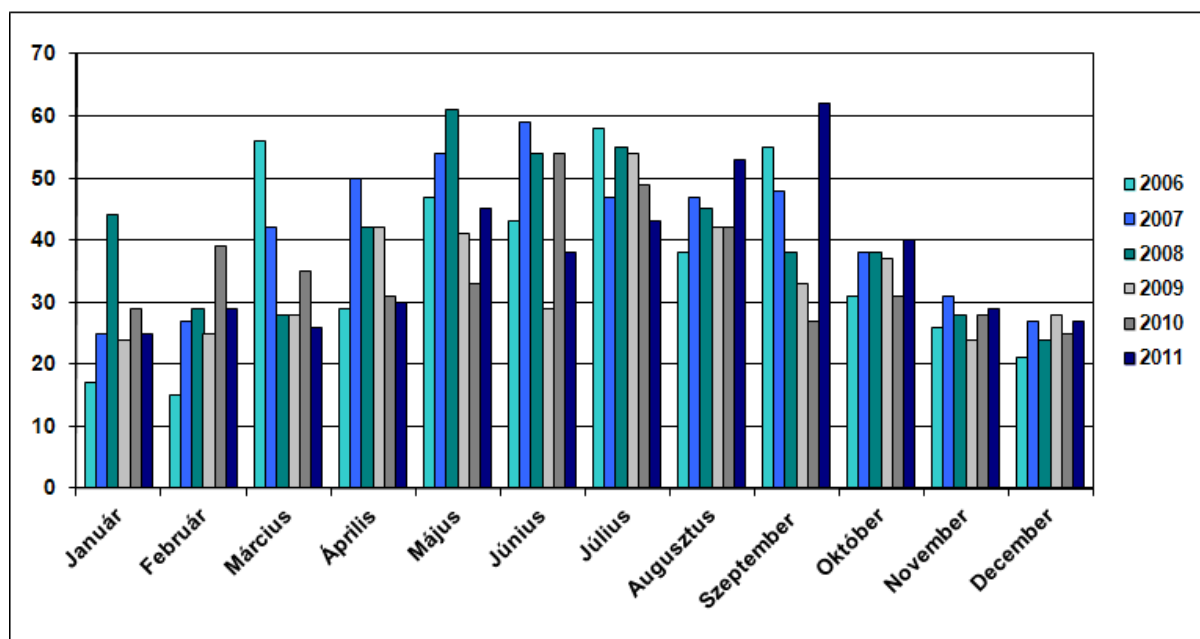
A légitársaságok területén a KBSZ adatgyűjtési kötelezettsége kiterjed

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

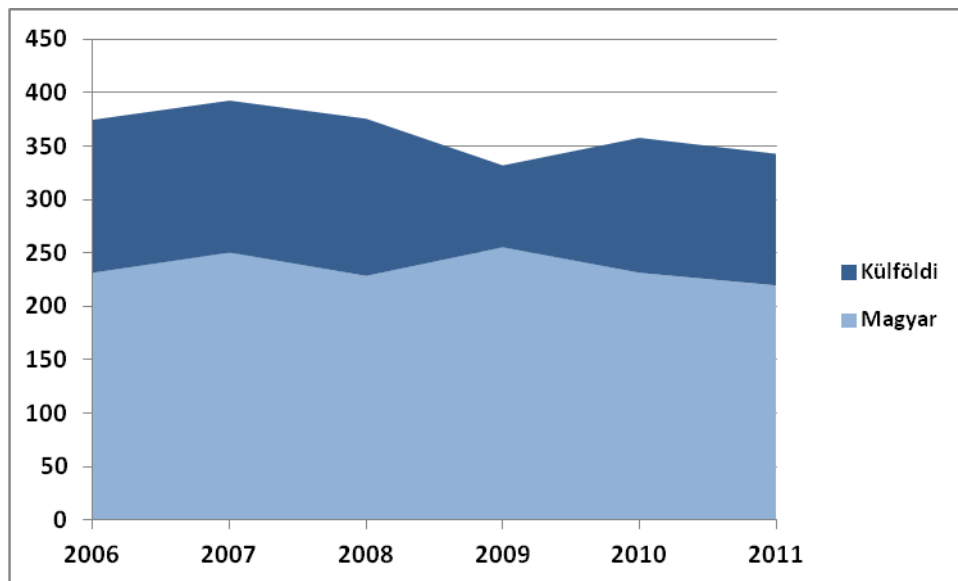
A KBSZ-hez 2011-ben a polgári légitársaságok területén 447 bejelentés érkezett. A bejelentések közül 120 nem minősült a Kbt. hatálya alá tartozó légitársaságok esetnek. Ezek a bejelentések olyan esetekre vonatkoztak, amelyek sem műszaki tekintetben, sem pedig a személyzet részéről nem kapcsolódtak a repülésnek – ilyen pl. a repülés megszakítása beteg utas miatt, átstartolás a kapitány döntése alapján, stb. -, illetve mindazok a földi események, amelyek közvetlen repülésbiztonsági vonatkozással nem bírtak.

A bejelentések között egy – karbantartási – eset a nemzeti érintettség miatt került regisztrálásra. Az ilyen típusú eset ugyancsak nem tartozik a Kbt. hatálya alá. Az eset magyar vonatkozása az volt, hogy magyar javítóbázison volt karbantartáson az a repülőgép, amelyen később meghibásodást regisztráltak.

#### KBSZ-hez 2006-2011. között érkezett légitársasági bejelentések alakulása havi bontásban



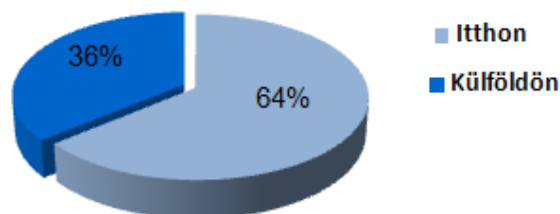
### **KBSZ-hez 2006-2011. között bejelentett légiközlekedési esetek megoszlása a légi jármű lajstromozása/nyilvántartása szerint**



A KBSZ-hez 2011-ben bejelentett légiközlekedési esetek 38 %-ában külföldi lajstromban lévő légi jármű (is) érintett volt.

Magyar lajstromban/nyilvántartásban vagy magyar tulajdonban lévő, nyilvántartásra nem kötelezett légi járművel 2011-ben 218 légiközlekedési eset történt.

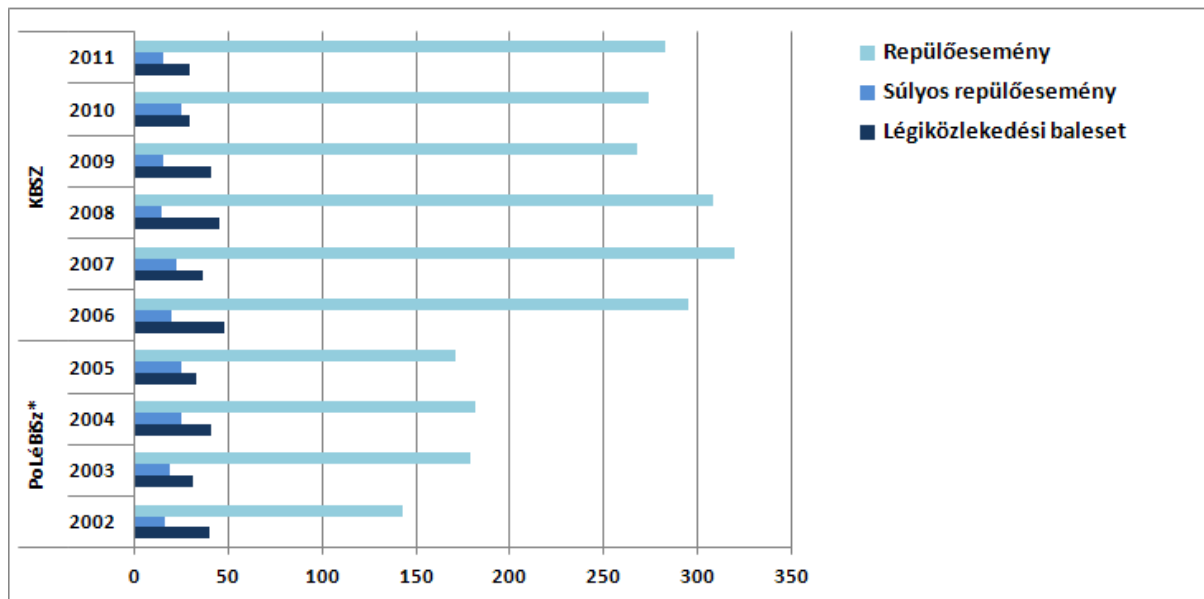
### **A magyar légi járműveket érintő 218 légiközlekedési eset megoszlása az eset helyszíne szerint**



A magyar légi járműveket érintő 218 légiközlekedési esemény közül 79 eset helyszíne külföld volt, így ezeknek az eseményeknek a szükség szerinti kivizsgálása a vonatkozó nemzetközi egyezmények, illetve az uniós szabály szerint a területileg illetékes balesetvizsgáló szervezet feladata.

A magyar légi járművel külföldön történt 79 légiközlekedési eset közül a külföldi balesetvizsgáló szervezetek 29 esetben ítélték szükségesnek szakmai vizsgálat indítását. Ezekben az esetekben a vonatkozó előírások szerint a kivizsgáló ország balesetvizsgáló szervezete értesíti a lajstromozás/nyilvántartás szerint érintett ország balesetvizsgáló szervezetét a vizsgálat megindításáról, s ha szükségesnek véli, adatokat kérhet attól. A kivizsgáló szervezet a szakmai vizsgálat megállapításait megküldi a lajstromozás szerint illetékes balesetvizsgáló szervezetnek.

### KBSZ-hez bejelentett légiközlekedési esetek megoszlása az eset minősítése szerint (db)\*

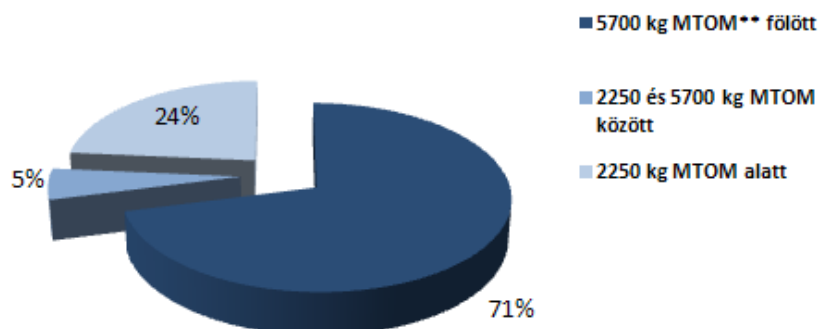


\* A statisztikai értékelhetőség érdekében a **Beszámoló** – ahol az adatok rendelkezésre állnak és többletinformációt jelentenek - **felhasználja a jogelőd Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet által gyűjtött adatokat is.**

**A KBSZ-hez 2011-ben bejelentett 327 tényleges légiközlekedési eset közül 29 volt légiközlekedési baleset és 15 súlyos repülőesemény. Légiközlekedési baleset 2011-ben az 5700 kg MTOM feletti kategóriában nem történt.**

A légiközlekedési balesetek száma összességében csökkenő tendenciát jelez. A 2006-tól ugrásszerűen megnőtt repülőesemények száma nem a repülésbiztonsági helyzet romlásából adódik, hanem egyértelműen a bejelentési hajlandóság növekedésének következménye.

### KBSZ-hez bejelentett légiközlekedési esetek megoszlása 2011-ben az érintett légi járművek tömeghatára\* szerint

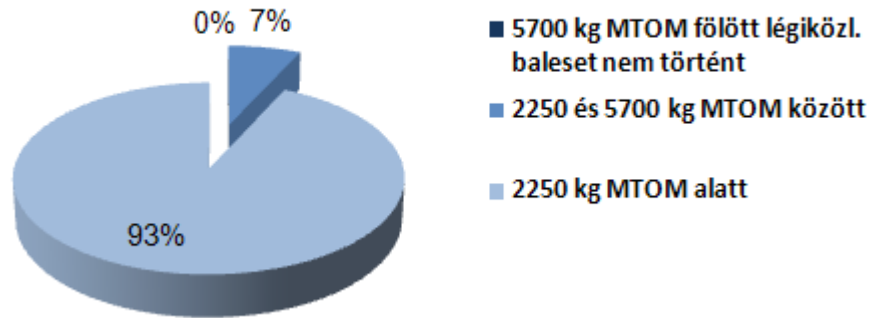


\* légi jármű tömeghatárok alkalmazása az EASA felé alkalmazott adatszolgáltatás figyelembe vételével - a táblázat halmazódást tartalmazhat, amennyiben egy esetben több légi jármű is érintett

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

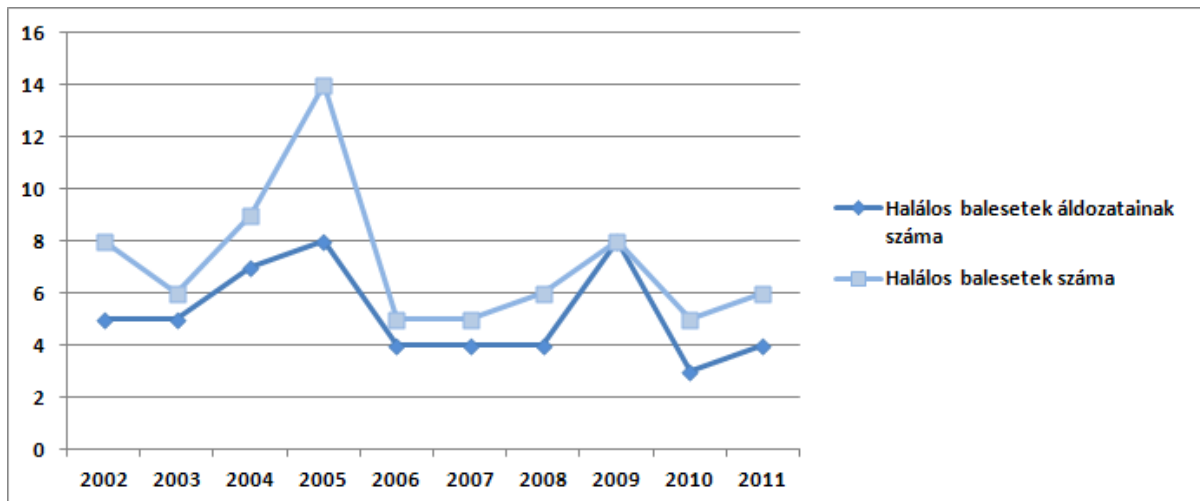
A bejelentések zöme évek óta az 5700 kg MTOM feletti, úgynevezett nagygépek üzemeltetőitől érkezik. Hangsúlyozandó, hogy emögött a magas bejelentési hajlandóságuk áll, amely alapján még a legkisebb, nem egyszer még a repülőeseménynek sem számító eseteket is jelentik.

### Légiközlekedési balesetek alakulása 2011-ben az érintett légi járművek tömeghatára szerint\*



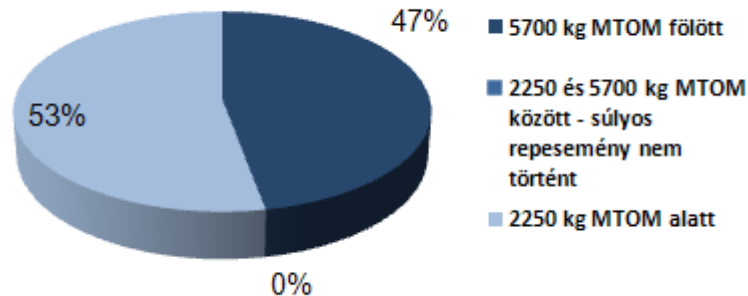
\* A diagram halmozódást tartalmazhat, amennyiben egy eseményben több légi jármű is érintett.

### Halálos légiközlekedési balesetek alakulása magyar lajstromban/nyilvántartásban lévő légi járművekkel



**Halálos kimenetelű légiközlekedési baleset 2011-ben kizárólag a 2250 kg MTOM alatti kategóriában történt.**

### Súlyos repülőesemények megoszlása 2011-ben az érintett légi járművek tömeghatára szerint\*



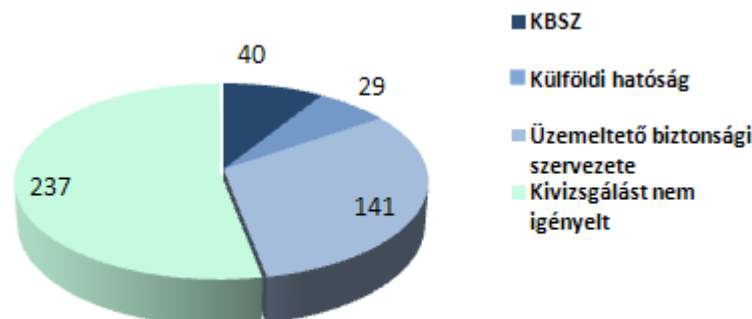
\* A diagram halmozódást tartalmazhat, amennyiben egy eseményben több légi jármű is érintett.

## 1.2.2 Eseményvizsgálat

### 1.2.2.1 2011-ben megkezdett eseményvizsgálatok

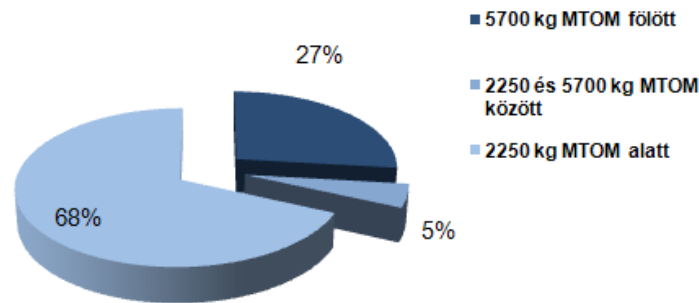
A KBSZ Repülési főosztálya 2011-ben 40 esetben indított szakmai vizsgálatot. Ezek közül 31 esetben a Kbt. alapján kötelező jelleggel, 9 esetben pedig az eset körülményeit mérlegelve, saját hatáskörében hozott döntés alapján.

### 2011. évi bejelentések megoszlása a kivizsgálás hatásköre szerint (db)



Mindazoknál a hazai repülőeseményeknél, amelyeknél a KBSZ nem indít független szakmai vizsgálatot, de szükségét látja 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 2011. év során egy esetben került sor.

### **KBSZ által 2011-ben megkezdett szakmai vizsgálatok megoszlása légi jármű tömeghatár szerint\***



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

Az 5700 kg MTOM feletti légi jármű kategóriában 2011-ben megkezdett 11 szakmai vizsgálatban 7 esetben külföldi lajstromban lévő repülőgép (is) érintett volt.

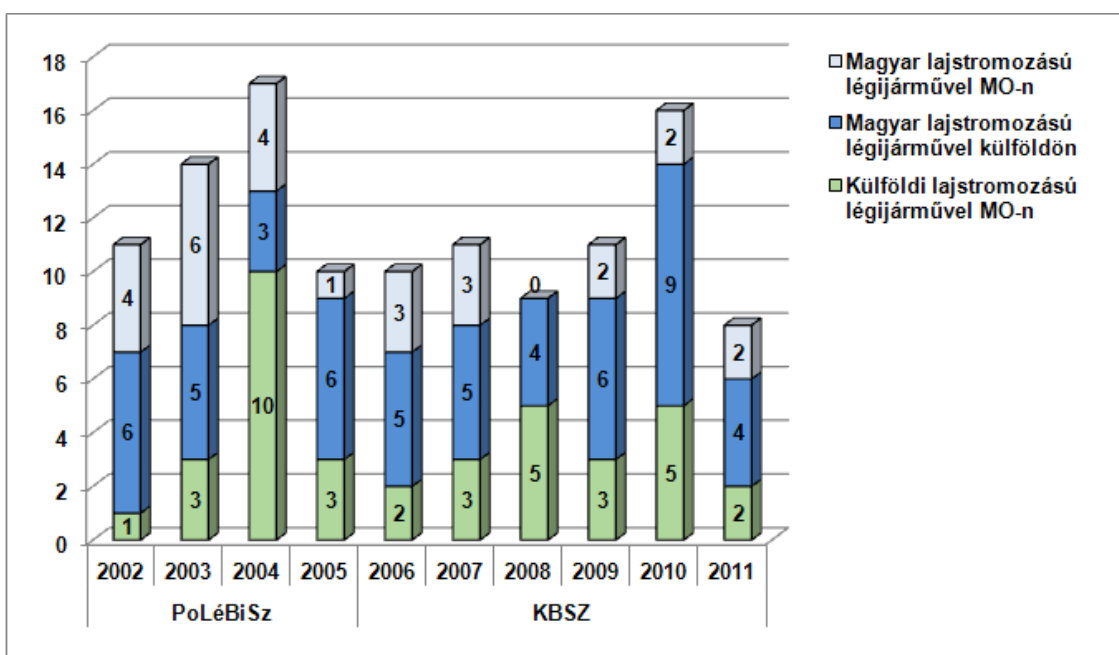
A 2250 és 5700 kg MTOM közötti légi jármű kategóriában megkezdett 2 szakmai vizsgálat érintette magyar lajstromban lévő légi járműt.

A 2250 kg MTOM alatti légi jármű kategóriában megkezdett 28 szakmai vizsgálatban 7 külföldi lajstromban/nyilvántartásban lévő légi jármű (is) érintett volt.

#### **1.2.2.1.1 5700 kg MTOM feletti események – Kereskedelmi célú repülés**

Az 5700 kg MTOM feletti kategóriában 2011-ben légi közlekedési baleset nem történt. Az év során bejelentett 15 súlyos repülőesemény közül 8 ebben a kategóriában történt.

#### **5700 kg MTOM feletti kategóriában a súlyos repülőesemények megoszlása 2002-2011 között az érintett légi járművek lajstromozása, ill. az eset helye szerint**





A magyar lajstromban lévő repülőgépek súlyos repülőeseményei közül a repülésbiztonság szempontjából a legnagyobb kockázatot az az eset jelentette, amikor egy Boeing 737-800-as repülőgép farok része nekicsapódott a futópálya felületének a Görögországhoz tartozó Kréta sziget Iráklío (Heraklion) repülőterén a leszállás során. Az esetet a görög balesetvizsgáló hatóság vizsgálja, így az eset besorolását is a görög társszervezet tette meg.

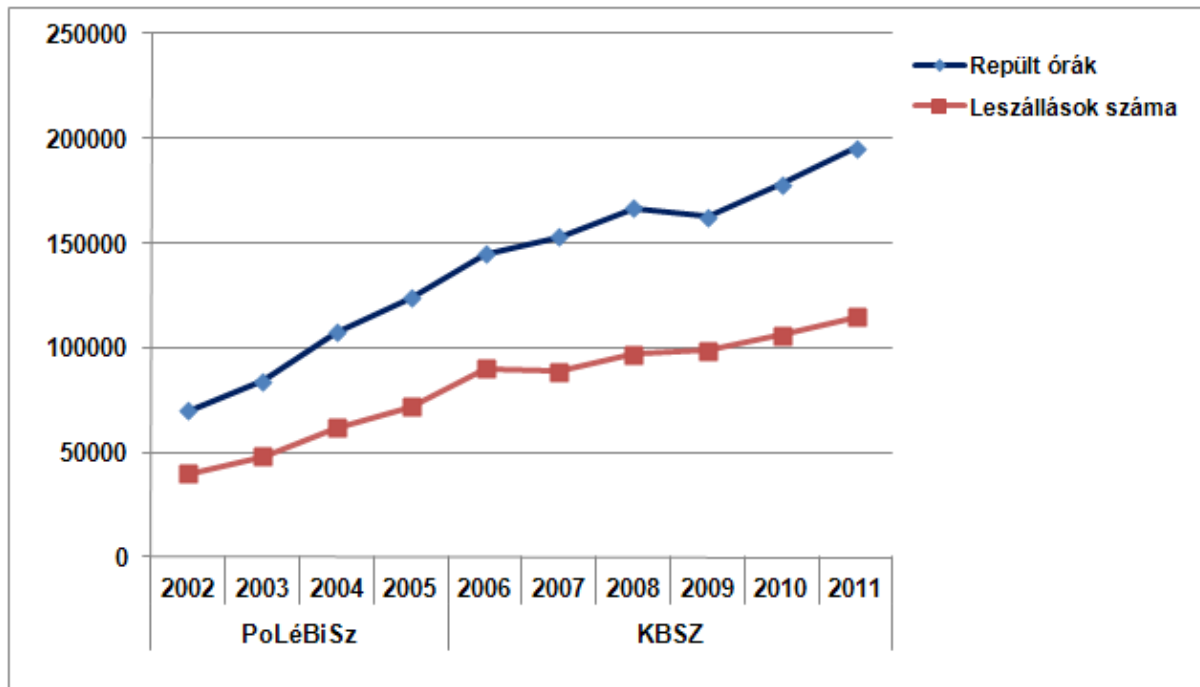
Az év folyamán két magyar lajstromban lévő Airbus A320-as repülőgéppel következett be külföldi (román és ukrán) légtérben súlyos repülőeseménynek minősülő veszélyes megközelítés, melynek során a repülőgépek közötti távolság („elkülönítés”) a légiközlekedés szabályai szerint biztonságosnak minősülő értéknél lényegesen kisebbre csökkent. Kisebbsúlyú elkülönítési hiányosság vagy TCAS riasztás magyar repülőgéppel külföldi légtérben 23 további esetben fordult elő. Magyar légtérben 19 hasonló eseményről érkezett bejelentés, melyek közül 13 alkalommal volt egyik vagy mindkét érintett légi jármű külföldi lajstromban.

