

**MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA**

**T/18364/9. számú**

**EGYSÉGES JAVASLAT**

**a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési  
események szakmai vizsgálatáról szóló törvényjavaslat  
zárószavazásához**

**Előadó: Dr. Kóka János  
gazdasági és közlekedési miniszter**

**Budapest, 2005. december**

## 2005. évi ... törvény

### a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról

Az Országgyűlés a légi-, a vasúti és a víziközlekedés biztonságának javítása, a balesetek szakmai kivizsgálásának gyors végrehajtása, továbbá a jövőbeni balesetek megelőzése érdekében – összhangban a közlekedési balesetek kivizsgálása tárgyában kötött nemzetközi szerződésekkel – a következő törvényt alkotja:

#### I. Fejezet

##### Általános rendelkezések

###### *A törvény hatálya*

#### 1. §

(1) A törvény hatálya a Magyar Köztársaság területén, illetőleg légterében (belföldön) bekövetkezett közlekedési baleset és egyéb közlekedési esemény szakmai vizsgálatára terjed ki.

(2) Amennyiben nemzetközi szerződés eltérően nem rendelkezik, e törvény rendelkezéseit kell alkalmazni a Magyar Köztársaság területén, illetőleg légterén kívül (külföldön) magyar légi járművel, légiközlekedési, valamint a légiközlekedéssel összefüggő tevékenységgel kapcsolatban bekövetkezett légiközlekedési baleset, repülőesemény és légiközlekedési rendellenesség szakmai vizsgálatára is.

(3) Nem terjed ki a törvény hatálya

a) a kizárólag állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési balesettel, repülőeseménnyel és légiközlekedési rendellenességgel kapcsolatos szakmai vizsgálatára,

b) a kizárólag a honvédség és a rendvédelmi szervek úszólétesítményeivel való közlekedés során bekövetkezett közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatára.

###### *Értelmező rendelkezések*

#### 2. §

E törvény alkalmazásában:

a) közlekedési baleset: a légiközlekedési baleset, a súlyos vasúti baleset és a súlyos víziközlekedési baleset;

b) egyéb közlekedési esemény: a repülőesemény és a légiközlekedési rendellenesség, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény és a rendkívüli hajózási esemény;

- c) halálos baleset: olyan baleset, amelynek következtében a balesetet szenvedő személy a baleset helyszínén elhalálozik;
- d) halálos sérülés: olyan súlyos sérülés, amelyet valaki baleset során szenved el, és amelynek következtében a balesetet követő 30 napon belül elhalálozik;
- e) súlyos sérülés: olyan sérülés, amelyet valaki baleset során szenved el, és amely
- ea) a sérüléstől számított hét napon belül 48 órát meghaladó kórházi ápolást tesz szükségessé, vagy
  - eb) csonttörést okoz, kivéve az ujj-, lábujj- és orrtörést, vagy
  - ec) olyan vágott sebekkel jár, amelyek súlyos vérzést vagy ideg-, izom-, illetve ínsérülést okoznak, vagy
  - ed) belső szervek sérülését okozza, vagy
  - ee) másod- vagy harmadfokú égési sérüléseket, vagy a testfelület több mint 5%-át érintő égési sérülést okoz, vagy
  - ef) annak következménye, hogy a sérült bizonyítottan fertőző anyagoknak vagy káros sugárzásnak volt kitéve;
- f) légiközlekedési baleset: a repülés tartama alatt bekövetkezett olyan esemény, amelynek során
- fa) valaki meghal vagy súlyos sérülést szenved
    - faa) a légi jármű fedélzetén tartózkodva, vagy
    - fab) a légi jármű bármely részével való közvetlen érintkezés következtében, beleértve a légi járműről levált alkatrészeket is, vagy
    - fac) annak következtében, hogy a sugárhajtómű kiáramló gázsugarának közvetlenül volt kitéve,
- kivéve, ha a sérülései természetes okoknak tulajdoníthatók, vagy azokat maga vagy más személy okozza, vagy ha olyan jogellenesen utazó személy sérüléséről van szó, aki az utasok és a személyzet számára rendszeren hozzáférhető területeken kívül rejtőzködik, vagy
- fb) a légi jármű olyan károsodást, vagy szerkezeti hibát szenved, amely
    - fba) a légi jármű szerkezeti szilárdságát, teljesítményét vagy repülési jellemzőit hátrányosan befolyásolja, és
    - fbb) 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, gumikra, a fékekre, áramvonalazó burkolatra vagy a légi jármű borításán történt kisebb horpadásokra és szórt lyukakra korlátozódik, vagy
- fc) a légi jármű eltűnt vagy teljesen hozzáférhetetlen;
- g) súlyos repülőesemény: olyan repülőesemény, amelynek körülményei arra utalnak, hogy az f) pont szerinti baleset bekövetkezésének közvetlen veszélye állt fenn;
- h) repülőesemény: a légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos, a repülés tartama alatt bekövetkezett, balesetnek nem minősülő esemény, amely az üzemeltetés biztonságát hátrányosan befolyásolja vagy befolyásolhatja;
- i) 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;