Két esetben fordult elő, hogy magyar lajstromban lévő Boeing 737-es repülőgép utasterében és pilótafülkéjében olyan mértékben lecsökkent a légnyomás, hogy oxigénmaszk használata vált szükségessé az utasok és a személyzet számára. Egyik esetben műszaki hiba idézte elő a nyomás rendellenes lecsökkenését, míg a másik alkalommal a személyzet hibás ténykedése. A műszaki hiba részleteinek megismerését követően jelentős változtatásokat hajtottak végre az érintett rendszer kialakításában és üzemeltetésében.

Ugyancsak számottevő kockázattal járt, amikor budapesti felszálláskor váratlanul meghibásodott majd kigyulladt egy román lajstromban lévő ATR-42-es turbólégcsavaros repülőgép egyik hajtóműve. A személyzet nyomban visszafordult, és az irányítás valamint a repülőtéri tűzoltóság azonnali reagálásának köszönhetően az utasok és a repülőgép percek alatt biztonságban voltak. A budapesti szakmai vizsgálat rövid idő alatt nemzetközi vizsgálatná vált, mert bebizonyosodott, hogy néhány hónapon belül két további hasonló eset is bekövetkezett - Dániában és Olaszországban - ugyancsak a kanadai gyártmányú Pratt & Whitney hajtómű turbinalapátjának törése miatt. A három üzemeltető állam balesetvizsgáló szervezetei egyesített erővel dolgoznak a szükséges biztonsági ajánlások kiadásán.

Az év folyamán a KBSZ emelkedő számban kapott bejelentést arról, hogy magyar légtérben repülő légi járműveket lézer sugárral vettek célba, ami esetenként a pilóták elvakításához vezethetett volna, illetve előfordult, hogy munkájuk veszélyes megzavarását eredményezte. Nemzetközi tapasztalatok azt mutatják, hogy a nagyenergiájú lézer eszközök beszerzésének, illetve házilagos előállításának egyre olcsóbbá és egyszerűbbé válása megfelelő ellenintézkedések híján törvényszerűen vonja maga után a hasonló esetek rohamos elszaporodását. A súlyosabb következmények – lehetőség szerinti – megelőzése érdekében a KBSZ balesetvizsgálói a Budapest Airport Zrt. és a HungaroControl Zrt. szakembereivel közösen ajánlásokat dolgoztak ki jogszabály módosításra, hatósági intézkedésekre, valamint az érintett hajózó- és repülésirányító állomány felkészítésére.

### Magyar lajstromozású 5700 kg MTOM feletti légijármű park repülési teljesítményeinek alakulása\*



#### 1.2.2.1.2 5700 kg MTOM alatti események – Általános és munkavégzés célú repülés

Ebbe a kategóriába tartozik

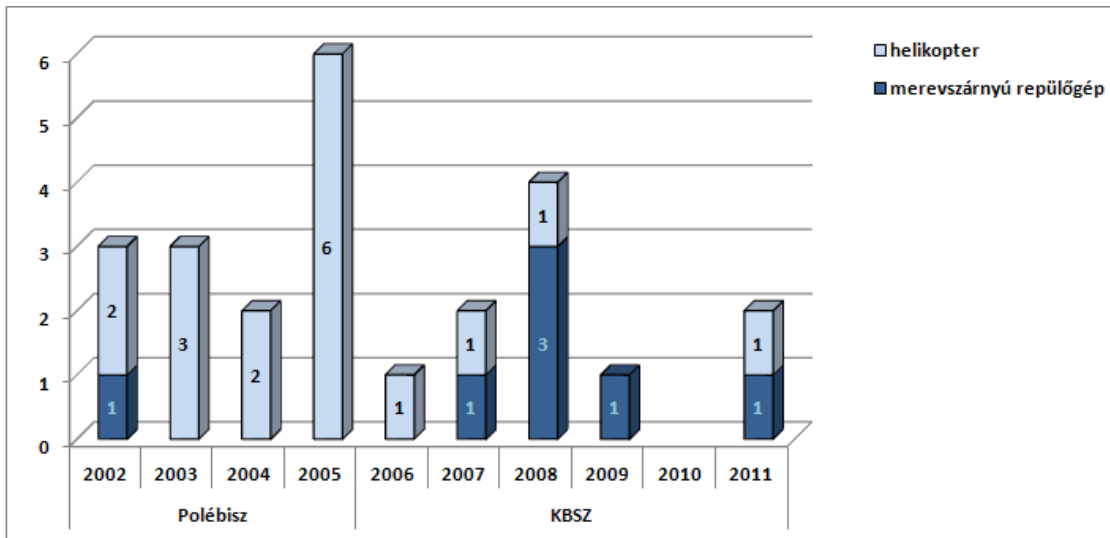
- kereskedelmi célú repülésből a légi taxizás és a sétarepültetés,
- általános célú repülésben a kedvtelési célú és a sportrepülés, az üzleti célú repülés, valamint a gyakorló repülés,
- munkavégzés célú repülésben egyebek között a légi mentés, hirdetésmények légi vontatása, ipari célú ellenőrző repülés,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

Az 5700 kg MTOM alatti kategória eseményeinek értékelésekor célravezető külön kezelni a 2250 és az 5700 kg MTOM közötti, illetve a 2250 kg MTOM alatti kategóriába tartozó légijárműveket.

**A 2250 és az 5700 kg MTOM közötti kategóriába** a darabszámot tekintve viszonylag kevés magyar lajstromozású légijármű tartozik. Ezekkel többnyire mezőgazdasági munkát végeznek, és olyan típusok tartoznak ide, mint pl. AN2, Z37 (Čmelak), PZL Dromedar. Az AN2 típust ezen kívül használják még ejtőernyős ugratásra. A Magyarországon üzemeltetett helikopterek nagyobb része (pl. KA26, EC-135, Ecureuil) ebbe a kategóriába tartozik. A tevékenységet tekintve mentőhelikopterként, illetve mezőgazdasági munkát végző légijárműként hasznosulnak, illetve nagyfeszültségű gáz- és elektromos vezetékek ellenőrzését is végzik velük. Kizárólag kedvtelési célú repülésre ezeket a légijárműveket jellemzően nem használják.

Az elmúlt évek baleseti statisztikáját tekintve látható, hogy zömében helikopter események fordultak elő.

### Légiközlekedési balesetek megoszlása a 2250 és az 5700 kg MTOM közötti légi jármű kategóriában



2011-ben két légiközlekedési balesetet jelentettek:

- mezőgazdasági tevékenység végrehajtása közben teljesítménycsökkenés miatt a helikopter kényszerleszállást hajtott végre és eközben jelentősen sérült,
- sikertelen felszállás következtében a légi jármű jelentősen sérült.

Súlyos repülőeseményt 2011-ben a 2250 és az 5700 kg MTOM közötti kategóriában nem jelentettek.

**A 2250 kg MTOM alatti kategóriát** alapvetően a sport- és hobbi repülés jellemzi. A kisgépes kategóriában a bejelentett események számának alakulása az előző évek tendenciájához hasonlóan tovább csökkent. A 2010-es évhez viszonyítva több mint tíz százalékos a különbség, a 2009-es évvel összehasonlítva azonban meghaladja a huszonöt százalékot. Ez a folyamat jobbra a repülési teljesítménymutatók (felszállások száma) csökkenésének a következménye, és valamelyest hozzájárul, hogy 2011 decemberben az Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatala (továbbiakban NKH LH) ideiglenesen felfüggesztette a közel 400 darab kisrepülőgép üzemben tartásáért felelős Magyar Repülő Szövetség ez irányú tevékenységének engedélyét. Így ezek a gépek a felfüggesztés után nem repülhettek.

Hazánkban a légiközlekedési balesetek döntően ebben a kategóriában történnek. Súlyos repülőesemény bejelentése – vélhetően hajlandóság hiányában – továbbra sem jellemző.

A balesetek számának alakulása leköveti a bejelentések számának csökkenő tendenciáját. A halálos balesetek száma - 5 - viszont a sokéves átlagot követte, azaz itt nem figyelhető meg csökkenés, sőt az előző évhez képest emelkedés volt tapasztalható. Bár az esetek nagy részének kivizsgálása még nincs lezárva elmondható, hogy a balesetek bekövetkeztében továbbra is az emberi tényező játsza a legjelentősebb szerepet. Mégpedig úgy, hogy vagy közvetlenül repüléstechnikai hiba idézte elő a balesetet, vagy a fellépett műszaki hiba vagy egyéb körülmények okozta különleges repülési helyzetekben a repülőgépvezető reakciója nem volt megfelelő vagy elmaradt.

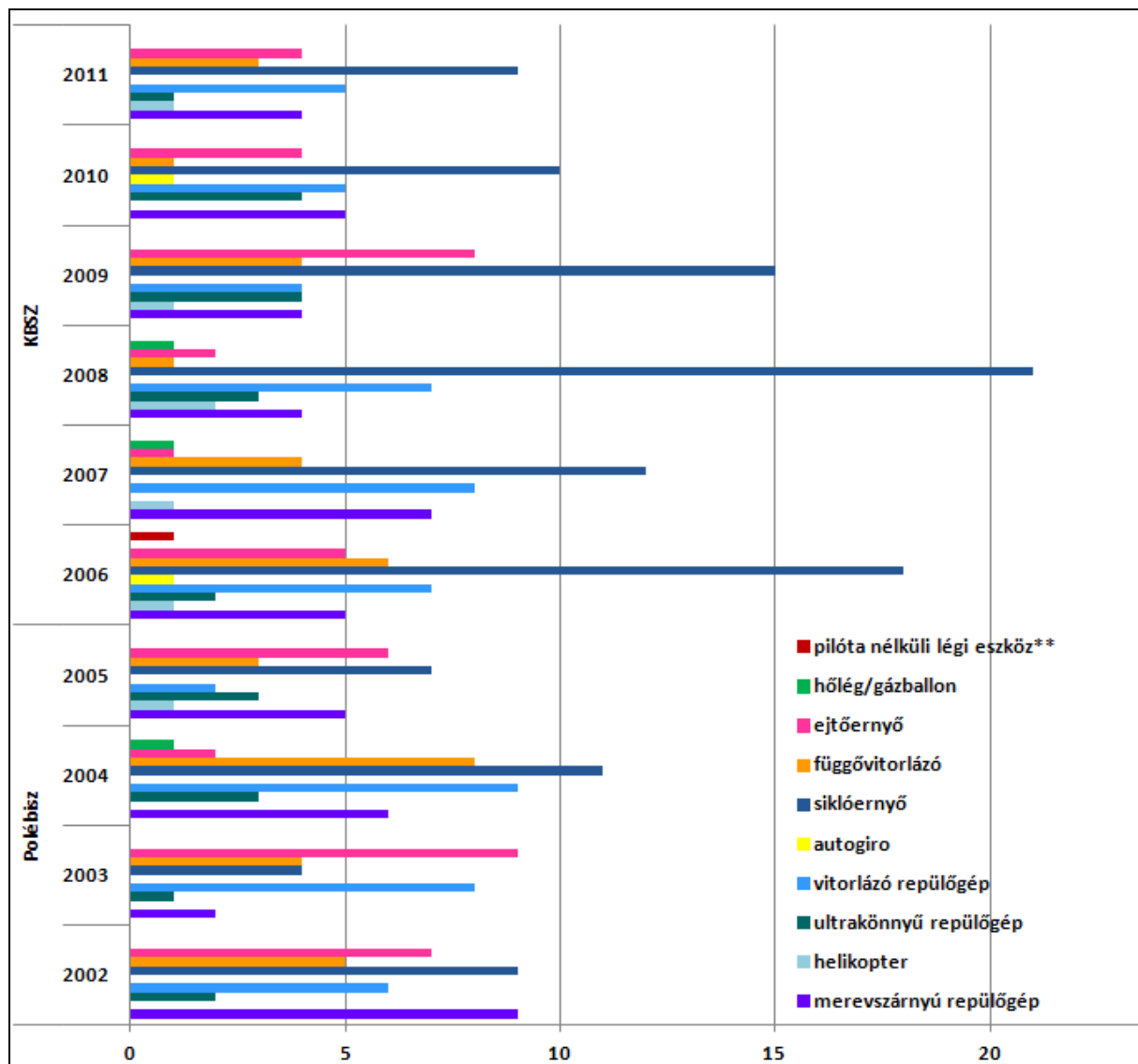
2011. év 5 halálos balesete, amely 7 áldozatot követelt:

- Apollo Fox típusú ultrakönnyű repülőgép berepülése közben leállt a motor. Pilótája kis magasságban megpróbált visszafordulni a reptérre, de a nagy

bedöntésű fordulóban sebességét elvesztette. A repülőgép átesett és lezuhant, vezetője a helyszínen életét veszítette.

- Scottish Aviation „Bulldog” típusú repülőgép leszálláshoz történő behelyezkedés közben, kis magasságú manőverezés közben átesett és lezuhant. Pilótája és egyik utasa életét veszítette.
- Az Egyesült Királyság területén egy angol tulajdonban lévő, de magyar lajstromozású és magyar szervezet által üzemben tartott Gazelle típusú helikopter lezuhanása követelte vezetője életét.
- Siklóernyős csőrlésből rendben felszállt, majd repülés közben - szemtanúk állítása szerint - egy "spirál" manőver végrehajtása során az ernyője összecsavarodott és kb. 100m-es magasságból lezuhant, életét veszítette.
- Motoros sárkányrepülő utassal felszállt és nem tért vissza. A keresést még aznap este megkezdték, a légi járművet azonban csak másnap a reggeli órákban találta meg a légirendészet helikoptere a reptérről kb. 1km távolságra. A légi jármű pilótája és utasa életét veszítette.

### Légiközlekedési balesetek megoszlása a 2250 kg MTOM alatti légi jármű kategóriában\*



\* beleértve a motoros változatokat is

\*\* beleértve a repülőgép modellt is

A kisértés esetek egy jelentős része, a balesetek nagyobb része a 2011-es évben is a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek körében történt. A megváltozott jogszabályi környezet miatt a KBSZ-nek ezen légi járművek körében bekövetkezett balesetek és súlyos események vizsgálatára már nincs kötelezettsége. A KBSZ csak azokat az eseteket vizsgálja ebben a körben, amelyek halálos áldozattal járnak, illetve amelyekből a repülésbiztonság javítása szempontjából tanulságokat lehet levonni.

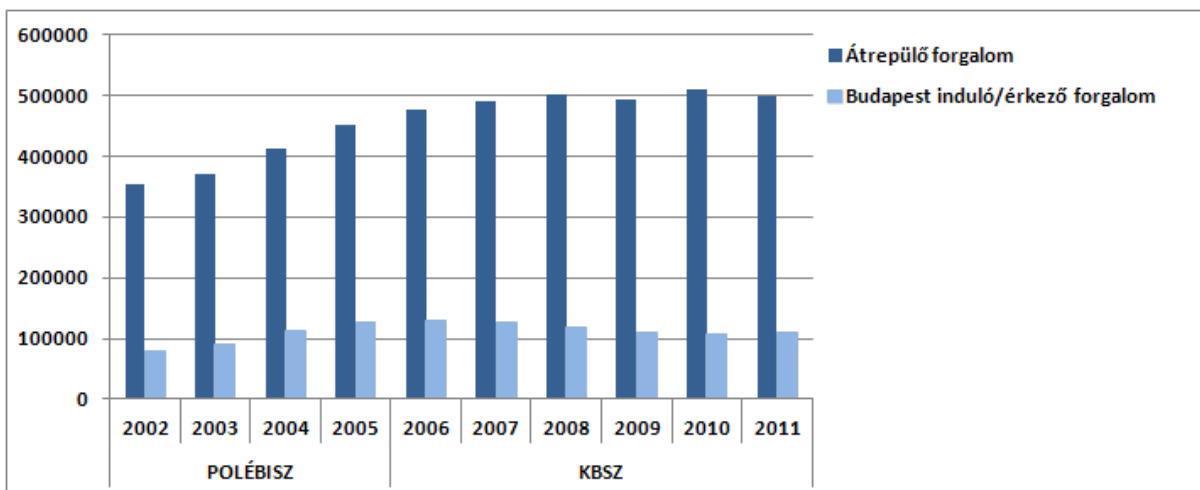
Külön említést érdemel a siklórepülés, mint a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek egyik legnépszerűbb és egyik legjobban elterjedt fajtája. A siklórepülés ma Magyarországon jelentős szabályozási, illetve bizalmi válságban van. 2008. évben a regisztrált repülőeszközök száma mintegy 1700 volt. Tárgyévben összesen legfeljebb 1000 repülőeszközt regisztráltak. A maradék – a tapasztalatok alapján nagy valószínűséggel - nem hagyta abba a repülést, hanem regisztráció, biztosítás, repülésbiztonsági szolgálat és légi alkalmassági vizsgálatok nélkül tovább repül.

Miközben a siklórepülőök száma nem lett kevesebb, a starthelyeik száma és az általunk bejárható légtér mérete is csökken. Ezért a starthelyeiken és az általunk használható légtérekben a zsúfoltság évről évre nő. A siklórepülést illetően továbbra is fennáll az a kettősség, miszerint bizonyos vonatkozásokban a túlszabályozottság, más részről viszont a szabályozatlanság jellemzi. Mindezek összességében a siklórepülőök egy részét a legális kereteken kívül maradásra ösztönzik.

A KBSZ a fent említett jelenségek kiküszöbölése és a siklóernyősök jogkövető magatartásának elősegítése érdekében több biztonsági ajánlást is megfogalmazott a jogalkotók, illetve az NKH LH felé.

### 1.2.2.1.3 Légiforgalmi (Air Traffic Management – ATM) vonatkozású események

#### Légiforgalmi adatok\*



\* forrás HungaroControl Zrt.

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

		KBSZ				
		2007	2008	2009	2010	2011
<b>ATM BEJELENTÉSEK ÖSSZESEN</b>		<b>101</b>	<b>82</b>	<b>48</b>	<b>124</b>	<b>103</b>
<b>Baleset</b>		-	-	-	-	-
<b>Súlyos repülőesemény</b>		1	4	1	9	3
<b>Repülő-esemény</b>	<b>Komoly repülőesemény</b>	6	1	1	1	3
	<b>Jelentős repülőesemény</b>	14	1	1	5	3
	<b>Repülőesemény</b>	48	57	37	85	77
<b>Rendellenesség</b>		32	19	8	24	17

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

A bejelentések során a KBSZ megkülönböztet ún. ATM műszaki eseményeket és ATM repülőeseményeket. Az ATM műszaki eseményekben légijármű 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. Ezen eseményeket jelen beszámoló nem tartalmazza, mert közvetlen repülésbiztonsági vonatkozással nem rendelkeznek.

2011-ben ATM vonatkozású baleset nem történt. A hazai légtérben egy súlyos légiforgalmi repülőesemény történt: katonai légijármű Pápa MTMA elhagyása után 3000 láb magasságról süllyedt 1500 láb magasságra, amikor a pilóta egy polgári légijárművet pillantott meg, és az ütközés elkerülése érdekében azonnali kitérő manővert kellett végrehajtania. A polgári légijárműről a légiforgalmi szolgálatnak nem volt információja. A másik két súlyos légiforgalmi esemény helyszíne külföldi légtér volt.

*A KBSZ Repülési főosztálya által a polgári légiközlekedés területén 2011. évben megkezdett eseményvizsgálatok rövid áttekintését a 1. sz. melléklet tartalmazza.*

### 1.2.2.2 2011-ben lezárt eseményvizsgálatok

**A Repülési főosztály 2011-ben 26 polgári esemény vizsgálatát zárta le Zárójelentés kiadásával. Ezekhez kapcsolódóan a polgári légiközlekedés területén 18 biztonsági ajánlás is kiadásra került.**

**A 2011. év végén 10 esetben a Zárójelentés-tervezet került kiküldésre, és mivel a Kbv. ezen tervezetek véleményezésére 60 napot ad az érintett szervezeteknek, személyeknek, ezen események Zárójelentése 2012. elején került kiadásra.**

A 2011-ben történt légiközlekedési események közül a Repülési főosztály részére az üzemeltetői biztonsági szervezetek 137 saját hatáskörben végzett vizsgálat Zárójelentését küldték meg tájékoztatás céljából, amelyeket az Repülési főosztály azok áttanulmányozását követően tudomásul vett.

A KBSZ Repülési főosztálya ugyan nem volt közvetlenül érintve az Air France 447-es járata balesetének kivizsgálásában, de mivel a repülőgépen magyar

állampolgárok is voltak, érintett országként akkreditált képviselőjén keresztül folyamatosan tájékoztatást kért és kapott a francia balesetvizsgálóktól, amelyekről két alkalommal tájékoztatta a magyar áldozatok hozzátartozóit is.

### 1.2.3 Biztonsági ajánlások

**2011-ben a KBSZ a polgári légitársaságok érintően 18 biztonsági ajánlást adott ki.** Ezek közül egyet még a vizsgálat menetében, azonnali intézkedést javasolva. A biztonsági ajánlás kiadására azért került sor, mert egy csörlésből felszálló vitorlázó repülőgép farokcsúszójába beleakadt egy másik, a földön fekvő csörlőkötél, aminek az ernyője belobbant és visszafogta a repülőgépet. Emiatt a légitársaság intenzív süllyedés után kényszerleszállást hajtott végre a repülőtéren mellett. Személyi sérülés nem történt, de a légitársaság jelentősen rongálódott. Amikor nyilvánvalóvá vált, hogy a repülőgép mely részébe és hogyan akadt be a kötél, a KBSZ az alábbi biztonsági ajánlást adta ki:

#### **BA2011-163-4P-1A**

*A vizsgálat során a Vb azt tapasztalta, hogy a balesetet szenvedett repülőgép farokcsúszójának kialakítása illetve az üzemeltető igénybevételeből adódó rajta lévő sérülések olyanok voltak, amelyek lehetővé tették, hogy abba idegen tárgy, többek között a földön fekvő csörlőkötél beleakadjon.*

**A Vb javasolja az NKH LH-nak, hogy hívja fel az üzemeltető szervezeteket, hogy az általuk üzemeltetett farokcsúszós gépeken a farokcsúszók állapotát vizsgálják felül és azt rendszeresen ellenőrizzék. Minden olyan kialakítást, vagy hibákat szüntessenek meg, amelyek idegen tárgyak beakadását teszik lehetővé különös figyelemmel a csörlőkötélre.**

*Az ajánlás remélhető elfogadása és üzemeltetők általi végrehajtása esetén a csörlőkötél vagy egyéb idegen tárgy farokcsúszóba történő beakadásának kockázata megszűnik.*

Ezt a biztonsági ajánlást a címzett, az NKH LH elutasította, mert nem látta indokoltnak az üzemeltetők figyelmét külön is felhívni olyan dologra, amely véleményük szerint amúgy is kötelessége az érintetteknek.

A fenti és a Zárójelentések részeként kiadott további 15 biztonsági ajánlás mellett 2 biztonsági ajánlás üzemeltetői vizsgálatához kapcsolódóan, azt kiegészítve került kiadásra.

*A KBSZ által a polgári légitársaságok területét érintően 2011-ben kiadott biztonsági ajánlásokat a 2. sz. melléklet tartalmazza.*

### 1.3 Állami célú légiközlekedés

A 2011. évben az állami légiközlekedés területéről 76 bejelentés érkezett a KBSZ-hez. Ezek közül csak 1 érintett külföldi lajstromban lévő légi járművet.

Légiközlekedési baleset 5 történt, 2 pilóta nélküli légi járművel, 3 pedig ejtőernyős ugrás során. Az ejtőernyős balesetek egyike halálos kimenetelű volt.

A bejelentések harmada a Magyar Honvédség legfiatalabb gépeivel, a JAS 39 Gripennel kapcsolatos esemény volt. Arányaiban hasonló részt képviselnek a honvédségi helikopterekkel kapcsolatos bejelentések, a többi a pápai nehéz szállító repülőegység C-17 típusú repülőgépeivel és a készenléti rendőrség helikoptereivel, illetve az ejtőernyős ugrásokkal volt összefüggésben. Ez utóbbi közül kiemelendő, hogy a 8 ejtőernyős esemény közül 3 volt baleset, és az egyik balesetben 1 személy életét veszítette. A repülőesemények során 5 esetben madárral ütközést jelentettek.

Elmondható, hogy az állami légiközlekedés biztonságára a légi járművek műszaki állapota van a legmarkánsabb hatással. Amíg a Gripenek esetében a műszaki jellegű események kiváltó okai az üzemeltetési ciklus első szakaszára jellemző meghibásodások (fedélzeti computer, oxigénrendszer, elektronika meghibásodása) voltak, amelyek általában nem előzhetők meg, a katonai helikopterek esetében az üzemeltetési ciklus harmadik szakaszra jellemző hibák fordultak elő, s ezek már felújítás-, nagyjavítás függők.

A KBSZ 2011. év során 7 esetben indított szakmai vizsgálatot. Ezek közül 4 esetben a helikopter hajtóművéből érkezett tűzjelzés, amelyekről a vizsgálat során bebizonyosodott, hogy hamis jelzések voltak. A másik 3 szakmai vizsgálat tárgya ejtőernyős ugrás volt.

Az eseményvizsgálat lezárását követően, a Zárójelentés részeként a KBSZ 2011-ben 1 biztonsági ajánlást adott ki az állami légiközlekedést érintően, üzemeltetői vizsgálathoz kapcsolódva, azt kiegészítve pedig további 3 ajánlást tett. A KBSZ által kiadott biztonsági ajánlások mindegyikét elfogadták, végrehajtásra kerültek.



## 1. sz. melléklet

KBSZ által 2011. évben a polgári légitársaságok területén megkezdett szakmai vizsgálatok

Dátum 2011.	Esemény	Minősítés
01.03.	Az elkülönítési minimum 4,2 mérföldre csökkent a két repülőgép között.	Repülőesemény
01.06.	A légitársaság személyzete hidraulika rendszer meghibásodást jelentett, megszakította az útvonalát és Budapesten leszállt.	Repülőesemény
01.16.	Apollo Fox UL légitársaság motorja leállt, a leszállási manőver hirtelen kezdésekor a légitársaság lezuhant, a pilóta életét veszítette.	Légitársasági baleset
02.09.	Állóhelyről történő guruláskor a "Glasair" repülőgép fékhiba miatt beleütközött egy ott parkoló repülőgép bal oldalába.	Légitársasági baleset
02.27.	A kezdő siklóernyős a felszállás után erős légáramlatba került, ami miatt az ernyője átesett és lezuhant.	Légitársasági baleset
03.05.	Siklóernyős szenvedett balesetet a Hármashatár-hegy ÉNy-i oldalán.	Légitársasági baleset
04.22.	Ejtőernyős növendék, aki egy „Gyorsított Szabadeső Kiképzés” programban vett részt, a földet érésnél bokatorést szenvedett.	Légitársasági baleset
04.26.	Motoros siklóernyősnek alacsony magasságon becsuklott a szárny bal oldala. Egy zárt udvarba, a kerítés mellé esett, súlyos sérüléseket szenvedett.	Súlyos repülőesemény
04.27.	Katonai légitársaság pilótája Pápa MTMA elhagyása után egy polgári légitársaságot pillantott meg, az ütközés elkerülése érdekében a pilótának azonnali kitérő manővert kellett végrehajtania.	Súlyos repülőesemény
04.29.	Átrepülő járat román légtérben "első csomagteret füst" figyelmeztető jelzést kapott, visszafordultak és a budapesti repülőtéren rendben leszállt.	Súlyos repülőesemény
05.12.	A légitársaság jobb szárnya felszállás közben, elemelkedés után elérte a talajt és berádlizott.	Légitársasági baleset
05.21.	Célra szállás gyakorlásakor a siklóernyős 10-15 m-en túlfékezte ernyőjét, aminek következtében átesett és zsákeséssel ért földet. Súlyos sérülést szenvedett.	Légitársasági baleset
05.26.	Siklóernyős ernyője egy "spirál" manőver végrehajtása közben összezsugorodott és kb. 100m-es magasságból lezuhant.	Légitársasági baleset
06.05.	Zivatar miatt a vitorlázó repülőgép igyekezett a repülőterén leszállni, de erős csapadék és leáramlás miatt a repülőtér előtti bokros területen ért földet. A repülőgép jelentősen megrongálódott, személyi sérülés nem történt	Légitársasági baleset
06.17.	Felszállást követően a repülőgép jobb hajtóművében tűz keletkezett, és füst került az utastérbe is. A légitársaság visszaszállt, az utasok vészkiürítéssel hagyták el a fedélzetet.	Súlyos repülőesemény

06.20.	Mezőgazdasági tevékenység végrehajtása közben teljesítménycsökkenés miatt a helikopter kényszerleszállást hajtott végre.	Légiközlekedési baleset
06.22.	A siklóernyős pilóta a domboldalról történő felszállást követően, kb. 5-7m-es magasságból leesett. Súlyos sérülést szenvedett.	Légiközlekedési baleset
06.25.	Leszállás közben a pilótának kb. 5 - 6 m-es magasságban összecukódott az ejtőernyője és durván ért földet. Súlyos sérülést szenvedett.	Légiközlekedési baleset
07.08.	Egyenes vonalú siklásból "megmerült" az ernyő. A pilóta a földetéréskor súlyos sérülést szenvedett.	Légiközlekedési baleset
07.17.	A légi jármű későn szakította meg a felszállást, és leszaladt a futópályáról.	Súlyos repülőesemény
07.18.	A légi jármű kis sebességgel emelkedett el, aminek következtében a repülőgép lebillent, a pályának ütközött és a futómű kitörése után a pályáról lecsúszott.	Légiközlekedési baleset
08.03.	Motoros sárkányrepülő utassal a repülésből nem tért vissza. Kutatás-mentés indult. A pilóta és utasa életét veszítette.	Légiközlekedési baleset
08.05.	Csőrlésből felszálló légi jármű farokcsúszójába beakadt a másik kötél, melynek ernyője belobbant. A légi jármű intenzív süllyedés után kényszerleszállást hajtott végre a repülőtér mellett.	Légiközlekedési baleset
08.06.	A légi jármű futóműve leszállás közben becsuklott, a légcsavar sérült.	Repülőesemény
08.19.	A siklóernyős egy háztetőre zuhant, súlyosan sérült.	Légiközlekedési baleset
08.20.	Motoros kisgép kényszerleszállást hajtott végre. A gép a háttára fordult, személyi sérülés nem történt.	Súlyos repülőesemény
09.01.	Siklóernyős a földetéréskor súlyos sérüléseket szenvedett.	Légiközlekedési baleset
09.03.	A légi jármű felszállás közben „berádlizott”. A szárny a talajjal érintkezett, oldalkormány és a bekötések sérültek.	Repülőesemény
09.04.	A légi jármű ismeretlen okból lezuhant. A fedélzeten 1 pilóta és 2 utas tartózkodott. Életveszélyes sérülésekkel szállították őket kórházba. A pilóta és egyik utasa később belehalt sérüléseibe.	Légiközlekedési baleset
09.10.	Felszállás után 4-5 perccel az olajnyomás mérő mutatója nulla értékre esett. A légi jármű kényszerleszállást hajtott végre. Sérülés nem történt.	Súlyos repülőesemény
09.16.	A repülőgép motorjának indítása után annak légcsavarja egy, a gép közelében tartózkodó személy súlyos sérülését okozta.	Légiközlekedési baleset
09.21.	Polgári járat és a légtérben tartózkodó katonai légi jármű között FL215 magasságon az elkülönítési minimum kb. 900 lábra és 3 NM-re csökkent.	Repülőesemény
09.30.	A földi kiszolgáló jármű széle hozzáért az egyes csomagtér ajtó lemezéhez, ami 15x15 cm-es területen megsérült.	Repülőesemény
10.30.	Leszálláskor a Cessna 177 típusú légi jármű hasra szállt. Személyi sérülés nem történt.	Súlyos repülőesemény

11.03.	A légi jármű a 13L futópályáról felszállási engedély nélkül kezdte meg a felszálláshoz történő nekifutást, megállásra és pályaelhagyásra utasították.	Repülőesemény
11.14.	A leszállás utáni gurulást végző légi jármű nekiütközött egy parkoló repülőgéppel. Mindkét légi jármű kis mértékben sérült.	Súlyos repülőesemény
11.23.	Felszállást követő emelkedés során FL170-es repülési szint megközelítésekor a kabinyomás túlzott csökkenésének hatására megszólalt a figyelmeztető dudajelzés, majd tovább emelkedve kiestek az utastérben az oxigénálcok. A személyzet visszafordult, és TPS feletti rövid várakozást követően leszállt Budapesten.	Súlyos repülőesemény
11.24.	A légi jármű személyzete CAT I minimummal rendelkezett. A repülőtéren az RVR értékek a CAT I-re meghatározott értéknél rosszabbak voltak. A személyzet átstartolt, majd hasonló körülmények között végrehajtott megközelítés után leszállt a 13 R pályára.	Repülőesemény
12.11.	A légi jármű egymotoros leszállási gyakorlat során a földet érést követően átstartolást hajtott volna végre, azonban a repülőgép balra kitért és a személyzet elvesztette annak kormányozhatóságát. A légi jármű egy kerítésoszlopnak ütközött, majd egy szőlőkertbe esett. A légi jármű gazdaságosan nem javítható. Személyi sérülés nem történt.	Légiközlekedési baleset
12.11.	Siklóernyős a csörlést követően kb. 10-15 m magasságból lezuhant, súlyos sérülést szenvedett.	Légiközlekedési baleset

## 2. sz. melléklet

### KBSZ által 2011. évben a polgári légi közlekedést érintően kiadott biztonsági ajánlások

#### BA2010-147-4P-1

A 2010. június 20-án történt súlyos repülőesemény vizsgálata során a Vb megállapította, hogy a járat indulása előtti éjszakán, a repülőgép hajtóművein 1500 órás karbantartást végeztek, amely tartalmazta mindkét hajtómű gáz-áramának átmosását is. A gáz-áram átmosását a kiadott Task Card-tól eltérően nem tiszta vízzel, hanem vegyszerrel bekevert tisztító folyadékkal hajtották végre. A tisztító folyamat alatt a kondicionáló rendszerbe rendeltetés ellenesen bekerült a tisztító folyadékban lévő „TURCO 5884” típusú vegyi anyag, amely a hajtóművezés végén nem lett kiszellőztetve a kondicionáló rendszerből. A felszállás után ez a vegyi anyag a kondicionáló rendszeren keresztül bekerült az utastérbe és kellemetlen szagával és párájával visszafordulásra kényszerítette a járat személyzetét.

A fentiek alapján a Vb javasolja a légi járművet üzemeltető légitársaság CAMO szervezetének, hogy vizsgálja meg annak lehetőségét, hogyan lehetne az MA72-040-01-00 számú Task Card 3. pontjának (Flush Water From the Lube, Sumps, and Bleed Systems of the Left Engine) (e) bekezdésébe beleépíteni a kondicionáló rendszer (Pack 1 és Pack 2) bekapcsolását, hogy a rendszer átszellőztetését, mielőtt forgalomba áll, biztosítsa. Természetesen ezt a változást a jobb hajtóműre vonatkozó leírásban is végre kell hajtani. Egyben javasoljuk, az említett Task Card felülvizsgálatát, hogy az aktuális AMM 72-00-00-100-803 Task-al szinkronban legyen (Oct 15/2009).

A javasolt intézkedéstől a Vb azt várja, hogy az ún. „Tiszta vizes hajtómű átmosás” esetén - amelynél a valóságban a tiszta víz tartalmazhat korrózió, vagy fagyásgátló adalékot - a kondicionáló rendszerbe a mosás folyamán véletlenül, rendellenesen bekerült mosó folyadék nem fog újból visszaforduláshoz vezetni.

Elfogadva, végrehajtva

#### BA2010-147-4P-2

A 2010. június 20-án történt súlyos repülőesemény vizsgálata során a Vb megvizsgálta a hajtómű gáz-áramának mosására használt GTE 300A-42 típusú berendezés használatával kapcsolatos tevékenységet. Bár az esemény kialakulásával nem voltak összefüggésben a tapasztalt eltérések, de a Vb olyan súlyúnak ítélte a tapasztalt hiányosságokat, hogy az alábbi biztonsági ajánlásokat fogalmazta meg a GTE 300A-42 berendezés használatával kapcsolatban:

Az elemzés fejezetben leírtak alapján a Vb javasolja a légi járművet üzemeltető légitársaság szerződött karbantartójának az ACE Kft.-nek, hogy a Minőségügyi Osztály intézkedjen a GTE (Gas Turbine Efficiency) típusú, a hajtóművek gáz-áram mosására rendszeresített hajtómű mosó készülék, két egyforma kialakítású tartályának egyértelmű és maradandó módon történő megjelöléséről úgy, hogy egyértelműen legyenek megjelölve a pozíciójuk, hasznosításuk és a bennük tárolt mosó/tisztító folyadék összetétele.

A javasolt intézkedéstől a Vb azt várja, hogy a tartályok tartalmának a véletlen felcserélésének lehetősége megszűnik.

Elfogadva, végrehajtva

**BA2010-147-4P-3**

*A vizsgálat során tapasztalt, és az elemzés fejezetben leírt hiányosságok megszüntetésére a következő ajánlást fogalmazta meg a Vb.*

**Az elemzés fejezetben leírtak alapján a Vb javasolja a légi járművet üzemeltető légitársaság szerződött karbantartójának az ACE Kft.-nek, hogy a Minőségügyi Osztály intézkedjen a GTE (Gas Turbine Efficiency) típusú, a hajtóművek gáz-áram mosására rendszeresített hajtómű mosó készüléken a karos kiválasztó csap helyzetének olyan értelmű megjelöléséről, amely egyértelműen hozzárendeli a kiválasztó csap helyzetét ahhoz a tartályhoz, amelyből a kifogyasztás történik.**

*A javasolt intézkedéstől a Vb azt várja, hogy a tartályok tartalmának a véletlen felcserélésének lehetősége megszűnik.*

Elfogadva, végrehajtva

**BA2010-147-4P-4**

*A vizsgálat során tapasztalt, és az elemzés fejezetben leírt hiányosságok megszüntetésére a következő ajánlást fogalmazta meg a Vb.*

**A Vb javasolja a légi járművet üzemeltető légitársaság szerződött karbantartójának az ACE Kft.-nek, hogy a Minőségügyi Osztály alkosson olyan Társasági Eljárást, amelyben leszabályozza „TURCO 5884” veszélyes vegyi anyag felhasználását, annak nyilvántartását és a GTE tartályaiban maradó folyadék kezelését.**

Elfogadva, végrehajtva

**BA2010-147-4P-5**

*A vizsgálat során tapasztalt, és az elemzés fejezetben leírt hiányosságok megszüntetésére a következő ajánlást fogalmazta meg a Vb.*

**Az elemzés fejezetben leírtak alapján a Vb javasolja a Malév CAMO-nak, hogy az ACE mérnökszolgálattal közösen vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy a jelenleg használt „TURCO 5884” típusú készítményt kiváltsák egy kevésbé környezetszennyező és nem rákkeltő anyaggal.**

*A Vb azt várja a fenti két biztonsági ajánlás megvalósulásától, hogy a környezetszennyező adalékanyag felhasználása csökkenni fog, anélkül hogy a hajtóművek hatékonysága kedvezőtlen irányba változna. Bár a rákkeltő hatás csökkenését nem fogjuk tudni kimutatni, de mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy a dolgozók lehetőleg a legkevesebb káros anyag behatásnak legyenek kitéve, és a kockázatot a minimumra csökkentsük. Nem beszélve arról, hogy megengedhetetlen egy légitársaságnál, hogy az utasok, ha csak kis időre is, de káros hatású permetanyagot lélegezzenek be utazásuk során. A Vb nagyon reméli, hogy hasonló okból történő visszafordulásra nem fog sor kerülni a jövőben.*

Elfogadva, végrehajtva

**BA2010-151-4P-1**

*Az esemény során a MEDI11 helikopter nem alkalmazta a HungaroControl és az OMSZ Légimentő Kht. között érvényben lévő együttműködési megállapodás szerint előírt „REDCROSS” kódszót, amely egyik feltétele volt annak, hogy számára a légiforgalmi szolgálat elsőbbséget biztosítson. Az eseménnyel összefüggésben felmerült az is, hogy az OMSZ Légimentő Közhasznú társaságnál, a HungaroControllal korábban kötött, az esemény idején már hatályát veszített együttműködési megállapodás van forgalomban.*

**A Vb javasolja az OMSZ Magyar Légimentő Nonprofit Kft. részére, hogy tartson ismeret felújító oktatást a légi jármű vezetők részére a HungaroControllal kötött hatályos együttműködési megállapodásról.**

*Az intézkedéstől a Vb azt várja, hogy az OMSZ légijárművei sürgősségi feladataik végrehajtása során a hatályos együttműködési megállapodásban foglaltak szerint üzemelnek a HungaroControl által ellenőrzött légterekben.*

Elfogadva, végrehajtása folyamatban

#### **BA2010-151-4P-2**

*A vizsgált eseményen kívül a KBSZ repülésbiztonsági adatbázisában több olyan eset is szerepel, amikor polgári, vagy katonai légiforgalmi szolgálatok a sürgősségi feladatot, ellátó légijárműveket nem tudták hatékonyan és biztonságosan kezelni és számukra elsőbbséget biztosítani. A Vb ezért biztonsági ajánlás kiadását kezdeményezi, mert a biztonságos és gyors mentőrepülést a légiforgalmi szolgálatok és a sürgősségi feladatot ellátó légijármű személyzetek gördülékeny együttműködésével az ország egész területe felett biztosítani kell. A HungaroControl és az OMSZ Légimentő Kht. között létrejött megállapodás kétoldalú, és nem biztosítja az egész ország területe feletti együttműködést a légiforgalmi szolgálatok és a sürgősségi feladatot ellátó szervezetek között.*

**A Vb javasolja a közlekedésért felelős miniszternek, hogy a nemzetközi eljárásokkal összehangoltan, a 14/2000. (XI.14.) KöViM rendeletben határozza meg a sürgős, életmentésével kapcsolatos valamint a kutató-mentő repülések Budapest FIR-ben történő végrehajtásának speciális szabályait.**

*A Vb az intézkedéstől azt várja, hogy országos szinten olyan egységes szabályok illetve eljárások kerülnek bevetésre, amelyek a sürgősségi repülések más légi forgalommal szemben elsőbbséget élvező, gyors és biztonságos végrehajtását teszik lehetővé.*

Válasz nélkül

#### **BA2010-151-4P-3**

*A Vb álláspontja szerint a sürgősségi repülések koordinálása annak fontossága miatt a fentebb említett BA2010-151-4P-2 biztonsági ajánlásban javasolt jogszabály módosításáig is szabályozást igényel.*

**A Vb javasolja az NKH LH részére, hogy mind polgári mind állami vonatkozásban kezdeményezze szakmai megállapodás kidolgoztatását és megkötését a légiforgalmi szolgáltatást biztosító és a sürgősségi repüléseket végreható szervezetek között annak érdekében, hogy a sürgősségi repüléseket az érintettek egyeztetett, szabványos eljárások szerint tudják végrehajtani.**

*A Vb az intézkedéstől azt várja, hogy a sürgősségi repülések biztonságos és hatékony kezelésére vonatkozó szakmai szabályok országosan, minden polgári és katonai légiforgalmi szolgálatoknál egységesen kerülnek alkalmazásra addig is, míg az egységes jogszabály módosítása hatályba nem lép.*

Elutasítva

#### **BA2010-151-4P-4**

*Az esemény során a légi járművek elkülönítését - elmondása alapján - az ADC látás útján hajtott végre. A Vb álláspontja szerint a megvalósult forgalmi helyzetben, az adott távolságról a légijárművek helyzetének és mozgásának látás útján történő pontos megítélése, illetve az elkülönítés ilyen módon történő biztosítása csak jelentős hibalehetőséggel, kétséges biztonsággal volt megvalósítható az ADC munkahelyéről.*

**A Vb javasolja a HungaroControl részére, hogy határozza meg azokat a feltételeket, (például a repülőgépek legnagyobb távolsága a repülőtértől, időjárási körülmények, forgalmi helyzet, vagy az elkülönítés legkisebb mértéke) melyek teljesülése esetén az ADC irányító jogosult egymásra mérvadó légijárművek látás útján történő elkülönítésére.**

A Vb az intézkedéstől azt várja, hogy az ADC irányítók a légijárművek látással történő elkülönítését csak olyan körülmények között alkalmazzák, amely esetekben a biztonságos elkülönítés ezzel a módszerrel minden kétséget kizáróan biztosítható.

Elutasítva

#### BA2010-172-4P-1

A Vb a szakmai vizsgálat során megállapította, hogy a jelenleg érvényes MEL (Rev. 22 JAN 30/2010) 24-1 pontja nem tartalmaz a szétcsatlakoztatott IDG-vel való üzemeltetés előtt az APU olajrendszerére vonatkozó ellenőrzéseket.

**A fentiek alapján a Vb javasolja, hogy a légijármű üzemeltetőjének (Malév Zrt.) CAMO szervezete módosítsa a MEL 24-1 pontjának REMARKS AND EXCEPTIONS oszlopát úgy, hogy MAINTENANCE (M) végrehajtandó karbantartási munkaként a szétcsatlakoztatott IDG-vel való üzemeltetés előtt, egyszeri végrehajtásra írja elő a következő ellenőrzéseket az APU-n:**

**Oil Filter Indicator Inspection (AMM TASK 49-81-13-200-801)**

**APU Oil Level Inspection (AMM TASK 12-13-31-200-801)**

**Magnetic Drain Plug Inspection (AMM TASK 49-81-81-200-801)**

Az ajánlás elfogadásától és végrehajtásától a Vb azt várja, hogy az APU nagyobb üzembiztonsággal fogja helyettesíteni az üzemképtelen generátort a szétcsatlakoztatott IDG-vel való üzemeltetés időtartama alatt, és hasonló okból nem kell majd megszakítani a járat végrehajtását.

Válasz nélkül

#### BA2010-218-4P-1

A Vb a szakmai vizsgálata során megállapította, hogy a függővitorlázóra szerelt visszatérítő mentőrendszer csak az egyik ülésből volt működtethető.

**A Vb javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatalának, hogy intézkedjen az üzembentartó szervezetek felé, a visszatérítő mentőrendszer bármely ülésből való működtetésének kiépítéséről.**

A Vb úgy véli, hogy a rendszer kiépítésével az alkalmazásról döntést hozó pilóta - önálló cselekvési lehetőség révén - nem kerül kiszolgáltatott helyzetbe.

Elutasítva

#### BA2010-218-4P-2

A Vb a szakmai vizsgálata során megállapította, hogy az üzembentartó szervezet tisztviselőjének többségi tulajdonát képező függővitorlázó légialkalmassági tanúsítványát maga az üzembentartó szervezet vezetője - a feltárt hiányosságok ellenére - állította ki.

**A Vb javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatalának, hogy a hasonló esetek kiküszöbölése érdekében - üzembentartó szervezetek légijármű tulajdonlása esetén - a légijármű légialkalmasságát a Légügyi Hivatal állapítsa meg.**

A javasolt intézkedéstől a Vb azt várja, hogy a megvalósulást követően csökken a repülésre alkalmatlan légijárművek részvétele a légiközlekedésben.