- j) 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 forint) károsodásával jár, valamint más vasúti baleset, amelynek nyilvánvaló hatása van a vasútbiztonsági szabályozásra vagy a biztonság irányítására;
- k) vasúti baleset: a vasutat – a helyi vasút kivételével – mint személyszállításra és árutovábbításra szolgáló kötőpályás közlekedési rendszert és annak tartozékait, a vasúti pályát és annak tartozékait, az üzemi létesítményeket és a vasúti járműveket érintő, a vasúti közlekedés során bekövetkező
- ka) személyi sérüléssel,
  - kb) jelentős anyagi kárral,
  - kc) a környezet jelentős szennyezésével,
  - kd) a vasúti közlekedés biztonságának veszélyeztetésével, vagy
  - ke) a vasúti rendszer üzemeltetésének jelentős megzavarásával járó
- esemény (pl: ütközés, kisiklás, baleset vasúti átjáróban, mozgó jármű okozta személyi sérülés, tüzeset);
- l) 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;
- m) 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:
- ma) a hajóút teljes, illetve részleges elzárásával,
  - mb) az úszólétesítmény eltűnésével,
  - mc) halálos baleset vagy halálos sérülés bekövetkezésével,
  - md) a víziút műtárgyainak, illetve a víziutat keresztező műtárgyak úszólétesítménnyel történő megrongálásával, azok üzemképességének részleges vagy teljes elvesztésével;
- n) rendkívüli hajózási esemény: a súlyos víziközlekedési baleseten kívül minden olyan esemény, amely a víziközlekedés biztonságát érinti;
- o) vizsgálobizottság: a baleset vizsgálatára felkért bizottság vagy szakmai kivizsgáló;
- p) repülés tartama:
- pa) ejtőernyős ugrás, ballonnal, vagy láról induló légi járművel történő repülés kivételével az az időtartam, amely akkor kezdődik, amikor az első személy a repülés szándékával a légi jármű fedélzetére lép és akkor végződik, amikor a légi jármű fedélzetét az utolsó ilyen személy elhagyta,
  - pb) ejtőernyős ugrás esetén akkor kezdődik, amikor az ugró az ejtőernyős ugrás céljából az ejtőernyőt felcsatolja és addig tart, amíg az ejtőernyőt lecsatolja magáról,
  - pc) ballonnal történő repülés esetén a ballon gáz- vagy melegtöltésével kezdődik, és akkor végződik, amikor a földetérést követő megállás után az utolsó személy is elhagyta annak kosarát vagy gondoláját,
  - pd) láról induló repülés esetén akkor kezdődik, amikor a légi jármű vezetője a repülés szándékával a felfüggesztő rendszert magára csatolja és addig tart, amíg a légi jármű vezetője a légi jármű repülésre kész állapotát megszünteti;

q) biztonsági ajánlás: a Közlekedésbiztonsági Szervezet által a szakmai vizsgálat során szerzett adatok alapján, a közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események megelőzése céljából tett javaslat.

## **II. Fejezet**

### **Közlekedésbiztonsági Szervezet**

#### *A Közlekedésbiztonsági Szervezet jogállása és szervezete*

### **3. §**

(1) A Közlekedésbiztonsági Szervezet (a továbbiakban: Szervezet) – e törvényben meghatározottak szerint – a balesetek megelőzése érdekében elvégzi a közlekedési balesetek és az egyéb közlekedési események független szakmai vizsgálatát, gyűjti, elemzi a közlekedési balesetekkel és az egyéb közlekedési eseményekkel kapcsolatos információkat, biztonsági ajánlásokat dolgoz ki.

(2) A Szervezet önálló feladattal és hatáskörrel rendelkező, országos illetékességű, központi közigazgatási hatóság, önállóan gazdálkodó költségvetési szerv. A Szervezet költségvetése a közlekedésért felelős miniszter (a továbbiakban: miniszter) által vezetett minisztérium fejezetén belül önálló címet képez.