Elutasítva

**BA2010-327-4P-1**

*Az esemény üzemeltetői vizsgálata során a KBSZ azt tapasztalta, hogy az üzemeltető BISZ szervezete által tett bejelentése nem a tényleges történéseket tartalmazta és hiányos volt. A KBSZ számára megküldött Zárójelentés több ponton is téves megállapítást tartalmaz, amely az esemény nem kellő alaposággal végrehajtott vizsgálatából fakad.*

**KBSZ javasolja a Malév Zrt. BISZ szervezet vezetőjének, hogy tegyen intézkedéseket annak érdekében, hogy az általuk tett bejelentések tartalma a valóságban történt eseményeket tartalmazza. Az események vizsgálata során rendszeresen vizsgálja a személyzetek tevékenységét is, hogy megfelel-e az Operations Manual által előírtaknak. Ehhez rendszeresen vessék össze a parancsnoki jelentések tartalmát az adatírók által ténylegesen rögzített adatokkal, és ezek jelenjenek meg a készített Zárójelentésekben is.**

*Az ajánlás elfogadásától azt várja a KBSZ, hogy hasonló téves megállapítások nem fognak a Malév Zrt. BISZ szervezete által készített Zárójelentésekben megfogalmazásra kerülni. Remélhetően az eseményekről történt bejelentések pontosabbak és a tényleges történéseknek megfelelőek lesznek.*

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

**BA2011-003-4P-1**

*Az STCA funkció az esemény során hibásan működött.*

**A Vb javasolja a HungaroControl részére, hogy a gyártóval együttműködve vizsgálja ki és szüntesse meg az STCA funkció hibás működésének okát.**

*A Vb az intézkedéstől azt várja, hogy az STCA funkció a továbbiakban rendeltetés szerint fog működni.*

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

**BA2011-003-4P-2**

*Az STCA funkció működésének értelmezése az irányító állományon belül nem egységes.*

**A Vb javasolja a HungaroControl részére, hogy az irányító állománnyal a soron következő ismeret felújítási ciklusban ismertesse az STCA működését.**

*A Vb az intézkedéstől azt várja, hogy az irányítók egységesen értelmezik az STCA működését.*

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

**BA2011-003-4P-3**

*A konfliktusok kutatására és a beavatkozás tervezésére az irányítók az e célra tervezett SEP-TOOL funkció helyett az STCA biztonsági funkciót is gyakran használják, mert a MATIAS rendszer lassulása esetén ez egyszerűbb és kényelmesebb módszer.*

**A Vb javasolja a HungaroControl részére, hogy vizsgálja meg a MATIAS rendszer lelassulásának okait és intézkedjen ezek megszüntetésére, illetve hívja fel az irányítók figyelmét az STCA funkció helytelen használatának veszélyeire.**

*A Vb az intézkedéstől azt várja, hogy az irányítók munkáját a MATIAS lassulása nem fogja befolyásolni, illetve az egyes kiegészítő funkciókat azok tervezett feladata szerint fogják használni.*

Elfogadva, végrehajtás folyamatban



**BA2011-163-4P-1A**

*A vizsgálat során a Vb azt tapasztalta, hogy a balesetet szenvedett repülőgép farokcsúszójának kialakítása illetve az üzemszerű igénybevételből adódó rajta lévő sérülések olyanok voltak, amelyek lehetővé tették, hogy abba idegen tárgy, többek között a földön fekvő csörlőkötél beleakadjon.*

**A Vb javasolja az NKH LH-nak, hogy hívja fel az üzemeltető szervezeteket, hogy az általuk üzemeltetett farokcsúszós gépeken a farokcsúszók állapotát vizsgálják felül és azt rendszeresen ellenőrizzék. Minden olyan kialakításokat, vagy hibákat szüntessenek meg, amelyek idegen tárgyak beakadását teszik lehetővé különös figyelemmel a csörlőkötélre.**

*Az ajánlás remélhető elfogadása és üzemeltetők általi végrehajtása esetén a csörlőkötél vagy egyéb idegen tárgy farokcsúszóba történő beakadásának kockázata megszűnik.*

Elutasítva

**BA2011-188-4P-1**

*A vizsgálat során a KBSZ azt tapasztalta, hogy a MALÉV Q400 személyzete olyan alapfokú karbantartási munkálatokat végzett, (CDS hibaüzenet kiolvasás, hibakód törlés) amely speciális hatóságilag ellenőrzött tanfolyam elvégzéséhez és jogosításhoz kötött. A speciális tanfolyamot, amely jelenleg a légitársaságnál szervezés alatt van, a személyzet nem végezte el, jogosítással az esemény időpontjában nem rendelkezett.*

**A KBSZ javasolja a MALÉV Zrt.-nek, hogy haladéktalanul tiltsa meg a Q400 hajózó állomány számára, hogy a szóban forgó alapfokú karbantartási munkákat az előírt tanfolyam elvégzése és jogosítás megszerzése nélkül végezze. Amennyiben a MALÉV Zrt. elvárja a Q400-as hajózó személyzetektől az engedélyhez kötött alapfokú karbantartási munkálatok elvégzését, akkor biztosítsa az érintetteknek a szükséges tanfolyamok elvégzésének és a jogosítás megszerzésének lehetőségét.**

*Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén biztosítva lesz az, hogy alapfokú karbantartási munkálatokat a Q400 hajózó személyzetek a szükséges tudás és jogosítás birtokában végezzenek.*

Válasz nélkül

## 2. VASÚTI KÖZLEKEDÉS

### 2.1 Jogszabályi 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: Kbt.), 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 a tevékenység gyakorlása során szerzett tapasztalatok alapján felülvizsgálatra, módosításra került.

A Kbt. módosítása 2011. július 13-án lépett hatályba, mely a vasúti területen folytatott szakmai vizsgálatot több ponton is érinti

- A KBSZ hatásköre kibővítésre került: korábban a KBSZ hatásköre nem terjedt ki a helyi vasutakon bekövetkezett balesetek és események kivizsgálására. Ezeket a vasutakat - metró, földalatti vasút, fogaskerekű, sikló, városi villamosvasutak (Budapest, Miskolc, Debrecen, Szeged); kötélpályák, sífelvonók - ritkán következik be komoly baleset, azonban ezek veszélyessége – tekintettel a naponta szállított több száz ezres utasszámra – nagy. Ez a veszély indokolta ezen vasúti rendszerek bevonását is a szakmai vizsgálat hatáskörébe.
- Fogalommeghatározás: A vasúti baleset fogalma pontosításra került, mert a korábbi megfogalmazás kis mértékben eltért a vasútbiztonsági irányelv meghatározásától.
- Bírság: a repülési vizsgálatokra vonatkozó uniós szabályozás mintájára bevezetésre került a bírság intézménye a vasúti közlekedést érintő szakmai vizsgálat területén is. E bírság célja nem a közlekedési balesetek vagy közlekedési események részeseinek szankcionálása, hanem a szakmai vizsgálat eljárásjogi segítése, a szakmai vizsgálatot akadályozó, megtévesztő magánszemélyek vagy szervezetek szankcionálási lehetőségének megteremtése.

Ezzel párhuzamosan módosításra került a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (továbbiakban: Vtv.) is, mely a KBSZ tevékenységét érintően a vasúti területen is bevezette az üzemmentartói balesetvizsgálat intézményét. A légi közlekedésben meghonosodott és jól bevált üzemmentartói vizsgálati rendszer pozitív tapasztalatai alkalmazhatók a vasúti közlekedésben is a biztonság javításának hatékony eszközeként. Ezért a bevezetett új szabályozás alapján a kötelezően vizsgálandó súlyos vasúti balesetek kategóriájába nem tartozó események tekintetében, amennyiben a közlekedésbiztonsági szerv saját döntése alapján nem folytat le szakmai vizsgálatot, a vasúti társaság biztonsági szervezetét hívja fel az üzemmentartói vizsgálat lefolytatására, melynek eredményéről jelentésben kell tájékoztatni a közlekedésbiztonsági szervet.

A vasúti társaság a szabályozás értelmében létrehozhat saját biztonsági szervezetet, de annak feladata ellátására más vasúti társasággal szerződést is köthet. A biztonsági szervezet feladatait a biztonságirányítási rendszerben – az abban foglalt kötelezettségek sérelme nélkül, azokkal összhangban – lehet végrehajtani. A vasútbiztonsági tanúsítvány és a vasútbiztonsági engedély megszerzésére nem kötelezett üzemmentartó esetében – annak érdekében, hogy a társaság kötelezettségei arányban álljanak a társaság méretével és kisebb biztonsági

kockázatával – nem szükséges biztonsági szervezetet fenntartani, de ebben az esetben feladatait a vasútüzem-vezetőnek kell ellátnia.

Az új szabályozásnak nem célja, hogy a biztonsági rendszer megkettőződjön, nem kívánja érinteni a biztonságirányítási rendszer előírásai alapján lefolytatandó eseményszorgalmat, pusztán azt kívánja elérni, hogy a vasúti társaságok baleseti szorgalmának egyébként is elkészülő jelentését a közlekedésbiztonsági szerv megkapja, esetlegesen annak kiegészítését is kérhesse, és ezzel a közlekedésbiztonsági szerv biztonságra vonatkozó adatgyűjtését segítse. A biztonságirányítási rendszer részét képező szervezet bevonása a közlekedésbiztonsági szerv munkájába nem igényel többletforrást (létszám, stb.) egyik oldalon sem, azonban jelentősen kiszélesíti a közlekedésbiztonsági szerv tevékenységének információs bázisát, ezzel a vasúti közlekedés biztonsága javításának lehetőségeit.

A törvényi változások szükségessé tették az azokhoz kapcsolódó 7/2006. (II.27.) GKM rendelet felülvizsgálatát. A módosító javaslat 2011. év végére elkészült, annak megjelentetése 2012. évben történt meg (24/2012. (V.8.) NFM rendelet).

A KBSZ a Kbt. 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 biztonsággal kapcsolatos tanulságokkal szolgálhat,
- 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 Kbt. 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.

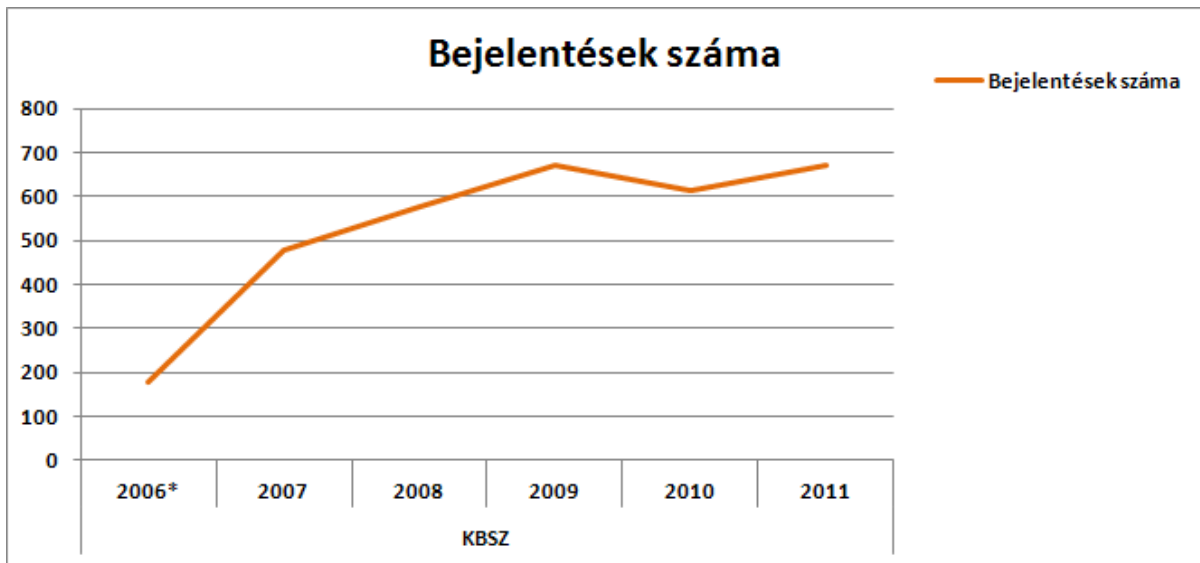
A fogalom az uniós jog pontos átvételével született, azonban annak utolsó fordulatának jelentése értelmezésre szorul. Ezen értelmezés egységes kidolgozására az Európai Vasúti Ügynökség egyik munkacsoportja foglalkozott, melynek munkájában Szervezetünk képviselője is részt vett. A kidolgozott útmutató 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 érintő, a vasúti közlekedés során bekövetkező, káros következményekkel járó nem szándékos esemény vagy események láncolata, amelynek kategóriái: ütközés, kisiklás, baleset vasúti átjáróban, mozgó jármű okozta személyi sérülés, tüzeset, egyéb vasúti baleset;

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.

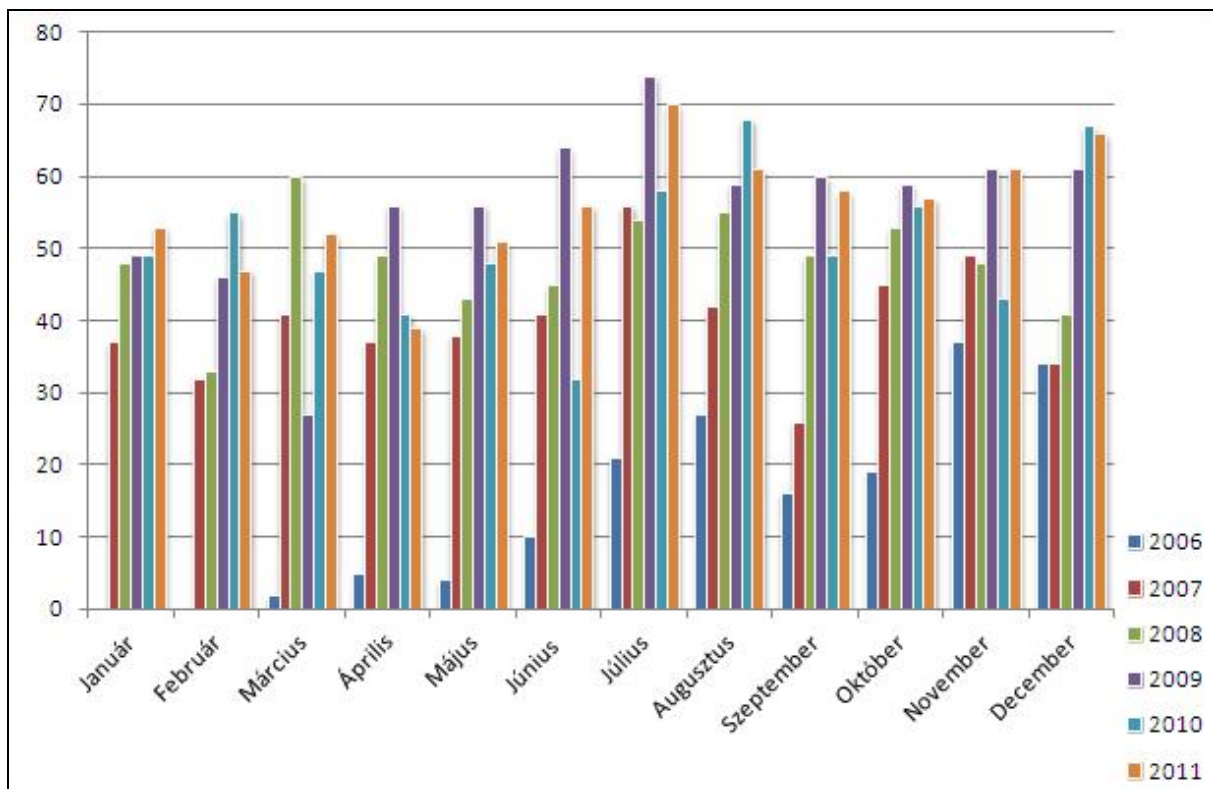
## 2.2 Bejelentések

### Vasúti események bejelentésének alakulása



\* 2006. március 1-től

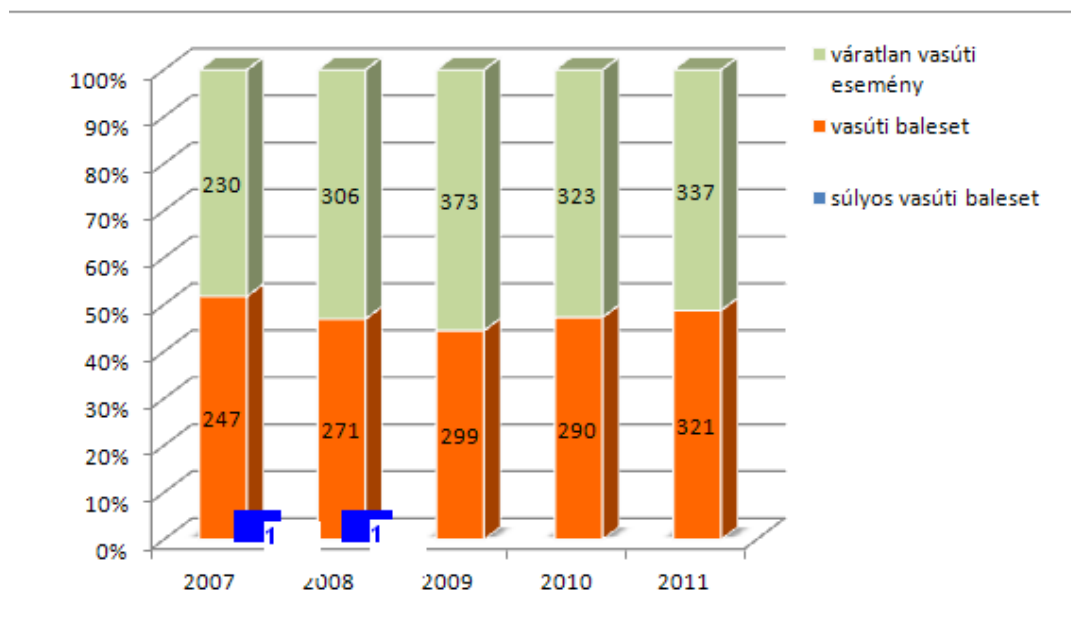
### KBSZ-hez 2011-ben érkezett vasúti közlekedést érintő bejelentések számának alakulása havi bontásban



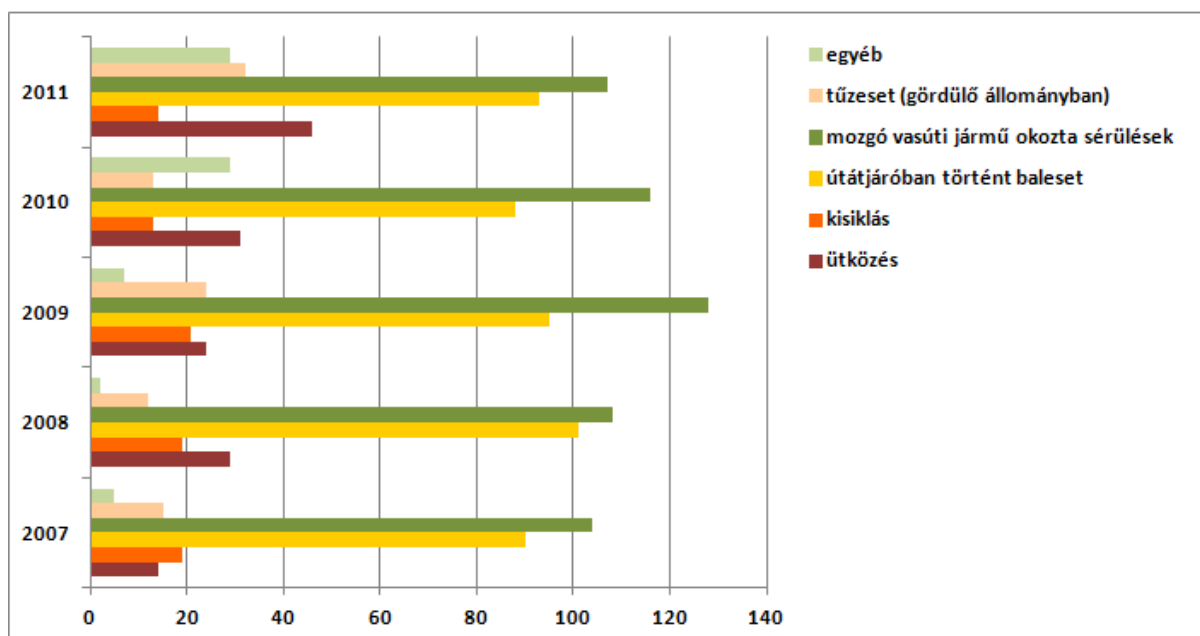
A 2011-es adatok tükrözik, hogy az év közbeni hatáskörbővülésnek megfelelően az ősz folyamán megérkeztek az első bejelentések a helyi és különleges vasutakat - metró, földalatti vasút, fogaskerekű, sikló, városi villamosvasutak (Budapest, Miskolc, Debrecen, Szeged); kötélpályák, sífelvonók - érintő balesetekről, eseményekről is. Ez a bejelentésszám 2012. évben várhatóan tovább fog emelkedni, tekintettel arra, hogy akkorra stabilizálódik a bejelentés gyakorlata az említett vasúti rendszerek esetében is.

A 671 bejelentés közül 13 volt nem közlekedési jellegű esemény.

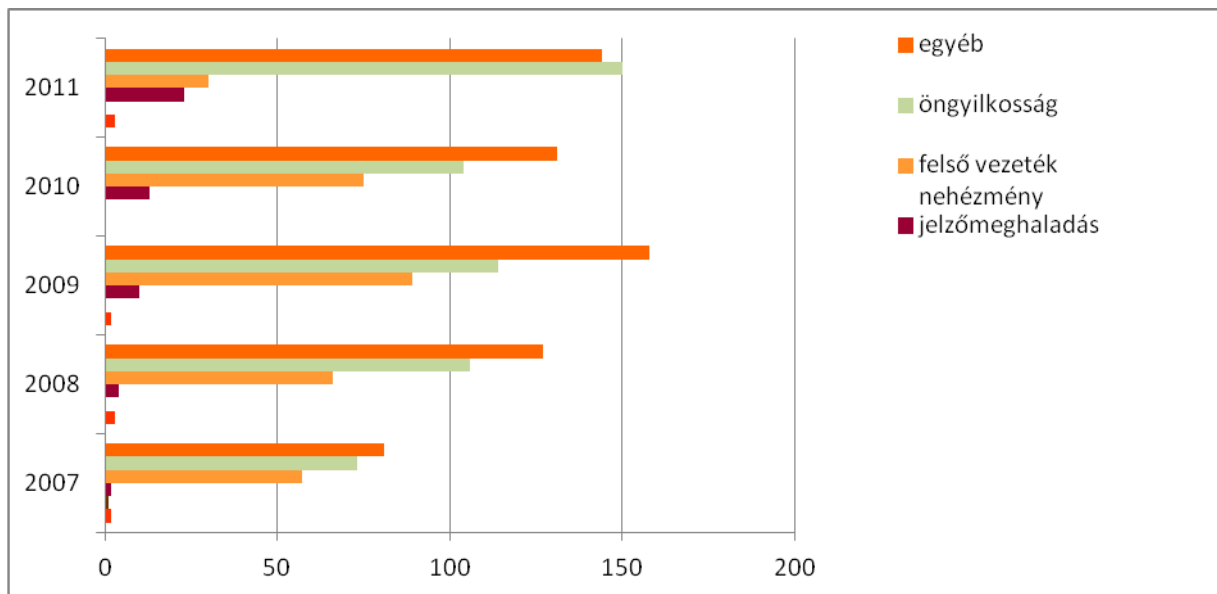
### **Bejelentett vasúti esetek alakulása az eset minősítése szerint**



### **Vasúti balesetek megoszlása a baleseti kategóriák szerint**

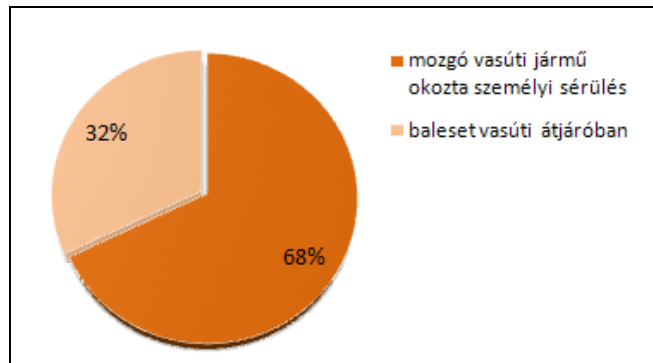


### Váratlan vasúti események megoszlása a baleseti kategóriák szerint



Az elmúlt időszakban továbbra is viszonylag magas – 2011-ben 23 - a KBSZ részére bejelentett jelzőmeghaladások száma. Ezek szerencsés kimenetelű, gyakorlatilag személyi és anyagi következmények nélküli veszélyeztetések, azonban minden alkalommal komoly biztonsági kockázatot jelentenek, néhány esetben térben és időben is igen közel volt egy súlyos baleset bekövetkezése. Emiatt a KBSZ saját döntése alapján több ilyen eseményt is a szakmai vizsgálat körébe vont, arról zárójelentést tett közzé, illetve biztonsági ajánlásokat fogalmazott meg.

Az EU és az ERA\* által használt **jelentős vasúti baleset** fogalom szerint 2011-ben 134 eset történt. Ezek közül 91 volt mozgó vasúti jármű okozta személyi sérülés, 43 pedig vasúti átjáróban történt baleset. Ütközés, siklás, a gördülőállományban kialakult tűz 2011-ben nem történt ebben a baleseti kategóriában.



\* Európai Vasúti Ügynökség (European Railway Agency)

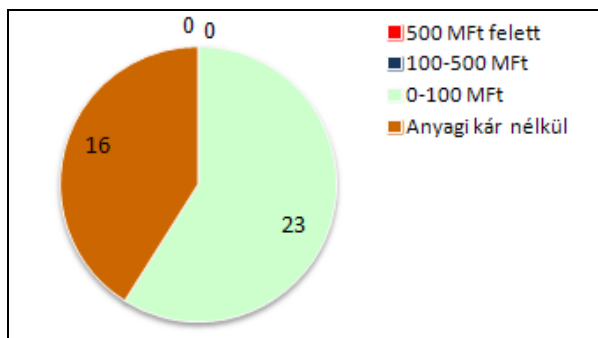
Az európai uniós statisztikai adatgyűjtés a Kbv-t.-ben meghatározottaktól eltérően csak az úgynevezett „**jelentős baleset**” minősítésű eseményekre terjed ki, mely minden olyan baleset, amely legalább egy mozgásban levő vasúti járművet érint, és legalább egy személy halálát vagy súlyos sérülését idézi 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 2011-ben megkezdett eseményvizsgálatok

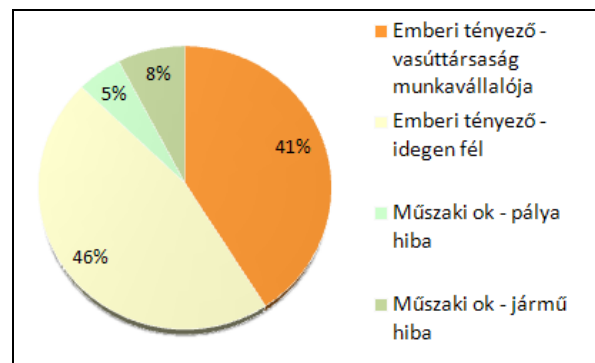
A KBSZ Vasúti főosztálya 2011-ben 39 esetben indított teljes körű szakmai vizsgálatot. Részletes adatgyűjtésre 399 esetben került sor. Ez utóbbiak esetében a feltárt körülmények alapján a főosztály nem tartotta szükségesnek a teljes szakmai vizsgálat lefolytatását.

A KBSZ által 2011-ben vizsgált vasúti eseteknek 16 halálos áldozata – közülük 15 útátjáró használó személy – és 8 súlyos sérültje – 2 fő személyzet, 1 fő utas és 5 fő útátjáró használó – volt.



#### KBSZ szakmai vizsgálati körébe vont vasúti események megoszlása becsült anyagi kár alapján

#### KBSZ szakmai vizsgálati körébe vont vasúti események megoszlása a bejelentés tartalma alapján feltételezhető ok szerint



Mivel a törvény által súlyosként definiált vasúti baleset 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 események látens veszélyessége - függetlenül azok tényleges következményétől – miatt kiemeltnek minősíthetők,
- nagy számban ismétlődő hasonló események .

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 javítása érdekében szükséges, hogy azok minél szélesebb információbázisra támaszkodjanak. Ennek érdekében – a légközlekedés területén már korábban meghonosodott módszert a vasúti közlekedés



sajátosságaihoz igazítva – megalkotásra került az üzembentartói balesetvizsgálat bevezetését célzó jogszabály-változtatás, melynek megvalósítása 2012-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. Ekkor a KBSZ az érintett vasútvállalatok biztonsági szervezetét hívja fel 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 2011-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 útátjárókban bekövetkezett jelentős vasúti balesetek száma 2009-2010 évek között kis mértékben csökkent (50→42), 2011. évben pedig lényegében nem változott (42→43). Ezen baleseti csoportban továbbra is a gépjárműelütések dominálnak. Vizsgálataink eredménye alapján a balesetek mindegyike a gépkocsivezetőkkel kapcsolatos emberi tényezőkre, elsősorban figyelmetlenségére, esetleg szándékos szabályszegésre vezethető vissza. E meghatározó ok mellett néhányszor megállapításra került az útátjáró kialakításával kapcsolatos közreható tényező is, pl.: rálátás hiánya, közúti jelzőtáblák nem megfelelő kihelyezése, stb., melyek kijavítására a KBSZ biztonsági ajánlásban hívta fel az érintetteket.

Az elmúlt két évben bekövetkezett ilyen típusú balesetek vizsgálatának pozitív tapasztalata, hogy a 2009. évi három alkalommal szemben 2010. és 2011. években a KBSZ nem tárt fel olyan esetet, amely a sorompó berendezés működési rendellenességéből, kezelési hibájából eredt volna.

Az utóbbi két év adatait értékelve megállapítható, hogy megszorodott az olyan balesetek száma, amikor közúti járművel a vasúti szerelvény oldalának ütköznek. Az ilyen balesetek szinte kizárólag az útátjáró használók figyelemzavarára vezethetők vissza.

Az elmúlt évi balesetek területi megoszlásában nem rajzolódott ki olyan újabb útátjáró, ahol ismétlődően következnenek be balesetek, azonban komoly előrelépés következett be a korábbi időszak vizsgálatainak alapján veszélyesnek mondott, Debrecen belterületén elhelyezkedő, Tócsóvölgy – Balmazújváros állomások közötti AS 41 sz. útátjáró kialakításában. Itt a 2007-2008-ban bekövetkezett 4 baleset követően 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 üzembentartója is támogatott – anyagi forrás hiányában sokáig nem került sor, a bevezetett, kisebb ráfordítást igénylő intézkedések pedig nem tudták megelőzni az újabb balesetek bekövetkezését. Az útátjáró kialakításával kapcsolatos fejlesztés 2011. évben megvalósult, a fénysorompóval függésben lévő közúti forgalomirányítás kialakításra került, azonban a rendszer üzembe helyezése a közvilágítás kapcsán fennálló vita miatt a mai napig nem történt meg, így a jelentős beruházás ellenére a baleseti kockázat nem csökkent.

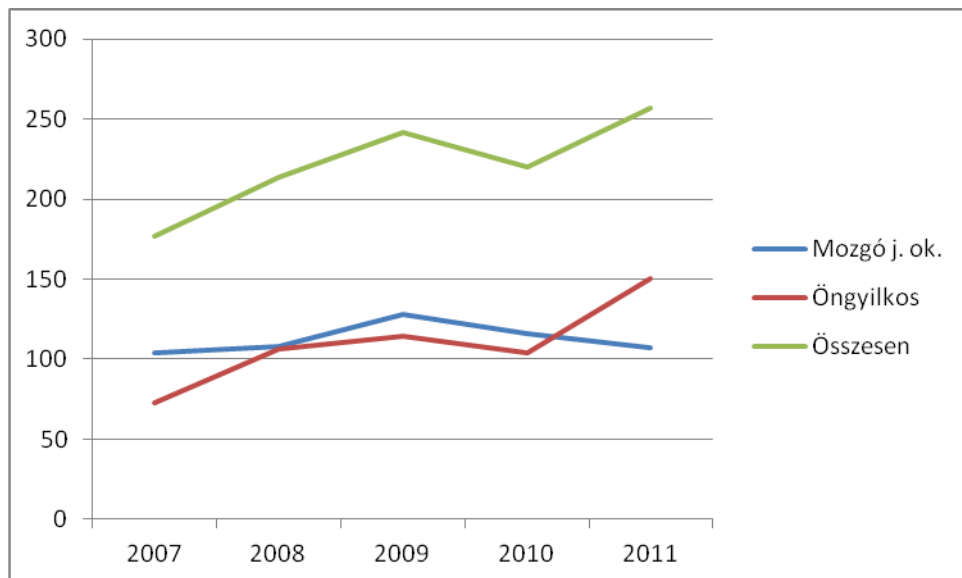
A balesetvizsgálatok tapasztalatai szerint a jövőbeni közlekedésbiztonsági kampányokat az útátjárók tekintetében érdemes lenne az útátjárók korszerűsítésének kérdéskörén túlmenően egy felméréssel, és ennek kapcsán kidolgozott intézkedési tervvel kiegészíteni, melynek tárgya az olyan átjárókat felmérése lenne, 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 „fölszínesen” 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.

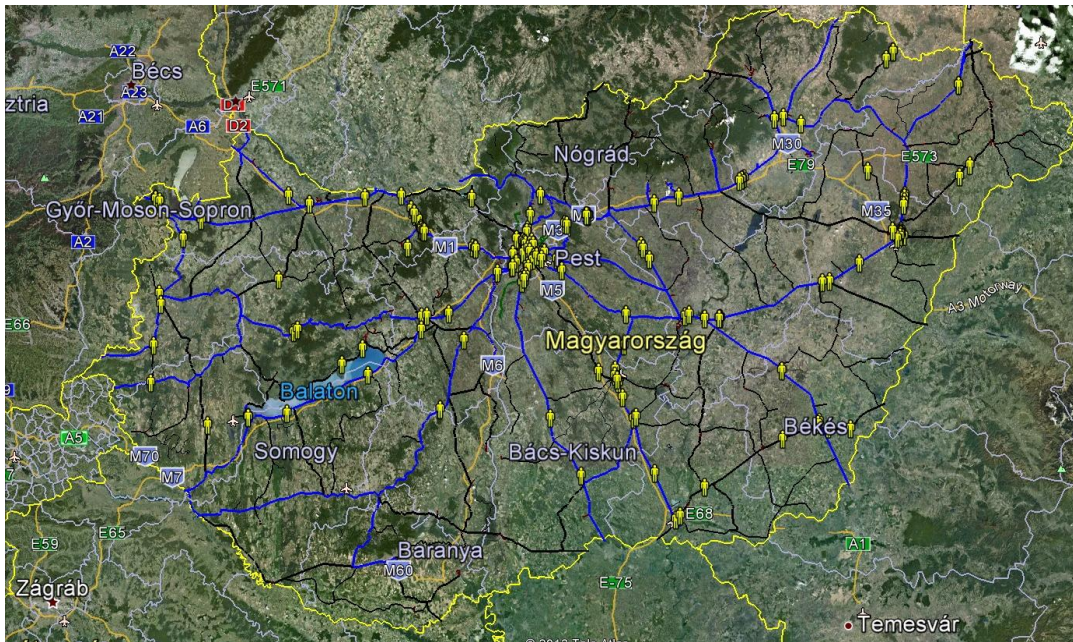
A problémakör gyalogosokat érintő részének tényleges értékelését nehezíti, hogy az ilyen jellegű események során szinte mindig felmerül a szándékos önártalom eshetősége, azonban kizárólag az az esemény tekinthető öngyilkosságnak, amelyről a szándékos önkezdés az illetékes hatóság egyértelműen kimondja.

A mozgó vasúti jármű által okozott személyi sérülések száma 2011-ben gyakorlatilag a 2010-es adattal azonos szinten maradt, csak nagyon enyhe csökkenés tapasztalható: 116-ról 109-re. A vasúti közlekedést érintő öngyilkosságok száma drasztikusan emelkedett, a 2010. évi 104-ről 150-re.

### **Mozgó vasúti jármű által okozott személyi sérülések és az öngyilkosságok számának alakulása**



A tapasztalatok szerint a rendőrség továbbra is gyakran zárja le a személyek elütésével 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.



**Öngyilkosságok területi megoszlása**

A mozgó vasúti járművek által okozott személyi sérülések, valamint az öngyilkosságok kapcsán megállapítható, hogy az események térbeli elhelyezkedése változatlanul 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.



**Mozgó vasúti jármű által okozott személyi sérülések területi megoszlása**

A 2011. évi adatok megerősítik azt a korábbi tapasztalatot, hogy a magyar vasúti hálózat legveszélyeztetettebb pontjai ebből a szempontból:

- Debrecen – Apafa állomások közötti szakasz: 2007-2009: 15 eset, 2010-ben 3 eset, 2011-ben 4 eset
- Kőbánya-Kispest – Monor állomások közötti szakasz: 2007-2009: 23 eset, 2010-ben 4 eset, 2011: 6 eset
- Dunakeszi – Vác állomások közötti szakasz: 2007-2009: 24 eset, 2010-ben 4 eset, 2011: 4 eset.

A korábbi helyszínek mellett három állomás környékén mutatkozik jelentősebb számban ismétlődés 2011-ben: Tatabánya, Aszód, Kecskemét. Ezeken a helyeken 5-5 esemény volt, de a korábbi években nem történtek itt ilyen események.

A mozgó vasúti járművek által okozott személyi sérülések kategóriájában az elmúlt év eseményeinek, vizsgálatának tapasztalatai a személykocsik ajtóműködtetésével kapcsolatos problémakörre irányították a figyelmet. Két szakmai vizsgálat tárgya is olyan baleset volt, mely során vonaton tartózkodó utas olyan, azonos típusú kocsiján keresztül került ki a mozgó járműből, melynek menet közben zárt és reteszelt, kizárólag vésznyitóval nyitható állapotban kellett volna lennie. A szakmai vizsgálat mindkét esetben azt igazolta, hogy az ajtók nem a vésznyitó kezelésével kerültek kinyitásra, hanem műszaki hiányosságok eredményeképpen nyitott állapotban vagy normál módon nyithatók voltak. Az érintett járműtípus ajtóműködésének, meghibásodásainak, karbantartásának részletes vizsgálatának eredményeképpen megállapításra került, hogy a meghibásodások jelentős része minimális beavatkozással (biztosíték csere, ajtó beállítása, stb.) javítható. Ugyanakkor a vizsgálat a hibák felfedezése – hiba javításra történő feladása – szakszerű karbantartás – karbantartás utáni átvétel folyamatában is hiányosságokat tapasztalt, melyek a vonatkozó technológiák módosításával, valamint a szakszemélyzet ezirányú oktatásával kiküszöbölésre kerültek.

Ismételten hangsúlyozandó: 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, annak elmaradásában már a szerencse is jelentős szerepet játszott.

Emiatt a KBSZ 2011-ben is többször döntött úgy, hogy súlyos következmény nélküli, ám jelentős veszéllyel járó eseményeket is a szakmai vizsgálat körébe vonja. Ilyen fordult elő többek között Aszód-Tura, illetve Szolnok-Abony állomások között és Északi-kitérő állomáson, elsősorban emberi tényezőkre visszavezethető okokból, valamint Újfehértó és Sopron állomásokon is, ahol az emberi tényező, mint jellemző kiváltó ok mellett a biztosítóberendezés (jelfeladás) konstrukciója is szerepet játszott.

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.

**A bejelentett jelzőmeghaladások következményei**

Év	Következmény nélkül	Váltó felvágás	Szembe- közlekedés	Foglalt vágányra járatás	Nyitott fény-sorompóra haladás	Σ
2009	3	3	3	2	-	12
2010	6	3	2	1	1	13
2011	12	5	6	-	-	23

A fentieket összegezve: 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 (ajtóműködtetés, futómű, stb.) is, valamint az útátjáróban bekövetkezett balesetek kapcsán a rálátás, a közúti jelzőtáblák, ill. az átjáró kialakításának hiányosságai.

A vasúti balesetek vizsgálata során is jellemzővé vált 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 együttműködés sok új lehetőséget nyújt a vizsgálat során, ugyanakkor – elsősorban a nyelvismeret kapcsán – nagy kihívások elé állítja az érintetteket.

*A KBSZ Vasúti főosztálya által a 2011. évben megkezdett eseményvizsgálatok rövid áttekintését a 3. sz. melléklet tartalmazza.*

**2.3.2 2011-ben lezárt eseményvizsgálatok**

A 2011-ben kiadott Zárójelentések alapvetően az alábbi kategóriákba tartozó eseményeket dolgozták fel

- jelzőmeghaladás, szembeközlekedés,
- ütközés,
- kisiklás,
- baleset útátjáróban,
- mozgó vasúti jármű okozta személyi sérülés (utas vonatból kizuhanása, vasutas elütése).

**2011-ben a főosztály 29 eseményvizsgálatot zárt le a Zárójelentés kiadásával. Az év végéig további 7 esetben a Zárójelentés tervezete került kiadásra.** Mivel a Kbt. a tervezetek véleményezésére 60 napot ad az érintetteknek, ezen események Zárójelentésének kiadása 2012 elején történt meg.

**Összefoglalóan elmondható:** 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. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a többszereplős vasúti piacon egyes alapvető szabályok nem jogszabályi formában jelennek meg, hanem egy vasút vállalat belső szabályozásaként, utasításaként. Ezen szabályok jogszabályi szintű megalkotásához szükséges 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.

## 2.4 Biztonsági ajánlások

**A 2011. év során a vasúti közlekedés területén 8 esemény független szakmai vizsgálata zárult biztonsági ajánlás kiadásával, ezek Zárójelentése összesen 18 biztonsági ajánlást tartalmazott.**

**A KBSZ további 4 esetben még a szakmai vizsgálat lezárása előtt, annak részeredményei alapján adott ki 9 biztonsági ajánlást, azonnali megelőző intézkedést javasolva. Ezek címzettje az intézkedést haladéktalanul megkezdte, és az esetek jelentős részében rövid időn belül végre is hajtotta.**

*A KBSZ által a vasúti közlekedés területét érintően 2011-ben kiadott biztonsági ajánlásokat a 4. sz. melléklet tartalmazza.*

### 3. sz. melléklet

#### KBSZ által 2011-ben a vasúti közlekedés területén megkezdett szakmai vizsgálatok

Dátum 2011.	Esemény	Minősítés
01.09.	Kispest és Pestszentimre között közút-vasút szintbeni keresztezésben személyvonat személyautóval ütközött. 1 halálos, 1 súlyos, 2 könnyű sérült.	Vasúti baleset
01.28.	Szabadegyháza állomáson, közút-vasút szintbeni keresztezésben személyvonat személyautóval ütközött. 2 súlyos sérült.	Vasúti baleset
02.09.	Lőkősháza állomáson a mozdony alatt kitört egy darab a váltóból.	Vasúti baleset
03.01.	Kápolnásnyék állomásról kijáró vonat a váltót fölvágta.	Váratlan vasúti esemény
03.06.	Ötvös forgalmi kitérő „Megállj!” állású kijárat jelzőjét a tehervonat meghaladta.	Váratlan vasúti esemény
03.09.	Hortobágy – Balmazújváros között közút-vasút szintbeni keresztezésben személyvonat személyautóval ütközött. 3 személy meghalt.	Vasúti baleset
03.20.	Budafok-Háros – Nagytétény-Diósd között közút-vasút szintbeni keresztezésben személyvonat motorost gázolt, aki meghalt.	Vasúti baleset
03.21.	Visontai erőműben a tehervonat csonkolta a tolatásvezető jobb lábát.	Vasúti baleset
03.29.	Mátészalka – Vásárosnamény között közút-vasút szintbeni keresztezésben személyvonat személyautóval ütközött. 1 személy meghalt.	Vasúti baleset
04.03.	Szentes – Orosháza között közút-vasút szintbeni keresztezésben személyvonat személyautóval ütközött. 2 könnyű sérült.	Vasúti baleset
04.20.	Gyömrő állomásról kijáró vonat alá került egy utas, aki a peronnal ellentétes oldalon akart felszállni. Súlyosan sérült.	Vasúti baleset
05.11.	Órbottyán állomás váltóját felvagták.	Váratlan vasúti esemény
05.16.	Aszód és Tura állomások között két vonat szembeközlekedett.	Váratlan vasúti esemény
05.18.	Tiborszállás és Nagyecsed között közút-vasút szintbeni keresztezésben személyvonat motorost gázolt, aki meghalt.	Vasúti baleset
05.18.	Újfehértó állomásról tehervonat továbbhaladást tiltó jelző mellett elindult, szembeközlekedett egy bejáró személyvonattal.	Váratlan vasúti esemény
05.20.	Ölbő-Alsószelestye-Porpác állomások között közút-vasút szintbeni keresztezésben személyvonat teherautóval ütközött. 2 súlyos, 9 könnyű sérült.	Vasúti baleset
05.26.	Hetényegyháza és Kecskemét alsó állomások között közút-vasút szintbeni keresztezésben személyvonat személyautóval ütközött. 1 súlyos sérült.	Vasúti baleset

06.06.	Acsád és Bük állomások között közút-vasút szintbeni keresztezésben személyvonat személyautóval ütközött. 1 halálos áldozat.	Vasúti baleset
06.20.	Bodrogkeresztúr és Olaszliszka állomások között közút-vasút szintbeni keresztezésben személyvonat személyautóval ütközött. 2 személy meghalt.	Vasúti baleset
07.06.	Hidas-Bonyhád és Bátaszék állomások között mozdonyvonat jól működő fénsorompóval biztosított útátjáróban személygépkocsival ütközött. 1 halálos áldozat.	Vasúti baleset
07.11.	Szolnok állomásra bejáró személyvonat helytelenül álló váltó előtt megállt.	Váratlan vasúti esemény
08.03.	Balatonlelle felső és Balatonboglár állomások között jól működő fénsorompóval biztosított átjáróban személyvonat 2 kerékpárost gázolt, akik meghaltak.	Vasúti baleset
08.04.	Szolnok és Abony állomások között 2 személyvonat egy állomásközbe került.	Váratlan vasúti esemény
08.08.	Tatabánya és Tata állomások között személyszállító vonatból egy utas kiesett, és halálos sérülést szenvedett.	Vasúti baleset
08.29.	Debrecen állomásról kijáró tehervonat 2 kocsija 1-1 tengellyel kisiklott.	Vasúti baleset
09.16.	Szombathely állomáson a vonatra járó mozdony kb. 12 km/h sebességgel ráütközött a szerelvényre.	Vasúti baleset
09.18.	Sopron állomáson tehervonat meghaladta a „Megállj”-állású kijáratit jelzőt, váltót vágott fel, szembehaladt az ellenkező irányból közlekedő mozdonymenettel.	Váratlan vasúti esemény
09.19.	Százhalombatta állomáson álló szerelvény egy kocsijára külső munkavállaló felmászott és áramütést szenvedett, súlyosan sérült.	Váratlan vasúti esemény
09.21.	Kápolnásnyék állomásról felső-vezetékszerelő munkagép „Megállj”-állású kijáratit jelző mellett kihaladt az állomásról a helytelen vágányra.	Váratlan vasúti esemény
09.22.	Szolnok állomásról kijáró tehervonat egy kocsija 4 tengellyel kisiklott.	Vasúti baleset
10.26.	Mezőzombor-Bodrogkeresztúr állomások között IC vonatot továbbító mozdony tengelye eltört, kisiklott.	Vasúti baleset
10.27.	Északi-kitérőn tehervonat Megállj-állású kijáratit jelzőt meghaladta.	Váratlan vasúti esemény
11.07.	Nyíregyháza-Sóstóhegy állomások között személyvonat útátjáróban személygépkocsival ütközött. 1 halálos áldozat.	Vasúti baleset
11.17.	Pestszentimre-Ócsa állomások között személyvonat útátjáróban gyalogost gázolt, aki súlyosan sérült.	Vasúti baleset
11.20.	A 253 sz. HÉV vonalon, Erzsébet park megállóhelyen személyvonat útátjáróban személygépkocsival ütközött. 1 súlyos, 2 könnyű sérült.	Vasúti baleset



12.05.	Budapesten a Ferencváros vasútállomás megállóhelyről történő elindulás után az 1-es villamos utolsó kocsija kisiklott és keresztbe fordult.	Vasúti baleset
12.07.	Göd állomáson felhatalmazás nélkül áthaladó szerelvényvonat kijáró tehervonattal ütközött.	Vasúti baleset
12.09.	Börgönd állomáson személyvonat Megállj-állású bejárat jelzõt meghaladta.	Váratlan vasúti esemény
12.13.	Albertfalva állomáson munkavonat Megállj-állású kijárat jelzõt meghaladta.	Váratlan vasúti esemény

## 4. SZ. MELLÉKLET

### KBSZ által 2011. évben a vasúti közlekedést érintően kiadott biztonsági ajánlások

#### BA-2010-0074-5-01

*A Vb a vizsgálata során megállapította, hogy a vasútvonalakon alkalmazható legnagyobb sebességekre vonatkozó hatályos előírások között nincs összhang. Az esetben érintett vonat részére olyan menetrendeket készítettek, melyekben a vonat alapsebbsége egyes vonalszakaszokon magasabb volt, mint a Menetrendi Segédkönyvben vagy a Műszaki Táblázatok II. Rész 7A. táblázatában szereplő érték.*

**A Vb ezért javasolja az NKH-nak, hogy az infrastruktúrát üzemeltető vasúttársaságokkal együtt vizsgálja felül a hatályos előírásokat, s tegyék meg a szükséges intézkedéseket az összhang megteremtése érdekében.**

Elfogadva, végrehajtva

#### BA-2010-0074-5-02

*A Bajánsenye oh. – Boba vasútvonalon olyan útsorompót ellenőrző fedezőjelzők lettek telepítve, melyek jelzőárbocán a hatályos F.1. sz. Jelzési Utasításban 5.3.3 pontjában meghatározott jelzési képektől eltérő jelzési kép is megjelenik.*

*A Vb a vizsgálat során megállapította, hogy a hatályos rendelkezések alapján (F.1. sz. utasítás 2.4.3.1. pont) az útsorompót ellenőrző fedezőjelzőket nem lehetne kiegészíteni Hívójelzéssel, bár e jelzők közlekedésszabályzó szerepe annak meglétét megköveteli.*

*A telepített jelzőkkel kapcsolatosan a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletága kiadott egy állásfoglalást, mellyel tartalmilag módosítja az F.1. sz. Jelzési Utasítás 5.3.3. és a 9.4. pontjának rendelkezéseit.*

**A Vb ezért javasolja az NKH-nak, hogy kötelezze az utasítás karbantartásáért felelős vasúttársaságot az F.1. sz. Jelzési Utasítás Útsorompót ellenőrző fedezőjelzőkre vonatkozó szabályainak utasításszerkesztési szempontból történő felülvizsgálatára, hogy a sorompókra vonatkozó jelzések egy fejezetben tartására irányuló törekvéseket feladva az egymásra előjelzés adására is képes útsorompót ellenőrző fedezőjelzőkön megjelenő jelzési képek utasításszerűen értelmezhetőek legyenek, s ezáltal a jelenlegi szabályozásbeli hiányosság megszűnjön.**

Elfogadva, végrehajtva

#### BA-2010-0074-5-03

*A Vb véleménye szerint a szolgálati hely kialakítása biztosítóberendezési szempontból eltér attól, amit a szolgálati hely pályaelágazás/deltakiágazás jellege megkövetel. (pl.: a szolgálati hely egyéni kijáratú jelzőkkel van felszerelve) A vonalra kiadott Menetrendi Segédkönyv és a Szolgálati Menetrendkönyv ezzel szemben a szolgálati helyet pályaelágazásnak tekinti, helyeként az Y1 jelű kitérőt jelöli.*