(3) A Szervezet a polgári kivizsgáló szerv (Polgári Légiközlekedés-biztonsági Szervezet) jogutódja.

(4) A Szervezet alapítója a miniszter. A miniszter kiadja a Szervezet alapító okiratát.

(5) A Szervezet felügyeletét a miniszter látja el, felügyeleti jogköre a következőkre terjed ki:

- a) jóváhagyja a Szervezet szervezeti és működési szabályzatát,
- b) ellenőrzi, hogy a Szervezet működése megfelel-e a jogszabályokban és a szervezeti és működési szabályzatban foglaltaknak,
- c) gyakorolja a munkáltatói jogokat a Szervezet főigazgatója és helyettese felett.

(6) A Szervezet, annak főigazgatója, helyettese és a Szervezet más köztisztviselője jogszabályban meghatározott feladatkörében – ide nem értve a (5) bekezdésben meghatározott felügyeleti jogok gyakorlásából eredő feladatokat – nem utasítható.

(7) A Szervezet független minden olyan személytől és szervezettől, akinek vagy amelynek érdekei a kivizsgáló szervezet feladataival ütköznek, így különösen:

- a) a járművek forgalomba helyezését, üzemeltetését, és karbantartását engedélyező, és annak ellenőrzését végző légi-, vízi- és vasúti közlekedési hatóságoktól,
- b) a járművezetői engedélyek kiadására illetékes hatóságoktól,
- c) a légitforgalom és a víziút forgalmának irányítását végző szervezettől,
- d) a közlekedési infrastruktúrát üzemeltető szervezetektől,

- e) a közlekedési társaságoktól,
- f) a vasúti díjszabás meghatározásáért és a menetvonal elosztásáért (kijelöléséért) felelős szervezetektől,
- g) a vasúti közlekedésről szóló törvény szerinti bejelentett szervezetektől,
- h) a biztonsági hatóságtól,
- i) a többi vasúti szabályozó szervezettől.

(8) A Szervezet köztisztviselője nem lehet a (7) bekezdésben meghatározott szervek és gazdálkodó szervezetek köztisztviselője, vezető tisztségviselője, tulajdonosa, alkalmazottja vagy egyéb munkavállalója,

(9) A (8) bekezdésben foglaltakon túl a főigazgató és helyettese nem lehet a (7) bekezdésben meghatározott szervek és gazdálkodó szervezetek köztisztviselőjének, vezető tisztségviselőjének, tulajdonosának, alkalmazottjának vagy egyéb munkavállalójának közeli hozzátartozója [Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény 685. § b) pont].

#### 4. §

(1) A Szervezet 24 órás folyamatos baleseti ügyeleti szolgálatot tart fenn a közlekedési balesetokról, és az egyéb közlekedési eseményekről szóló bejelentések fogadására, a szükséges jelentések és intézkedések megtételére.

(2) Amennyiben az esemény kapcsán hatósági, szabálysértési vagy büntetőeljárás is indul, a vizsgálati cselekmények ezen eljárásokkal párhuzamosan is lefolytathatók. Közigazgatási hatósági eljárás a szakmai vizsgálatot nem akadályozhatja.

(3) A szakmai vizsgálat a büntetőeljárás lefolytatását nem akadályozhatja.

(4) A közlekedési balesettel és az egyéb közlekedési eseménnyel kapcsolatban indult szakmai vizsgálat, valamint más közigazgatási hatósági eljárás, szabálysértési és büntetőeljárás során a Szervezet, a hatóságok és az eljáró szervek az együttműködés érdekében egymást megkereshetik.

#### 5. §

(1) E törvény eltérő rendelkezésének hiányában a közigazgatási hatósági ügynek nem minősülő szakmai vizsgálatra a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) szabályai megfelelően alkalmazandók.

(2) A szakmai vizsgálatnál érintett személyek nem minősülnek ügyfélnek, őket az eljárás egyéb résztvevőjének jogállása illeti meg.

(3) A szakmai vizsgálatot a Szervezet zárójelentéssel fejezi be. A zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető, a zárójelentés tekintetében a Ket. VIII. fejezete nem alkalmazható.

(4) A szakmai vizsgálat során hozott végzések ellen fellebbezésnek helye nincs, azok közvetlenül a bíróság előtt támadhatók meg.

(5) A főigazgató és helyettese, valamint a Szervezet köztisztviselői közszolgálati jogviszonyának keletkezésére és jogállására a köztisztviselők jogállásáról szóló 1992. évi XXIII. törvény (a továbbiakban: Ktv.) rendelkezései irányadók.