**A Vb ezért javasolja az NKH-nak, hogy a MÁV Zrt közreműködésével vizsgálja felül a szolgálati hely rendeltetését, és Andrászhidai elágazás és a hozzá hasonló kialakítású (meglévő vagy jövőben létesítendő) szolgálati helyekre vonatkozó egységes szabályrendszer kialakítása érdekében tegyék meg a szükséges intézkedéseket.**

*A Vb véleménye szerint az ajánlás megvalósításával egyértelműsíthető a szolgálati hely vonatforgalom lebonyolításában játszott szerepe és ezen keresztül az is, hogy a vonatforgalom lebonyolítása során milyen szabályok alapján kell eljárni.*

Elfogadva, végrehajtva

**BA-2010-0074-5-04**

*Az Andrásidai elágazás szolgálati hely YE jelű bejárati jelzője az Y1 jelű kitérőn kitérő irányban továbbhaladó vonatok részére egy zöld fénnel ad továbbhaladást engedélyező jelzést. Ez a jelzési kép azt a veszélyt rejti magában, hogy emberi tényezőre visszavezethető okból, egy menetrend szerint egyenes irányban álló Y1 jelű kitérőn át közlekedtetendő 100 km/h sebességű vonatot úgy járassanak előzetes értesítés nélkül kitérő irányba, hogy a bejárati jelzőn erre semmilyen utalás nincsen, tehát a kitérő irányba 60 km/h sebességgel járható kitérőbe a vonat akár 100 km/h sebességgel is behaladhat.*

**A Vb ezért javasolja az NKH-nak, hogy az infrastruktúra üzemeltetőjével közösen vizsgálják meg az Andrásidai elágazás biztosítóberendezése által az YE jelű jelzőre kivezérelhető továbbhaladást engedélyező jelzési képek rendszerét, s szükség esetén tegyék meg a szükséges intézkedéseket.**

*Az ajánlás megvalósításával megszüntethető az a potenciális veszélyhelyzet, ami abban az esetben keletkezik, ha bármilyen okból egy egyenes irányban (100 km/h sebességgel) közlekedő vonatot kitérő irányban, legfeljebb 60 km/h sebességgel járható pályarészre járatnak.*

Elfogadva, végrehajtva

**BA2010-308-5-01**

*A Vb vizsgálata során megállapította, hogy megengedettnél lényegesen (120 mm) nagyobb fékhenger löket és fékállító orsó szakadása miatt a mozdony fékútja, a kellő óvatosság ellenére, a szokásos távolságnál lényegesen nagyobb lett, emiatt a mozdony a szerelvényre ráütközött.*

**A Vb ezért javasolja az NKH-nak, kötelezze a mozdonyüzemeltető társaságokat, hogy a 20 tengelynél kisebb fékezett tengellyel közlekedő vonatokat rendszeresen továbbító mozdonyok fékhenger lökete a beállítási érték megváltoztatásával, vagy a ciklusidő további csökkentésével, a vizsgálati ciklusidő végéig is kellő biztonsággal megfelelő legyen.**

*A Vb véleménye szerint az ajánlás megvalósításával elérhető, hogy jelentős tartalék lesz a rendszerben, ezzel a vizsgált eseményhez hasonló eset bekövetkezésének a valószínűsége jelentősen csökken.*

Elfogadva, végrehajtva

**BA2010-308-5-02**

*A Vb megállapította, hogy az E.2. sz. Utasítás 5.1.2. pontja szerint: „ha rátekintéssel lehetséges a fékhengerek löketét” ellenőrizni kell. Ez csak akkor lehetséges, ha a mozdonyvezető a mozdony gépterében, megfelelő kulcs segítségével négy különböző helyen az átjáró fedő burkolatát felnyitja és meggyőződik a fékhenger löketéről.*

**A Vb ezért javasolja a MÁV-Trakció Zrt-nek, hogy a V43- sorozatú mozdonyokat szerelje fel fékhenger löket kijelző berendezéssel (mechanikus, vagy elektronikus).**

*A Vb szerint az ajánlásban foglaltak megvalósításával érvényt lehet szerezni az E.2. sz. Utasítás 5.1.2. pontja szerinti előírásnak, ezzel a mozdonyvezetőnek lehetősége nyílik az ilyen jellegű baleseti források kiküszöbölésére.*

Elfogadva, végrehajtva

**BA01-2010-382-5**

*A vizsgálat során a Vb azt tapasztalta, hogy a 71. sz. vasútvonalon Órbottyán és Vácraót állomások között a 235+95. sz. szelvényben lévő, nem biztosított útátjárónál lévő aszfaltburkolat töredezett, kátyús, az azon való haladás elvonhatja a járművezető figyelmét a közút-vasút keresztezésről; a „Vasúti átjáró kezdete” KRESZ-tábla törött; valamint a Rákóczi Ferenc utca felől érkező járművek esetén a csökkentett rálátási háromszög nem biztosított a pálya melletti nádas-bokros növényzet miatt.*

**A Vb javasolja, hogy a Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége vizsgálja meg az útátjáró kialakítását, és a vizsgálat megállapításai alapján tegye meg a szükséges intézkedéseket a hiányosságok megszüntetése érdekében.**

*Az ajánlás végrehajtása esetén az útátjáró megjelölése, a szabad rálátás, és a csatlakozó út burkolatának megfelelő állapota az útátjáróban való közlekedést biztonságosabbá teszi.*

Elfogadva, végrehajtva

#### **BA2010-455-01**

*A Vb a helyszíni szemle során megállapította, hogy a Nyírmihálydi település belterületén, a Fürdő utca végén található, a 110. sz. vasútvonalat a 313+59 sz. szelvényben keresztező közút-vasút szintbeli keresztezésre figyelmeztető KRESZ-táblák elhelyezése nem felel meg a KRESZ idevonatkozó előírásainak, valamint hogy a vasúti pályára a csökkentette rálátási háromszög több irányba sem biztosított a növényzet szabadlátást korlátozó magassága és sűrűssége.*

**A Vb ezért javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy vizsgálja meg az útátjáróhoz vezető utcák, és az azokba csatlakozó utcák forgalmi rendjét, a közlekedési táblák kihelyezését vagy azok esetleges hiányát, továbbá a rálátási háromszögek biztosítottóságát, különös tekintettel az alacsony keresztezési szögére, és a lefolytatott vizsgálat alapján tegye meg a szükséges intézkedéseket.**

*A jogszabályoknak megfelelően kihelyezett közlekedési jelzőtáblák időben figyelmeztetik a gépkocsivezetőket a veszélyes kereszteződéshez való közeledésre, ezáltal a körültekintő közlekedéssel csökkenthetők a balesetek bekövetkezésének kockázatát.*

Elfogadva, végrehajtva

#### **BA2010-0464-5-01**

*Az eseményben részes vasúton a Vb második alkalommal tapasztalta, hogy az alapvető működési folyamatok hiányosságai veszélyes helyzetet idéztek elő. A szabályos munkavégzéshez a feltételek nem biztosítottak, és a végrehajtó személyzet a szabályokat nem is alkalmazza megfelelően.*

*Ezzel szemben a hatósági ellenőrzések elsősorban az engedélyek meglétét, dokumentációkat vizsgálják, kevés figyelmet fordítva a tényleges üzemi folyamatokra.*

**A Vb ezért javasolja az NKH-nak, hogy ellenőrzési programjában az ilyen vasútüzemek esetén elsősorban a meglévő végrehajtási szabályok betartására, illetve az ahhoz szükséges feltételek biztosítottóságára helyezze a hangsúlyt.**

*Az ajánlás nyomán elérhető, hogy a hangsúlyok a vasútbiztonságot elsősorban meghatározó végrehajtási folyamatokra terelődjenek.*

Elfogadva, végrehajtva

#### **BA2010-131-5-1**

*A vizsgálat során a Vb azt tapasztalta, hogy a 21-55 sorozatú (MÁV-START Zrt.) személykocsikon a táv-ajtózáró kapcsoló az elhelyezése miatt gyakran meghibásodik. Ilyenkor a táv-ajtózáró, illetve az ajtóreteszelő berendezést ki kell iktatni annak érdekében, hogy a feljáró ajtókat ki lehessen nyitni. Ennek következtében azonban a feljáróajtók menet közben is nyithatóak.*

**A Vb javasolja a MÁV-START Zrt.-nek, hogy a 21-55 sorozatú személykocsikon, illetve a kocsi család többi tagján az ajtóknál elhelyezett távzáró kapcsolót helyezze át olyan helyre, ahol a szennyeződéstől, rongálástól megóvható, a kezelő személyzet számára hozzáférhető.**

*Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén a távzáró kapcsolók meghibásodási arányának csökkenése várható, melynek következtében a távzáró, illetve az ajtó reteszelő berendezés kiiktatása szükségtelenné válik, az utazóközönség a mozgó vonat ajtajait csak a vésznyitó*

használatával tudja kinyitni. Így a nem szándékos ajtónyitások elkerülhetőek, a nyitott feljáróajtó miatt bekövetkező balesetek megelőzhetőek.

Elfogadva, végrehajtva

#### BA2010-131-5-2

A vizsgálat során a Vb megállapította, hogy az F.2. sz. Forgalmi Utasítás a szerelvények átadására-átvételére vonatkozó előírásokat más utasítás hatáskörébe utalja. A MÁV-START Zrt. és a GySEV Zrt. közötti megállapodás erre vonatkozó előírásokat nem tartalmaz, az átadás-átvétel az ún. bizalmi elv alapján történik, amely azonban nem felel meg az E.12. sz. utasítás előírásainak.

**A Vb javasolja a MÁV-START Zrt.-nek, valamint a GySEV Zrt.-nek, hogy a személyszállító vonatok szerelvényeinek átadására-átvételére vonatkozó eljárásokat vizsgálják felül annak érdekében, hogy az átadás-átvétel ténylegesen, és a szabályoknak megfelelően megtörténjen, a felfedezett hibákról szóló információ a megfelelő helyre eljusson, annak tartalma valamilyen formában rögzítésre kerüljön.**

Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén elkerülhető, hogy a szerelvényen szolgálatot ellátó vonatkísérők a szerelvényen lévő hibákról ne szerezzenek tudomást. Ezáltal az üzemveszélyes hibák jelentésre kerülnek, a leváltó személyzet pedig meg tudja tenni a szükséges lépéseket.

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

#### BA2010-131-5-3

A vizsgálat során a Vb megállapította, hogy a 21-55 sorozatú kocsik esetében nem érvényesülnek az E.12. sz. Kocsiszolgálati Utasítás távműködtetésű ajtók kezelésére vonatkozó előírások, ennek következtében gyakori, hogy a 21-55 sorozatú kocsikon a táv-ajtózáró, illetve az ajtóreteszelő berendezés nem működik. Amennyiben a hibát a vonatkísérő személyzet felfedezi, annak gyakorisága miatt a szükséges értesítéseket, intézkedéseket nem teszi meg.

**A Vb javasolja a NKH-nak, hogy ellenőrzései során vizsgálja meg, hogy a személyszállító kocsik közlekedése során az E.12. sz. Kocsiszolgálati Utasítás táv-ajtóműködtetésre vonatkozó pontjai betartásra kerülnek-e, és tegye meg a szükséges intézkedéseket.**

Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén biztosítható, hogy a vonatkísérő személyzet a személykocsik közlekedése során a keletkező hibákról a szükséges jelentést megteszi, továbbá az ilyen módon feltárt hibával rendelkező kocsi a legrövidebb időn belül javításra kerüljön.

Elfogadva, végrehajtva

#### BA2010-131-5-4

A vizsgálat során a Vb megállapította, hogy a személyszállító vonatokon alkalmazott iránytáblákról nem állapítható meg a vonat aktuális menetirány szerinti kiindulási és célállomása, amely félreértelmezésre adhat okot.

**A Vb javasolja a MÁV-START Zrt.-nek, valamint a GySEV Zrt.-nek, hogy a személyszállító vonatokon olyan iránytáblákat alkalmazzon, amelyről a vonat kiindulási és célállomása a közlekedés irányának megfelelően egyértelműen megállapítható.**

Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén az azonos viszonylaton, de ellenkező irányba közlekedő vonatok egymás melletti vágányon való tartózkodása esetén is biztosan megállapítható a vonatok célállomása, így a téves vonatra szállásból adódó balesetek kockázata csökkenthető.

Elfogadva, végrehajtva

**BA2010-131-5-5**

*A vizsgálat során a Vb több esetben tapasztalta, hogy a személyszállító vonatok szerelvényeinek összeállításakor a táv-ajtózáró berendezéssel felszerelt kocsik közé a szükséges vezérlési kapcsolat átvitelére alkalmatlan kocsikat soroznak. Ezáltal a szerelvénybe sorozott kocsik ajtajai nem zárhatóak egy helyről, amit az egy vonatkísérővel közlekedő vonatoknál nem lenne szabad megengedni.*

**A Vb javasolja a MÁV-START Zrt.-nek, valamint a GySEV Zrt.-nek, hogy a személyszállító vonatok szerelvényeit úgy állítsák össze, hogy táv-ajtózáró berendezéssel felszerelt kocsik közé csak olyan kocsi kerüljön, melyen keresztül biztosított a szükséges vezérlési kapcsolat.**

*Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén biztosítható, hogy a táv-ajtózáró berendezéssel felszerelt kocsikból összeállított szerelvényeken az ajtók egy helyről zárhatóak legyenek.*

Elfogadva, végrehajtva

**BA2010-131-5-6**

*A vizsgálat során a Vb megállapította, hogy a jelenlegi állomási technológia és munkaszervezés következtében a külső forgalmi szolgáltató vonatfogadási kötelezettségének nem minden esetben tud eleget tenni. Ennek következtében – mivel a vonatok mozdonyvezetőit a vezető jegyvizsgáló hatalmazza fel az indításra, aki felszáll az induló vonatra – a vonat indulásakor ilyen esetben senki nem figyel meg a kihaladó vonatot.*

**A Vb javasolja a MÁV Zrt.-nek, hogy Győr személypályaudvaron a külső forgalmi szolgáltatók tevékenységét úgy határozza meg, hogy az F.2. sz. Forgalmi Utasításban, valamint az Állomási Végrehajtási Utasításban előírt vonatfogadási kötelezettségének eleget tudjon tenni.**

*Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén Győr személypályaudvaron a ki-, be- és áthaladó vonatokat a külső forgalmi szolgáltató meg tudja figyelni. Ezáltal a vonatokon tapasztalható rendkívüli események, meghibásodások a legrövidebb időn belül észlelésre kerülhetnek, a szükséges intézkedések azonnal megtehetőek.*

Elfogadva, végrehajtva

**BA2010-131-5-7**

*A vizsgálat során a Vb megállapította, hogy Győr állomáson az utastájékoztató berendezés vizuális tábláit rendszeresen összefirkálják. Ezek a firkák azonban tartósan a kijelzőkön maradnak, azok nem kerülnek eltávolításra, a táblák így nehezen láthatóak.*

**A Vb javasolja a MÁV Zrt.-nek, hogy a vizuális kijelző táblák láthatóságát folyamatosan biztosítsa annak érdekében, hogy az azokon megjelenő információk láthatóak legyenek.**

*Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén biztosan megállapítható a vonatok célállomása, így a téves vonatra szállásból adódó balesetek, valamint az információk félreértelmezésének kockázata csökkenthető.*

Elfogadva, végrehajtva

**BA2011-218-5-01A**

*A vizsgálóbizottság javasolja a Vas Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének, hogy kötelezze az infrastruktúra üzemeltetőt (MÁV Zrt.) arra, hogy Ólbő-Alsószeleste – Porpác állomások között a 24+97 sz. szelvényben levő AS24 jelű fénysorompóval biztosított közút-vasút szintbeli keresztezésnél biztosítsa a csökkentett rálátási háromszöget, mely a sűrű növényzet (fák, bokrok) miatt nem biztosított.*

**A Biztonsági ajánlás kiadását indokolja, hogy a 8458 sz. közúton a fénysorompó jelzése ugyan megfigyelhető, de a balesetben részes közúti jármű haladási iránya felől, a 39822 sz. vonat közlekedési iránya felé sem a teljes-, sem a csökkentett rálátási háromszög nem biztosított, mely a közúton és a vasúton közlekedők kölcsönös láthatóságát, így a közlekedés biztonságát kedvezőtlenül befolyásolja.**

Elfogadva, végrehajtva

#### **BA 2010-369-5-01**

*A Vb véleménye szerint a közlekedő vonatoknál bekövetkező balesetek esetén tudatosítani kell a személyzetben, hogy amennyiben nem sikerül a mentőegységek késedelem nélküli értesítése a kijelölt szolgálati úton, akkor az élet és vagyonvédelem érdekében azt bármilyen más eszközzel mihamarabb meg kell tenni.*

**A Vb ezért javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak valamint a vasúti vizsgaközpontnak, hogy a vonatközlekedésben közvetlenül érintett dolgozók alapképzése, időszakos oktatása során a regisztrált képzőszervezetek által benyújtott oktatási ütemtervek térjenek ki arra, hogy amennyiben az utasításokban meghatározott szolgálati úton nem lehet haladéktalanul értesíteni a mentőegységeket, akkor az általános jogszabályi kötelezettség alapján azt minden rendelkezésre álló eszközzel és módon meg kell kísérelni.**

*Az ajánlás nyomán elérhető, hogy az esetleges kommunikációs akadályok ne késleltessék a mentőegységek értesítését, és így az életmentés ne szenvedjen késedelmet.*

Elfogadva, végrehajtva

#### **BA2011-211-5-01A**

*Tura állomásról kihaladó 5503 sz. vonat részére a kijáratú váltók nem a forgalmi szolgálattelvő által szándékolt kihaladási iránynak megfelelő állásban voltak, ezt a mozdonyvezető, valamint a figyelésre kötelezett dolgozó sem észlelte. Az érintett vonalszakaszon az állomásra visszajelentett fénysorompó ilyen helyzetekre előírt kézi lezárása is elmaradt. Emiatt a Vb az alábbi biztonsági ajánlást teszi:*

**A MÁV Zrt., a GYSEV Zrt., valamint a BKV Zrt. – mint hazánk legjelentősebb infrastruktúra működtető vasúttársaságai – készítsenek a biztosítóberendezéssel felszerelt szolgálati helyeikre a forgalmi személyzet részére könnyen elérhető, olyan ellenőrzési listát, amely saját működési területükre vonatkozóan felsorolásszerűen tartalmazza az egyes rendkívüli forgalmi helyzetek bekövetkezésekor elvégzendő, az általános munkavégzéstől eltérő feladataikat.**

*A Vb a Biztonsági ajánlásban foglaltak megvalósításától azt várja, hogy a rendkívüli forgalmi helyzetben (pl. önműködő térközbiztosító berendezés használhatatlansága, állomástávolságú közlekedés bevezetése, stb.) az állomási személyzet részére álljon rendelkezésre egy olyan segédeszköz, amely áttekinthetően tartalmazza, mely feladatokat milyen sorrendben kell elvégezni. Ez az ellenőrző lista a viszonylag ritkán bekövetkező, a napi gyakorlattól jelentősen eltérő forgalmi helyzetekben alkalmazandó intézkedésekre, eljárásokra emlékezteti a szakszemélyzetet, ezzel elősegítve a szabályok maradéktalan betartását, a forgalom rendkívüli körülmények között is biztonságos lebonyolítását.*

Elfogadva, végrehajtva

#### **BA2011-211-5-02A**

*Tura állomásról kihaladó 5503 sz. vonat részére a kijáratú váltók nem a forgalmi szolgálattelvő által szándékolt kihaladási iránynak megfelelő, páratlan számú vonatok helyes vágánya, hanem a helytelen vágány felé terelő állásban voltak. A mozdonyvezető, valamint a figyelésre kötelezett dolgozó ezt annak ellenére nem tekintette aggályosnak, hogy a helytelen vágányon történő közlekedésről nem lettek értesítve, így a váltók előtt a vonat nem állt meg, hanem kihaladt az állomásról.*

Emiatt a Vb az alábbi biztonsági ajánlást teszi:

**Az F.2. sz Forgalmi Utasítás kezelője az E.1. sz Utasítás a vontatójármű személyzet részére Utasítás kezelőjének bevonásával készítsen egy, a vontatójárműveken elérhető olyan ellenőrzési listát, mely tartalmazza a mozdony személyzet részére az egyes rendkívüli forgalmi helyzetek bekövetkezésekor elvégzendő, az általános munkavégéstől eltérő feladataikat, eljárásokat.**

*A Vb a Biztonsági ajánlásban foglaltak megvalósításától azt várja, hogy a rendkívüli forgalmi helyzetekben a mozdony személyzet részére álljon rendelkezésre egy olyan segédeszköz, amely áttekinthetően tartalmazza, hogy mely feladatokat milyen sorrendben kell elvégezni. Ez az ellenőrző lista a viszonylag ritkán bekövetkező, a napi gyakorlattól jelentősen eltérő forgalmi helyzetekben alkalmazandó intézkedésekre, eljárásokra emlékezteti a szakszemélyzetet, ezzel elősegítve a szabályok maradéktalan betartását, a forgalom rendkívüli körülmények között is biztonságos lebonyolítását.*

Elfogadva, végrehajtv

#### BA2011-211-5-03A

*A Szervezetünk által vizsgált több vasúti rendkívüli esemény kapcsán a vasúti utasítások megfelelő szintű ismeretének hiányára, azok nem megfelelő alkalmazására visszavezethető emberi tényező merült fel az eset kialakulásához vezető okok között. A közelmúltban kiadott 19/2011. (V.10) NFM. rendelet állapítja meg többek között a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő személyek alapképzésére, alapvizsgáztatására, időszakos oktatására és időszakos vizsgáztatására vonatkozó szabályokat. A szabályozás a képzést és vizsgáztatás rendszerét új alapokra helyezi, erősítve benne a Nemzeti Közlekedési Hatóság szerepét, melytől a rendszer hatékonyságának, egységességének javulása várható. A rendelet a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakörök jelentős körére vonatkozóan csak 2013. január 1-vel lép hatályba, azonban a közelmúltban bekövetkezett események tapasztalatai a mielőbbi bevezetést indokolják.*

**A fentiek miatt a Vb javasolja a Nemzeti Fejlesztési Miniszternek, hogy vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy a fentiekben hivatkozott rendelet 36 § (2) bekezdésében szereplő 2013. január 1-i hatályba léptető rendelkezés módosítható-e oly módon, hogy a rendeletben foglaltak – a megfelelő felkészülési idő sérelme nélkül – mielőbb alkalmazhatók legyenek valamennyi vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakör esetében.**

*A Vb a Biztonsági ajánlásban foglaltak megvalósításától azt várja, hogy a fenti rendelet mielőbbi hatályba lépésével a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő szakemberek alap- és időszakos képzése, vizsgáztatása egységes rendszerben, a Nemzeti Közlekedési Hatóság felügyelete alá helyezve, új alapokra kerül, ezzel biztosítva az érintett munkavállalók egységesen magas színvonalú képzését, és az ismeretek elsajátításának ellenőrzését.*

Elfogadva, végrehajtás folyamatban

#### BA2011-211-5-04A

*Az utóbbi időben bekövetkezett jelzőmeghaladások, valamint szembeközlekedések kapcsán beszerzett információk, vizsgálati tapasztalatok alapján a Vb megállapította, hogy a rendkívüli, mindennapi gyakorlattól eltérő forgalmi helyzetek során alkalmazandó ismeretanyag oktatása és számonkérése különös jelentőséggel bír. Tekintettel arra, hogy a közelmúltban kiadott 19/2011. (V.10) NFM. rendelet a képzés és vizsgáztatás rendszerét új alapokra helyezi, és e rendszer kialakítása folyamatban van, a Vb az alábbi biztonsági ajánlást teszi:*

**A Nemzeti Közlekedési Hatóság az oktatás szervezési regisztráció során hívja fel az érintettek figyelmét, hogy az általuk szervezett időszakos oktatások szakmai tartalmában különös hangsúllyal szerepeljenek a rendkívüli, mindennapitól eltérő forgalmi helyzetekben alkalmazandó szabályok, eljárások.**



*A Vb a Biztonsági ajánlásban foglaltak megvalósításától azt várja, hogy az érintett személyzet megfelelően felkészüljön a ritkán előforduló helyzetek megoldására, szakmai ismereteik kellően alaposak legyenek ahhoz, hogy ezeket a forgalmi helyzeteket biztonságosan kezelni tudják.*

Elfogadva, végrehajtva

#### **BA2011-211-5-05A**

*Az utóbbi időben bekövetkezett jelzőmeghaladások, valamint szembeközlekedések kapcsán beszerzett információk, vizsgálati tapasztalatok alapján a Vb megállapította, hogy a rendkívüli, mindennapi gyakorlattól eltérő forgalmi helyzetek során alkalmazandó ismeretanyag oktatása és számonkérése különös jelentőséggel bír. Tekintettel arra, hogy a közelmúltban kiadott 19/2011. (V.10) NFM. rendelet a képzés és vizsgáztatás rendszerét új alapokra helyezi, és e rendszer kialakítása folyamatban van, a Vb az alábbi biztonsági ajánlást teszi:*

**A Nemzeti Közlekedési Hatóság hívja fel a felügyelete alatt álló vizsgaközpontot, hogy az alap- és időszakos vizsgák tematikájának összeállítása során különös súllyal vegye figyelembe és rendszeresen kérje számon a megszokottól eltérő forgalmi helyzetben követendő szabályok és eljárások ismeretét.**

*A Vb a Biztonsági ajánlásban foglaltak megvalósításától azt várja, hogy a vizsgára kötelezett munkavállalók alap- és időszakos vizsgáztatása során a vizsgaközpont meggyőződjék a vonatforgalom lebonyolításában résztvevők rendkívüli helyzetek esetén követendő felkészültségéről.*

Elfogadva, végrehajtva

#### **BA2011-211-5-06A**

*Az utóbbi időben bekövetkezett jelzőmeghaladások, valamint szembeközlekedések kapcsán beszerzett információk, vizsgálati tapasztalatok alapján a Vb megállapította, hogy azok bekövetkezésének okai között többször a vasúti utasítások kellő ismeretének hiányára, vagy azok nem megfelelő alkalmazására visszavezethető emberi tényezők is felmerültek, ezért a Vb az alábbi biztonsági ajánlást teszi:*

**A Nemzeti Közlekedési Hatóság mielőbb alakítsa ki azt az eljárását, amelynek keretében meggyőződhet a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető helyzetekben érintett munkavállalók szakmai felkészültségéről, és amennyiben szükséges alkalmazza a 19/2011 (V.10) NFM rendelet 22 § (3) bekezdésének azon előírását, hogy a hiányos ismeretekkel rendelkező munkavállalót soron kívüli időszakos vizsgára kötelezi.**

*A Vb a Biztonsági ajánlásban foglaltak megvalósításától azt várja, hogy azok a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók, akik hiányos ismeretekkel, vagy nem megfelelő kompetenciával rendelkeznek, a rendszerből mielőbb kiszűrhetők, és hiányzó ismereteik pótlására kötelezhetők legyenek.*

Elfogadva, végrehajtva

#### **BA2011-011-5-01A**

*A vizsgálat során a Vizsgálóbizottság (Vb) megállapította, hogy az útátjáróban a jobb sínszál, valamint a „megállás helyét jelző vonal” távolsága 5 m, amelynek következtében a vasúti úrszelvény széle és a megállás helye között egy gépjármű sem fér el. Ennek következtében az útátjárón a Vasút utca irányából áthaladó gépjárművek az útátjárót csak abban az esetben tudják azonnal elhagyni, ha útjukat a Nagykőrösi úton Budapest (jobbra a menekítő sávon) felé kívánják folytatni. Amennyiben a Nagykőrösi úton balra, vagy a Nagykőrösi utat egyenesen keresztezve az Eke utcába kívánnak továbbhaladni, az útátjárót a fennálló elsőbbségi viszonyok, illetve az igen jelentős forgalomnagyság következtében nem tudják elhagyni.*

**A Vb javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak az útátjáró és környezetének új forgalomtechnikájának bevezetéséig, valamint a sorompó berendezés üzembe helyezéséig kötelezze a közút kezelőjét, hogy a 135+77 sz. szelvényben lévő nem biztosított közút – vasút szintbeli keresztezésben a jelenlegi forgalmi rendet változtassa meg oly módon, hogy a Vasút utca felől érkezők számára a Nagykőrösi úton való balra kanyarodást, valamint a Nagykőrösi út keresztezését tiltsa meg, kizárólag a jobbra**

**kanyarodást engedélyezve.**

*A biztonsági ajánlás elfogadása és remélhető végrehajtása esetén a 135+77 sz. szelvényben lévő nem biztosított útátjárót a Vasút utca felől érkező útátjáró használók a menekítő sávon azonnal el tudják hagyni. Ezáltal az útátjáróban a baleseti kockázat jelentősen csökkenthető.*

Elfogadva, végrehajtva

**BA2011-124-5-01A**

*A Vizsgálóbizottság az esetet követő helyszíni szemléje során megállapította, hogy a közút-vasút szintbeli keresztezésben a gyalogosok és a kerékpárosok számára kialakított átjáró nem felel meg a 20/1984. (XII.21.) KM rendelet VIII. fejezet 26.6. és 27.2. pontjaiban előírt feltételeknek, mivel az átjáró nincs a vele párhuzamosan haladó úttal együtt biztosítva, illetve az átjáróban létesített terelőkorlát jelen állapotában funkcióját nem tudja ellátni.*

**Ezért a Vizsgálóbizottság javasolja Budapest Főváros Kormányhivatalának, hogy vizsgálja meg a Háros és Nagytétény-Diósd állomások között a 87+68 sz. szelvényben lévő útátjáró kialakítását, különös tekintettel a vele párhuzamos gyalog- és kerékpárúton lévő útátjáróra (labirintkorlát, fényjelző készülék láthatósága), és a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.**

*A biztonsági ajánlás megvalósításával a hivatkozott közút-vasút szintbeli keresztezésben a meglévő kialakításbeli hiányosságok megszüntethetők, s ezzel együtt az átjárót használó gyalogosok és kerékpárosok biztonságos átkelésének feltételei biztosíthatóak.*

A fentiek alapján kérem, hogy a közlekedés általános biztonságának javítása érdekében a 2005. évi CLXXXIV. törvény 16. § (10) bekezdésében foglaltaknak megfelelően intézkedéseit tegye meg, s arról Szervezetünkön kívül az NKH Ütügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal Vasúti Főosztályát is tájékoztatni szíveskedjen.

Elfogadva, végrehajtva

**BA2011-279-5-01A**

*A Vizsgálóbizottság az esetet követő, 2011. június 23-án megtartott utólagos helyszíni szemle során megállapította, hogy az útátjáróban kitűzött jelzőablak nem felel meg a jogszabályi követelményeknek (kitűzési távolság, jelzőeszközök száma), illetve a csökkentett rálátási háromszög a sűrű növényzet (fák, bokrok) miatt nem biztosított.*

**Ezért a Vizsgálóbizottság javasolja a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének, hogy vizsgálja felül a Bodrogkeresztúr – Olaszliszka-Tolcsva állomások közötti, 199+95 számú szelvényben levő átjáró kialakítását, különös tekintettel az átjáró közúti jelzőablakának mennyiségi, minőségi követelményeire és a rálátás feltételeinek biztosítottóságára, valamint a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.**

*A biztonsági ajánlás megvalósításával a hivatkozott közút-vasút szintbeli keresztezésben a meglévő kialakításbeli hiányosságok megszüntethetők, s ezzel együtt az átjárót használók biztonságos átkelésének feltételei biztosíthatóak*

Elfogadva, végrehajtva

### 3. VÍZIKÖZLEKEDÉS

#### 3.1 Jogszályi 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 víziközlekedési balesetek és a rendkívüli hajózási események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 9/2006. (II. 27.) GKM rendelet határozza meg.

A Kbv. évközbéli módosítása során a vonatkozó uniós irányelvet követve bevezetésre került a víziközlekedési balesetek kategóriáján belül a súlyos víziközlekedési baleset mellett a nagyon súlyos víziközlekedési baleset fogalma. Ennek alapján változott a KBSZ által kötelezendően vizsgálandó események köre is.

A KBSZ a Kbv. 7. § (1) bekezdésének ab) alpontja alapján kivizsgálja a lajstromozásra kötelezett úszólétesítményekkel bekövetkezett nagyon súlyos víziközlekedési baleseteket és a lajstromozásra nem kötelezett úszólétesítményekkel bekövetkezett halált okozó nagyon súlyos víziközlekedési baleseteket.

Kivizsgálhatja azokat a lajstromozásra nem kötelezett úszólétesítménnyel bekövetkezett nagyon súlyos víziközlekedési baleseteket, és az egyéb közlekedési eseményeket amelyek megítélése szerint

- más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna,
- a közlekedési rendszer egésze szempontjából jelentőséggel bíró eseménysorozat részét képezik
- a közlekedésbiztonságra európai közösségi szinten gyakorolnak hatást,
- a biztonsággal kapcsolatos tanulságokkal szolgálhatnak,
- 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 2011. 07. 13-ig:

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.

A tárgyi időszakban hatályos Kbtv. fogalom-meghatározása szerint 2011. 07. 13-tól:

Nagyon súlyos víziközeledési baleset – olyan víziközeledési baleset, amelynek során legalább egy személy életét veszti, az úszólétesítmény eltűnik vagy megsemmisül, jelentős környezetszennyezés következik be, a hajóút teljesen vagy a víziközeledést akadályozó módon részlegesen elzáródik, az úszólétesítmény a víziút műtárgyait vagy a víziutat keresztező műtárgyakat megrongálja, vagy azok üzemképességüket részlegesen vagy teljesen elvesztik.

Súlyos víziközeledési baleset – a nagyon súlyos víziközeledési balesetnek nem minősülő víziközeledési baleset, így különösen a tűz, robbanás, ütközés, zátonyra futás, műtárggyal ütközés, időjárás okozta súlyos károsodás, jég okozta kár, az úszólétesítmény repedése, az úszólétesítmény testének feltételezett károsodása, amelyek eredményeként a főgép működésképtelenné válik, a lakótér jelentősen megrongálódik, vagy az úszólétesítmény szerkezete károsodik (különösen az úszólétesítmény víz alatti része beszakad), és ez az úszólétesítményt üzemképtelenné teszi, környezetszennyezés történik, olyan meghibásodás keletkezik, amely parti segítséget vagy vontatást tesz szükségessé.

Víziközeledési esemény: víziközeledési balesetnek nem minősülő, az úszólétesítmény működésével kapcsolatba vagy okozati összefüggésbe hozható, az úszólétesítményt vagy bármely személy életét veszélyeztető, továbbá az úszólétesítményt, a víziút műtárgyát, vagy a környezetet súlyos kár bekövetkezésével fenyegető esemény.

## 3.2 Bejelentések

KBSZ a Magyarország területén történt víziközlekedési eseményekről gyűjti az adatokat magyar, illetve külföldi úszólétesítményekkel kapcsolatban. A Kbv. 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 hat esetben szerzett tudomást. 2011-ben magyar lobogó alatt hajózó úszólétesítményt nem ért külföldön baleset.

### KBSZ-hez bejelentett víziközlekedési esetek számának alakulása 2006–2011. között

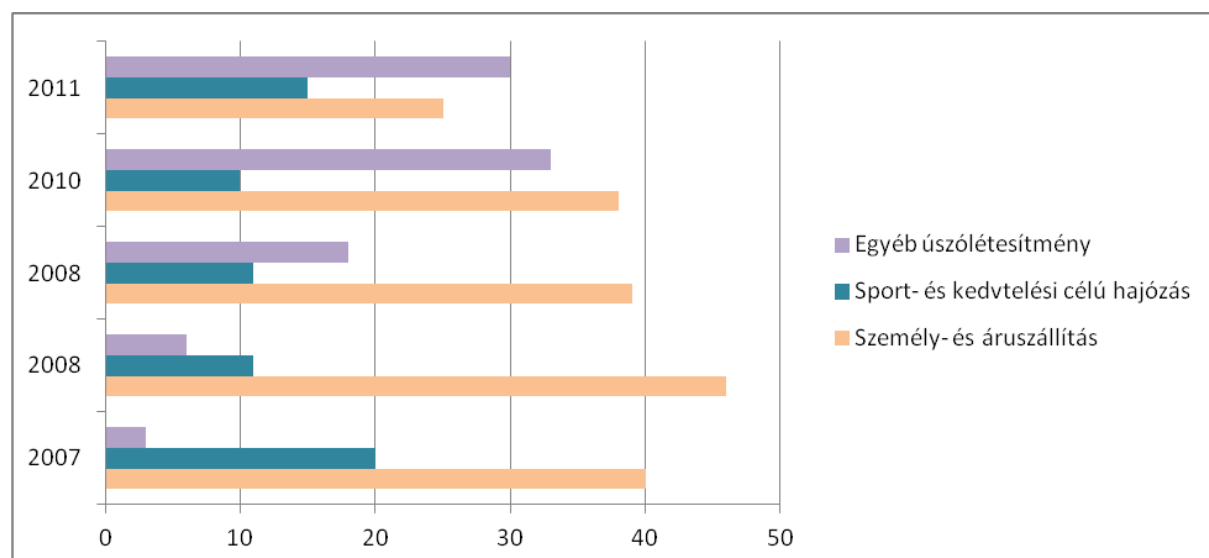


\* adatgyűjtés 2006. március 1-től.

2011-ben a víziközlekedés területéről 79 bejelentés érkezett. Ezek közül 9 nem minősült víziközlekedési esetnek, zömében a vízen úszó olajfoltról tájékoztatták a Szervezetet. **A 70 víziközlekedési eset közül 6 eset tartozik a nagyon súlyos, 4 a súlyos víziközlekedési baleset kategóriákba, 60 pedig a víziközlekedési esemény kategóriába.**

A bejelentett víziközlekedési eseményeknek 30 %-a külföldi úszólétesítménnyel történt magyar vizeken.

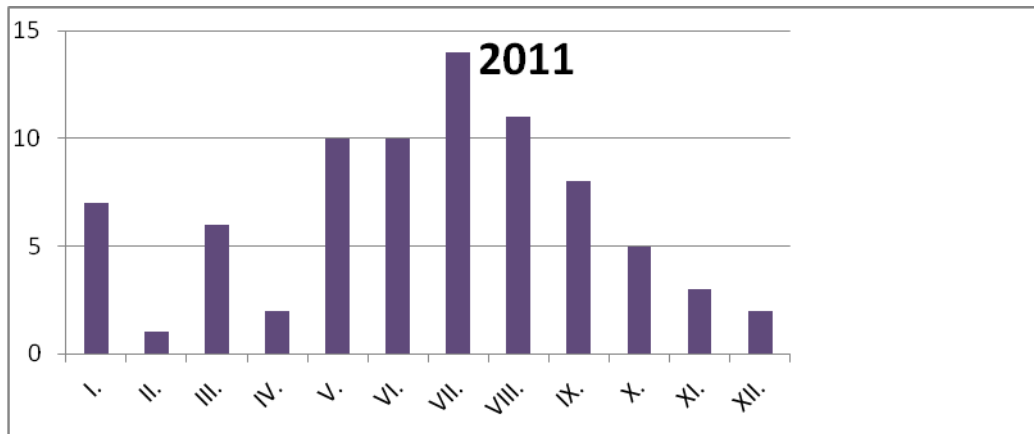
### KBSZ-hez jelentett víziközlekedési esetek megoszlása 2007-2011 között az érintett úszólétesítmény fajtája szerint



2011 során 5 halállal végződött víziközlekedési eset történt, ebből 3 a Dunán, 1 a Balatonon és 1 pedig Csárdaszállásnál egy horgásztóban.

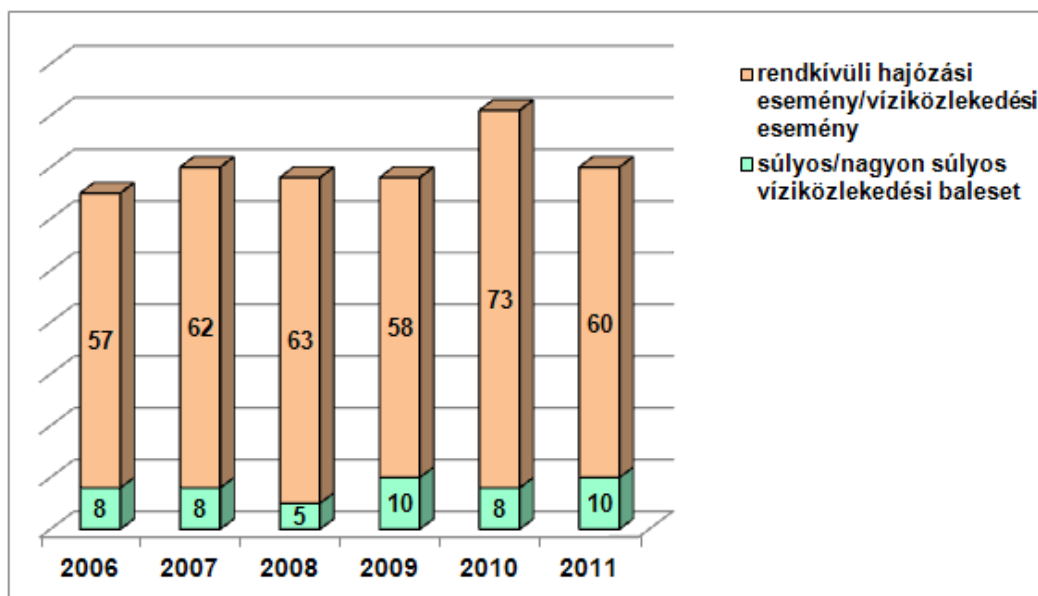
Veszélyes árut szállító hajóval nem történt baleset magyar vizeken.

### **KBSZ-hez 2011-ben érkezett víziközlekedési bejelentések száma havi bontásban**



Változatlanul sok bejelentés érkezett kitűzőjelek sodródásáról, ami különösen kisvízes időszakban jelent potenciális veszélyforrást, ahol ezek lennének hivatottak jelölni a hajóút szűkületet. A legtöbb úszósodródás a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság kezelésébe tartozó folyamszakaszon történt.

### **KBSZ-hez 2006-2011. között érkezett víziközlekedési bejelentések megoszlása az eset minősítése\* szerint**



\* 2011. július 13-tól használatos a nagyon súlyos víziközlekedési baleset kategória

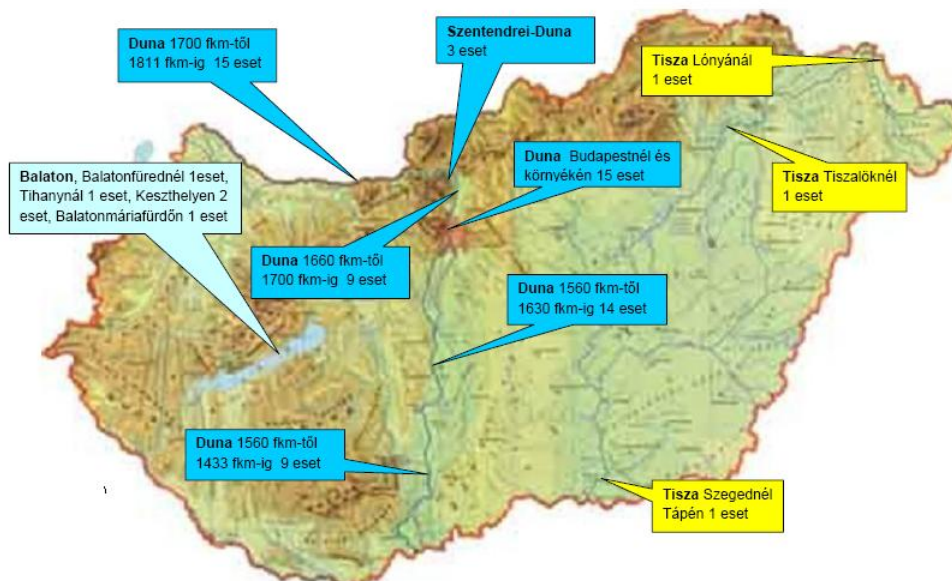
### KBSZ-hez 2007-2011 között jelentett víziközlekedési esetek megoszlása az EMSA\* által használatos baleseti kategóriák szerint

BALESETI KATEGÓRIÁK	KBSZ				
	2007	2008	2009	2010	2011
Összeütközés	12	7	9	6	11
Zátonyra futás	8	23	13	10	6
Süllyedés	7	4	4	12	4
Lékesedés	3	1	1	2	2
Külhøj, bordák sérülése	-	-	-	-	-
Tűz	1	-	1	1	-
Műszaki hiba	-	-	1	2	3
Kormányzás elvesztése	-	2	2	1	2
Borulás	7	3	5	1	8
Eltűnés	-	3	-	-	-
Csónakbaleset	14	7	8	-	4
Egyéb	31	25	24	46	30
- ezen belül kítűző jel elsodródás	4	5	20	33	22

\* European Maritime Safety Agency

A fenti táblázatból látható, hogy a zátonyra futások száma a 2008. évi kimagasló számot követően az utóbbi három évben folyamatosan csökkenő tendenciát mutat. Ez annak köszönhető, hogy a dunaföldvári híd térségében – ahol 2008-ban a legtöbb hajófelakadás történt – kotrási munkákkal a hajótutat kimélyítették. Emelkedett viszont az előző évihez képest a (csónak)borulások száma. Négy halálos víziközlekedési baleset csónakborulás során következett be. A kítűzőjel elsodródásával kapcsolatos bejelentések száma az előző évihez képest jelentősen csökkent, de még így is jelentős a velük kapcsolatban a szervezetünkhöz érkezett bejelentések száma.

### 2011-ben bekövetkezett víziközlekedési esetek területi megoszlása



### 3.3 Eseményvizsgálat

#### 3.3.1 2011-ben megkezdett eseményvizsgálatok

**A Hajózási főosztály 2011-ben 10 esetben indított szakmai vizsgálatot**, amelyek közül 4 halálos áldozatot követelő csónakbaleset volt, 2 esetben elsüllyedt az úszómű, 3 esetben ütközés történt, 1 esetben pedig lékesedett a fennakadt úszómű.

A megkezdett vizsgálatok közül 4 áruszállító hajót, 2 egyéb úszólétesítményt érintett, 4 pedig csónakkal történt baleset volt.

2011-ben a személyi következményeket illetően változatlanul a csónakbalesetek bizonyultak a legsúlyosabbnak. Négy baleset következett be csónakkal és ezek mindegyike halálos áldozatot követelt. A szakmai vizsgálatok megállapításai szerint a csónakkal történt esetekben visszatérően közrejátszik

- a víziközlekedésre műszakilag alkalmatlan úszólétesítmények használata,
- a kötelező felszerelések hiánya,
- a mentő felszerelések teljes hiánya, vagy használatának elmulasztása,
- a csónak jelentős túlterhelése,
- az alapvető biztonsági szabályok be nem tartása,
- a víziközlekedési szabályok nem ismerete, vagy nem megfelelő alkalmazása,
- a gyakorlati jártasság hiánya, az azokból adódó mulasztások vagy szabálytalan, veszélyes, helytelen manőverek megválasztása,
- a szükséges és elvárható úszás készség hiánya, és
- több esetben az alkoholos befolyásoltság.

A súlyos víziközlekedési balesetek során két úszómű süllyedt el 2011-ben. Az elsüllyedt úszóműveket a jelentés elkészültéig nem emelték még ki. Az elsüllyedt úszóművek nem hajóútban vannak, így a hajóforgalmat nem akadályozzák.

2011-ben nem fordult elő olyan víziközlekedési baleset, melynek során a zátonyra felakadt, vagy elsüllyedt vízijármű a hajóútban a víziközlekedést akadályozta volna.

A hajózási esetek elemzésének lehetőségét és pontosságát javítja, hogy 2012. január 1-től a magyar Duna szakaszon minden nagyhajón, úszó munkagépen és kompon kötelező az automatikus hajóazonosító berendezés (AIS) használata.

*A KBSZ Hajózási főosztálya által 2011. évben megkezdett eseményvizsgálatok rövid áttekintését az 5. sz. melléklet tartalmazza.*

#### 3.3.2 2011-ben lezárt eseményvizsgálatok

**A Hajózási főosztály 2011-ben 8 esemény vizsgálatát zárta le Zárójelentés kiadásával. További 2 esetben a Zárójelentés-tervezet került kiküldésre**, és mivel a Kbtv. ezen tervezetek véleményezésére 60 napot ad az érintett szervezeteknek, személyeknek, ezen események Zárójelentése 2012 elején kerül kiadásra.



### **3.4 Biztonsági ajánlások**

**A Hajózási főosztály 2011-ben 8 esemény vizsgálatát zárta le Zárójelentés kiadásával. Ezekhez kapcsolódóan a hajózás területén 9 biztonsági ajánlás került kiadásra.**

2011-ben a hajózási események vizsgálata során a KBSZ nem tárt fel olyan körülményt, amely olyan jelentős veszélyforrást jelentett volna, hogy még a vizsgálat befejezése előtt kezdeményezzen azonnali intézkedést biztonsági ajánlás kiadásával.

*A KBSZ részéről a víziközlekedés területét érintően 2011. évben kiadott biztonsági ajánlások tételes felsorolását a 6. sz. melléklet tartalmazza.*

## 5. sz. melléklet

### KBSZ által 2011. évben a víziközeledés területén megkezdett szakmai vizsgálatok

Dátum 2011.	Esemény	Minősítés
01.11.	Szeged Tápé Tisza hajójavító öbölben elsüllyedt egy állóhajó	Rendkívüli hajózási esemény
02.04.	A Dunán, Érsekcsanádnál, átkelés közben felborult egy fa építésű motoros csónak, egy gyermek az életét veszítette	Súlyos víziközeledési baleset
04.03.	Csárdaszállás külterületén lévő bányatóban csónakból horgászó két személy a csónakkal felborult és az egyikük a vízbe fulladt	Súlyos víziközeledési baleset.
05.03.	Az osztrák lobogó alatt közlekedő Linz ms tolóhajó négy bárkával haladt hegymenetben és a dömösi gázlóban az egyik bárka alja a mederfeneket súrolta, melynek következtében lékesedett	Rendkívüli hajózási esemény
05.08.	Balatonmáriafürdőnél egy osztrák állampolgárságú férfi horgászat során, másodfokú viharjelzésnél a csónakból kiesett és a vízbe fulladt	Súlyos víziközeledési baleset
08.11.	Tiszaamogyorós és Lónya között, a 650,7 fkm-nél egy önjáró hajó köteles komp kötelével, majd egy pontonhíddal ütközött	Súlyos víziközeledési baleset
08.24.	Szentendrei Duna 13 fkm-nél egy kenu felborult, egy személy a vízbe fulladt	Nagyon súlyos víziközeledési baleset
09.03.	Gönyűnél, a 1790 fkm-nél az Aura önjáró hajó állóhajónak ütközött, minek következtében az állóhajónál kikötött két kishajó részlegesen víz alá került	Súlyos víziközeledési baleset
11.17.	Két szárazáru szállító önjáró, holland lobogó alatt közlekedő hajó Bajánál az 1479 fkm-nél összeütközött	Súlyos víziközeledési baleset
12.06.	Dunaújvárosnál, az 1579 fkm-nél egy komp elsüllyedt	Nagyon súlyos víziközeledési baleset

## 6. sz. melléklet

### KBSZ által 2011. évben a víziközlekedést érintően kiadott biztonsági ajánlások

#### BA.2010-059-6-1

A szakmai vizsgálat megállapításai alapján a súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható a hajóút kitűzését szolgáló ( elsodródott) jelzések nem megfelelő tájékoztatása.

**A KBSZ vizsgáló bizottsága javasolja a Közép Duna-völgyi Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóságnak olyan hajóút kitűzési rendszer kiépítését, amely rendszer azonnali jelzést küld az illetékes hatóságnak, ha a kihelyezett úszó hajózási jelzés a rögzített pozíciójából elmozdul. Ez lehetővé teszi, hogy a hajózási jelzés kihelyezéseért felelősök azonnal értesüljenek az elmozdult és emiatt hamis információt adó úszó jelről, és erről haladéktalanul tájékoztassák a hajózásban résztvevőket.**

*Ettől az intézkedéstől azt várja a Vb, hogy a továbbiakban az elsodródott, vagy bármilyen más okból téves jelzést adó kitűzési jelekről történő tájékoztatással az ilyen jellegű balesetek bekövetkezésének kockázata csökken.*

*Címzett javasolja, hogy KBSZ küldje meg a biztonsági ajánlást a VITUKI-nak is, amely gazdája a kitűzési rendszer modernizálását is magába foglaló Duna hajózási projektnek*

#### BA2010-026-6-1

A kotrólánc dereglyéje elsüllyedt, műszaki állapotának leromlása, vízmentes terei záró fedeleinek hiánya miatt, ezért

**a Vb. javasolja megfontolásra az NKH részére, hogy a kotrólánc összes úszóegysége (mentőcsónakok, jelzőbóják nem), rendelkezzen önálló hajóbizonyítvánnyal, mert csak így biztosítható teljes mértékben, hogy a korábban tartozékként kezelt úszóművek műszaki állapota is minden újvizsgáztatás alkalmával az összes üzemképességi szemle követelménynek megfeleljen. Javasoljuk továbbá, hogy a dereglye okmánya részletes felsorolással tartalmazza a feltétlenül szükséges felszereléseket, azok méreteit.**

*Elutasítva*

#### BA2010-026-6-2

A kotrólánc dereglyéje elsüllyedt szélsőséges időjárási körülmények között, melyhez vélhetően még hozzájárult a személyzet figyelmetlensége, esetleg túlterheltsége, emiatt

**a Vb javasolja az üzemeltetőnek, hogy hasonló külső körülmények alkalmával írásban utasítsa a kotró ill. úszóműveinek személyzetét, hogy ilyen esetekben sűrítse az úszóegységek ellenőrzését, és a kotró egységeivel ill. a hozzá tartozó egyéb úszóművekkel védettebb horgonyzóhelyen, partközelen, hajóúton kívül várja meg a vihar elmúltát.**

*Elfogadva*

#### BA2010-026-6-3

A dereglye süllyedése és hajóútból történő kivontatása között igen hosszú idő telt el, ezen idő alatt folyamatosan érvényben volt a 027/Du/2010 sz. Hajósoknak Szóló Hirdetmény, ami korlátozást rendelt el a hajósok részére találkozás és előzés formájában.

**A Vb emiatt javasolja az NKH-nak, hogy vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy milyen szabályzó eszközök bevezetésével lehet meggyorsítani az elsüllyedt járművek kiemelését a hajóútból, ami jelentősen csökkenthetné a kockázatot az adott területen a közlekedésben részt vevő többi hajó számára.**

*Elutasítva*

**A szakmai vizsgálat során, 2010. január 13-án kiadva azonnali intézkedést javasolva****2010-001-6-1A**

*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.*

Elfogadva, végrehajtva

**BA2010-001-6-2**

*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 műtárgyak paramétereire vonatkozó ismertetés nem szerepel, az azok miatti korlátokat nem említi. Ennek következtében a hidak (műtárgyak) általi szűkületek meghajózása során az adott hajóút besorolása szerinti szabályok érvényesek, és azok meghajózása korábban (gyakran külföldön) megszerzett képzéseket, ismereteket feltételez.*

**A Vb ezért javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak a magyarországi Duna-szakasz gázlóiról és hajóútszűkületeiről kiadott 1/Du/2008. számú Hajósoknak Szóló Hirdetmény módosítását, s annak mellékleteként kiadni a műtárgyak paramétereinek ismertetését a vonatkozó korlátozásokkal.**

*Az intézkedéstől a Vb azt várja, hogy ezzel a műtárgyak által képzett nautikai akadályok a jövőben biztonságosabban meghajózhatóak legyenek.*

Az új építésű hidak és műtárgyak vonatkozásában az ajánlás végrehajtására

a címzett más módot választott

**BA2010-001-6-3**

*A KBSZ Vizsgálóbizottsága megállapította, hogy a Dunaföldvári 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), valamint a közzétett tájékoztatókban megadott méretek is eltérőek, ami a hajózás biztonsága szempontjából jelentős kockázatnövelő.*

**Ezért a Vb javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy az érintett hatóságok és a jelzések elhelyezését, üzemeltetését végzők bevonásával hozza összhangba a Dunaföldvári híd alatti áthajózásra vonatkozó jelzéseket az engedélyezett és a kitézési tervben közzétett jelzésekkel, valamint a hatályos rendelkezéseket jelentesse meg hajósoknak szóló tájékoztatóban.**

*Az intézkedéstől a Vb azt várja, hogy a hajózás rendje egyértelművé váljék.*

Elfogadva, végrehajtása folyamatban

**BA2010-001-6-4**

*A KBSZ Vizsgálóbizottsága megállapította, hogy a súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezésében közrejátszott az erős szél és szellőkések. A Dunára, mint nemzetközi víziútra vonatkozó időjárás előrejelzés jelenleg nem áll rendelkezésre, holott az adott esetben is már előjelezhető, mérhető volt a zivataros erősségű szél közeledte. A víziút menti időjárás mérések, előrejelzések a hajózás biztonsága szempontjából jelentős baleseti kockázatcsökkentő hatással bírnak.*

**Ezért a Vb javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy RIS kiépítése során kerüljenek felállításra a Dunán folyó menti időjárás mérőállomások, illetve az ezeken alapuló megjelenítő- és veszélyjelző rendszer(ek).**

*A Vb az intézkedéstől azt várja, hogy a Dunán hajózók ne csak általános időjárás információkkal rendelkezzenek, hanem az adott területre vonatkozó konkrét, részletesebb előrejelzéssel is, mert ezek birtokában nagyobb biztonsággal közlekedhetnek az idő- és vízjárás szempontból veszélyt hordozó folyószakaszokon.*

*A Vb megjegyzeni kívánja, hogy a vizsgált súlyos víziközlekedési balesethez hasonló, ugyancsak a Dunán bekövetkezett esemény kapcsán hasonló tartalommal már adott ki biztonsági ajánlásokat.*

Hatáskör hiányában elutasítva

**BA2010-055-6-1**

*Egy vitorlás kishajón tűz keletkezett a balatonföldvári kikötőben, mert nem kellő elővigyázatossággal történt a benzin betöltése a tartályba. A hajó tulajdonosa súlyos, II. és III. fokú égési sérülései következtében életét vesztette.*

**A Vb javasolja az NKH-nak, hogy a kedvtelési célú kishajó, illetve a vitorlás kishajó vezetői engedélyek tananyagába vegye fel a benzintöltés veszélyeinek oktatását, valamint a helyes tűzoltási módszerek bemutatását, és azt, hogy a hajótűzek esetén melyek a legfontosabb tennivalók.**

*A Vb azt várja az oktatási tananyag kiegészítésétől, hogy a kedvtelési célú hajóvezetők a veszélyek ismeretében a jövőben körültekintőbben járnak el, és egy esetleges tűz esetén is tudják, hogy mi a teendőjük.*

Elfogadva, a címzett hatáskörébe tartozó intézkedés végrehajtása folyamatban

**BA2010-055-6-2**

*A balatonföldvári kikötőben egy vitorlás kishajón tüzeset történt, és ebből következően a vitorlás kishajó vezetője életét vesztette.*

**Vb javasolja az NKH-nak, hogy a kikötők engedélyeinek következő hosszabbításánál kérjék az üzemeltetőktől a kikötők rendjének módosítását a tűzvédelmi rész bővítésével, ezen belül is a benzintöltés, üzemanyagok töltésének, vételezésének szigorúbb és részletesebb szabályozásával.**

**A módosítási eljárások lebonyolításáig a Vb javasolja az NKH-nak, hogy a kikötők bejáratának közelében, illetve valamely központi, jól látható helyen, helyeztessenek el figyelmeztető táblát, amely felhívja a figyelmet a benzin töltés veszélyeire és bemutatja, hogy melyek az általános teendők hajótűz esetén.**

*Ettől az intézkedéstől azt várja a Vb, hogy a hajótulajdonosok, üzemeltetők fokozottabb figyelemmel, gondossággal fogják végezni a tűzveszélyes hajózási feladatokat.*

Elfogadva, végrehajtása folyamatban

## 4. KBSZ EGYÉB 2011. ÉVI TEVÉKENYSÉGÉRŐL

A KBSZ fontosnak tartja, hogy a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek kivizsgálását minél magasabb szakmai tapasztalattal rendelkező szakemberek végezzék. Ennek érdekében az anyagi erőforrásait tekintetbe véve, mind az elméleti, mind a szakmai gyakorlati képzésekre nagy hangsúlyt fektet. 2011-ben változatlanul kereste azokat az együttműködési lehetőségeket – ilyenek az on the job képzések -, amelyek viszonylag kis költséggel vagy éppen anyagi ráfordítás nélkül biztosítják a kereteket a szakemberek továbbképzéséhez, korábban megszerzett szakismereteik fenntartásához, frissítéséhez.

2011 végén többlettámogatásban részesült a Szervezet, amelyből lehetőség nyílt olyan tanfolyamok megszervezésére, illetve olyan tanfolyamokra való jelentkezésekre, amelyek régi hiányt pótolnak, s amelyeknek megléte egyúttal nemzetközi elvárás is.

### 4.1 2011. év során megvalósult képzések

A **Repülési főosztály** (RFO) tagjai 2011. év során balesetvizsgáló tanfolyamot szerveztek az üzemeltetői szervezetek repülésbiztonsági szakemberei, s egyúttal a főosztály új balesetvizsgálói részére. A tanfolyam jó lehetőséget biztosított arra, hogy azok a KBSZ-es balesetvizsgálók is megszerezzék a – jogszabály által megkövetelt - tanfolyami végzettséget, akiket a belépésük óta a Szervezetnek anyagi forrás hiányában nem állt módjában a prágai nemzetközi tanfolyamra elküldeni. A tanfolyam több mint 40 résztvevővel került megtartásra, s azon az RFO állományából kilenc fő 24 előadást tartott különböző témakörökben.

A Repülési főosztály személyi állománya folytatta a MALÉV és a WIZZAIR légitársaságokkal kötött megállapodás alapján a fedélzeti on the job tréningeket, amely során a főosztály és a Baleseti Helyszínelő Szolgálat munkatársai repülőgépek pilótakabinjában felújíthatták és bővíthették ismereteiket a repülési feladatok előkészítéséről, végrehajtásáról, megismerhették a hajózó személyzet munkavégzésének körülményeit.

Az RFO munkatársai rész vettek egy repülőtér-bejáráson is, amely során a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér irányítási, vezetési és biztonsági rendszereivel, a megváltozott földi közlekedési feltételekkel és az átalakított SRA területtel ismerkedtek meg.

Az European Civil Aviation Conference (ECAC) az év során több képzési lehetőségen való részvételt hirdetett meg saját finanszírozásában, a JAA Training Organization szervezésében. Ezekre a képzésekre a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumon keresztül lehetett jelentkezni és a KBSZ több lehetőséget is elnyert. Így az RFO egyik munkatársa részt vett a hollandiai Hoofddorpban megtartott JAA PART-M tanfolyamon, a KBSZ egyik jogi előadója pedig a JAA Training Organization által szervezett nemzetközi légiközlekedési jog szemináriumon. Ez utóbbi tréning meghirdetett célja az volt, hogy bemutassa a nemzetközi légiközlekedés rendszerének fejlődését napjainkig, továbbá azt, hogy az egyes államok, az Európai Unió, és olyan nemzetközi szervezetek, mint a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) milyen feladatokkal rendelkeznek e területen, valamint röviden áttekintse az érintett felek jogszabályait, szabályzatait és gyakorlatát. Kifejezett figyelmet kívánt szentelni a polgári légiközlekedés területén létrejött Chicagói Egyezménynek, a bilaterális egyezmények rendszerének és tartalmának, az Egyesült Államok azon kezdeményezésének, amely nemzetközi légiközlekedés gazdasági szabályozásnak modernizálására irányult, valamint az Európai Unió széleskörű és ambíciózus jogalkotási és szabályozási törekvései bemutatásának.

A **Vasúti főosztály** (VFO) személyi állományából 2011. év során 4 fő nagyforgalmi vizsgát, egy fő pedig biztosítóberendezési mesteri vizsgát tett. HÉV járművezetői vizsgát 2 fő tett.

A főosztály munkatársai közül többen részt vettek on the job tréningen fékberendezés-gyártás, járműjavítás és forgalomirányítás területén.

Ezen kívül a főosztály a munkatársai részére saját szervezésben vágánymérő és sínhőmérő tanfolyamot rendezett.

Régi hiányosságot pótolta a vasúti menetíró regisztrátum letöltő és kiolvasó szakmai gyakorlat, amely a vasúti balesetvizsgálat egyik nélkülözhetetlen alapeleme tekintetében adott a főosztály munkatársainak ismereteket.

A **Hajózási főosztály** (HFO) munkatársai közül 2011 áprilisában a főosztály egyik balesetvizsgálója részt vett Lisszabonban az EMSA (European Maritime Safety Agency) által szervezett balesetvizsgálói tanfolyamon. A tanfolyam tematikájának középpontjában a hajózási baleset helyszínén a balesetvizsgáló által elvégzendő feladatok voltak. A költségeket az EMSA fizette.

Májusban Lisszabonban részt vett egy fő az EMSA által szervezett EMCIP (European Marine Casualty Information Platform) felújító tanfolyamon. Az EMCIP adatbáziskezelő programban kerülnek rögzítésre a hajózási balesetek. A tanfolyam költségeit az EMSA fizette.

Novemberben a HFO mb. főosztályvezetője Lisszabonban részt vett az EMSA által szervezett EMCIP tanfolyamon. Az EMCIP az EMSA által létrehozott internetes adatbázis, melyben a tagországok jelentik a hozzájuk beérkezett víziközlekedési baleseteket az EMSA felé. Ezt az adatbázist az EMSA hozta létre és kezeli. Az adatszolgáltatók a tagállamok illetékes hatóságai. A tanfolyam költségeit teljes egészében az EMSA visszatérítette.

Két fő vitorlás kishajó vezetői engedélyt szerzett.

Az év során a Szervezet felélesztette a saját szervezésében megvalósuló **KBSZ Akadémiát**, amelynek célja saját és külsős előadók biztosításával egyrészt a multimodalitásból eredő lehetőségek kihasználása a képzés területén is, másrészt pedig a munkatársak már meglévő ismereteinek felfrissítése, új ismeretek megszerzése. Ennek keretében 2011-ben fotótanfolyamot szervezett, amelyen a KBSZ balesetvizsgálói és baleseti helyszínelő munkatársai részesültek magas szintű képzésben, annak érdekében, hogy a helyszínelések alkalmával, illetve a balesetvizsgálat egyéb fázisai során magas minőségű fotók készüljenek.

## 4.2 Nemzetközi kapcsolatok

Az év kiküldetéseinek sorából kiemelkedik a KBSZ bemutatkozása az EASA vezetőinek, illetve az EASA és a tagállamok balesetvizsgáló szervezeteinek éves találkozója. Ez utóbbi azért is volt fontos, mert itt ismertették az EASA álláspontját a 996/2010/EU rendelettel kapcsolatosan, különös tekintettel az EASA részvételét illetően a szakmai vizsgálatokban.

A KBSZ főigazgatója a 2011. év során több alkalommal is részt vett az európai uniós légiközlekedési balesetvizsgáló szervezetek vezetőinek megbeszélésén, illetve a „Best practices” munkacsoport is több alkalommal tartott ülést.

Képviseltette magát a **Repülési főosztály** az EASA baleseti statisztikai elemzők munkacsoportjának ülésén, ahol a tagállamok hatóságainak önkéntes együttműködéseként megalakult a Network of Analysts (NoA). A NoA fő célkitűzése a

repülésbiztonsági adatok értelmezési, elemzési, statisztikai módszereinek harmonizálása által az EASP (European Aviation Safety Plan), valamint a tagállami SSP-k (State Safety Plan) támogatása, az ECR (European Central Repository) színvonalának növelése.

Két fontos témakörben is részt vettek az RFO balesetvizsgálói nemzetközi konferencián. 2011.10.05-07-én az EASA rendezett Kölnben repülésbiztonsági konferenciáját, amelynek témája a repülőgép feletti uralom elvesztése révén bekövetkezett balesetek és az ellenük való védekezés volt. 2011.10. 10-11-én pedig Brüsszelben tartott az EuroControl egy szemináriumot, amelyen a repülőgépek ellen elkövetett lézertámadások világszerte bekövetkezett drámai elszaporodásának problémája és az azok elleni ellenintézkedések és fellépések lehetőségének meghatározása volt a téma.

A szakmai vizsgálathoz kapcsolódóan is sor került kiküldetésre: 2011.07.07-én az RFO állományából két fő vett részt a 2011-120-4P számon regisztrált súlyos repülőesemény kapcsán elrendelt hajtóművizsgálat lefolytatásán Olaszországban. (A vizsgálat eredménye a KBSZ honlapján olvasható.)

A **Vasúti főosztály** aktív tagja az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) munkacsoportjainak, amelyek kiküldetési költségeit egy fő részére általában az ERA viseli. Ilyen ülések az ERA baleseti adatbázisát kidolgozó munkacsoportjának találkozói, illetve a vasúti Balesetvizsgáló Szervezetek Hálózatának találkozói.

A főosztály vezetője továbbá aktív tagja az Európai Vasúti Ügynökség balesetvizsgáló szervezetek működésének átvilágítását előkészítő, módszertanát kidolgozó munkacsoportjának, illetve az Európai Vasúti Ügynökség Balesetvizsgáló Szervezetek Hálózatának működési szabályzatát és munkatervét átdolgozó munkacsoportjának, amelyek egy-egy ülésén személyesen is részt vett.

A főosztály vezetője április hónapban részt vett a Közép-Európai Balesetvizsgáló Szervezetek Konferenciáján, melyet ezúttal Prága városában rendezett a cseh balesetvizsgáló szervezet, s amelyen hazánkon kívül további 6 állam, valamint az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) képviselői vettek részt. Az ülésen többek között sikerült a svájci ill. az osztrák kollégáktól olyan tapasztalatokat szerezni a sífelvonókon és kötélpályákon bekövetkezett balesetek kapcsán, melyek jól használhatók lesznek a KBSZ hatáskörének bővítésével. A Közép-Európai Balesetvizsgáló Szervezetek szokásos II. félévi Regionális Konferenciáját Bécsben rendezték meg, amelyen a főosztályvezető képviselte hazánkat.

A KBSZ főigazgatója és a VFO vezetője májusban részt vett az Európai Vasúti Ügynökség baleseti adatbázist (ERAIL) és baleseti okokat kidolgozó munkacsoportjának összevont ülésén, május 18-án a balesetvizsgáló szervezetek és vasúti hatóságok közös plenáris ülésén, valamint május 19-én a balesetvizsgáló szervezetek plenáris ülésén. A plenáris üléseken kinevezése óta első alkalommal vett részt a KBSZ januárban kinevezett főigazgatója, ahol lehetősége nyílt a bemutatkozásra, valamint a hasonló szervezetek vezetőivel történő személyes kapcsolatfelvételre.

A **Hajózási főosztály** képviseletében júniusban a megbízott főosztályvezető részt vett Lisszabonban az EU tagállamok hajózási balesetvizsgáló szervezeteinek első féléves munkaértekezletén, ahol a tagállamok képviselői beszámoltak arról, hogy a hajózási események vizsgálatára vonatkozó irányelv bevezetése a hazai jogrendünkben miként áll. Az irányelv implementálási határideje 2011.06.17. volt.. A kiküldetés költségét az EMSA fizette.

Szeptemberben a HFO mb. vezetője a főigazgatóval részt vett Piraeusban (Görögország) az EMAIIF (Európai Hajózási Balesetvizsgálók Nemzetközi Fóruma) szokásos évente megrendezésre kerülő ülésén. A konferencia fő témája a Ro-Ro



hajókon - gördülő rakományt szállító hajók - bekövetkezett balesetek, illetve a nemzetközi hajóosztályozó intézetek munkája volt. Ezen kívül a tagországok képviselői beszámoltak a területükön bekövetkezett jelentősebb víziközlekedési balesetekről

#### 4.3 Szakmai konferenciák

A három szakmai főosztály megtartotta szokásos évi két – tavaszi és őszi - szakmai fórumát, amelyeken aktuális közlekedésbiztonsági kérdésekről volt szó.

#### 4.4 Egyéb tevékenység

2011. évben több okból is szükségessé vált a légi-, a vasúti- és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbv.) módosítása.

Elfogadásra került és 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 továbbiakban: EU rendelet). Az EU rendelet közvetlen hatályából adódóan szükségessé vált a nemzeti szabályozás deregulációs szempontú felülvizsgálata, valamint a nemzeti hatáskörbe utalt és végrehajtási jellegű szabályok megalkotása, és ezeknek a hivatkozott törvénybe iktatása.

A tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK tanácsi és a 2002/59/EK Európai Parlamenti és Tanácsi irányelv módosításáról szóló 2009. április 23-i 2009/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben (a továbbiakban: EK irányelv) foglaltak szintén a KBSZ által folytatott vizsgálat szabályozását érintik, így az irányelv implementálására is a Kbv. keretei között volt mód. Az irányelv alapján újraszabályozásra kerültek a víziközlekedési balesetek és események különböző kategóriái, valamint a Kbv. kiegészült a tengeren bekövetkezett víziközlekedési balesetek és események vizsgálatára vonatkozó speciális szabályokat tartalmazó fejezettel.

A légiközlekedésben meghonosodott és jól bevált üzembentartói vizsgálati rendszer pozitív tapasztalatai szorgalmazták a rendszer meghonosítását a vasúti és víziközlekedés területén is. Ennek alapjai a Kbv. módosításával egyidejűleg – a légiközlekedés mintájára – bekerültek az egyes ágazati törvényekbe. Így azokban az esetekben, amikor a közlekedésbiztonsági szerv a Kbv. értelmében nem kötelezett szakmai vizsgálat lefolytatására, és a jogszabályban foglaltak alapján saját döntése alapján sem indít vizsgálatot, az érintett üzemben tartót hívja fel annak elvégzésére. A rendszer alkalmazása a vasúti és a víziközlekedés területén 2012. január 1-jén vette kezdetét.

A Kbv. módosításához kötődően szükségessé vált az egyes végrehajtási rendeletek felülvizsgálata és az új törvényi előírásokhoz igazítása. Így még a tárgyévben kihirdetésre került a légiközlekedési tárgyú két miniszteri rendelet módosítása, és a víziközlekedés területén a hatályos miniszteri rendelet helyébe lépő új jogszabály, továbbá elkészült a vasúti terület új miniszteri rendeletének szakmai tervezete.

A teljes éven átívelő és komoly munkaterhet jelentő jogszabály-előkészítő munkán túlmenően 2011-ben megkezdődött a felkészülés a 2012-es ICAO ICVM auditra, illetve az ERA pilot-auditra.