## 6. §

(1) A Szervezet főigazgatóját és helyettesét hatéves időtartamra a miniszter nevezi ki és menti fel.

(2) A Szervezet főigazgatóját, illetve helyettesét a határozott időtartam lejárta előtt a miniszter felmentheti, ha a tisztségével való összeférhetetlenségét 30 napon belül nem szüntette meg, illetve tisztségének ellátására tartósan alkalmatlanná vált. A felmentésre egyebekben a Ktv. rendelkezéseit kell alkalmazni.

(3) A Szervezet főigazgatója

- a) a jogszabályoknak és a szakmai követelményeknek megfelelően vezeti a Szervezetet;
- b) megállapítja a Szervezet szervezeti és működési szabályzatát;
- c) gyakorolja a Szervezet köztisztviselői felett a munkáltatói jogokat, amennyiben más jogszabály eltérően nem rendelkezik;
- d) irányítja a Szervezet gazdálkodását;
- e) képviseli a Szervezetet;
- f) elrendeli az e törvény hatálya alá tartozó közlekedési balesetek és súlyos repülőesemények szakmai vizsgálatát, továbbá elrendelheti az egyéb közlekedési esemény szakmai vizsgálatát;
- g) minden évben – a miniszter útján – legkésőbb augusztus hónapban beszámol a Kormánynak az előző évben a Szervezet által vizsgált balesetek okainak feltárása során szerzett tapasztalatokról, a közlekedés biztonságát érintő folyamatokról és a közlekedésbiztonság állapotáról;
- h) kapcsolatot tart fenn a Szervezet tevékenységét érintő nemzetközi szervezetekkel;
- i) ellátja mindazokat a feladatokat, amelyeket jogszabály a hatáskörébe utal.

(4) A (3) bekezdés g) pontjában megjelölt beszámolót követően – legkésőbb szeptember 30-áig – a Szervezet a honlapján közzéteszi az előző évben végzett vizsgálatokról, a kiadott biztonsági ajánlásokról és a korábban kiadott biztonsági ajánlásokkal összhangban végrehajtott intézkedésekről készített beszámolóját, és azt az Európai Bizottság, valamint az Európai Vasúti Ügynökség részére megküldi.

### *A Szervezet hatásköre és feladatai*

## 7. §

(1) A Szervezet:

- a) kivizsgálja

- aa) a belföldön bekövetkezett légiközlekedési baleseteket és súlyos repülőeseményeket,
  - ab) a súlyos víziközlekedési baleseteket,
  - ac) a súlyos vasúti baleseteket,
  - ad) az 1. § (2) bekezdésében meghatározott légiközlekedési baleseteket és súlyos repülőeseményeket, ha a légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény helyszíne szerint illetékes kivizsgáló szerv nem folytat vizsgálatot;
- b) kivizsgálhatja azokat az egyéb közlekedési eseményeket, amelyek megítélése szerint
- ba) más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna,
  - bb) a közlekedési rendszer egésze szempontjából jelentősséggel bíró eseménysorozat részét képezik,
  - bc) a közlekedésbiztonságra európai közösségi szinten gyakorolnak hatást,
  - bd) a vizsgálatot az infrastruktúra üzemeltetői, a közlekedési társaságok, a biztonsági hatóságok, továbbá nemzetközi együttműködés keretében az Európai Unió más tagállamának balesetvizsgáló szervezetei kérik;
- c) a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény súlyosságának és jellegének megfelelő formában zárójelentést készít;
- d) a közlekedési balesetek és az egyéb közlekedési események megelőzése érdekében javaslatot tesz a jogszabály előkészítőjének, valamint biztonsági ajánlást tesz a közlekedési társaságoknak, a közlekedési infrastruktúra és járművek üzemeltetőinek, továbbá más hatóságoknak;
- e) a légiközlekedési balesetek, repülőesemények és légiközlekedési rendellenességek nyilvántartására, értékelésére, feldolgozására adatbázist hoz létre;
- f) folyamatos vélemény- és tapasztalatcserét folytat más országok szervezeteivel, továbbá a nemzetközi szervezetekkel közös vizsgálati módszerek kidolgozása, a biztonsági ajánlások megvalósításának figyelemmel kísérésére szolgáló közös elvek megfogalmazása és azoknak a műszaki és tudományos fejlődéshez való hozzáigazítása céljából.

(2) A Szervezet az (1) bekezdés e) pontjában megjelölt adatbázisban tartja nyilván a légiközlekedési balesetre, a súlyos repülőeseményre és a légiközlekedési rendellenességre vonatkozó bejelentések alapján indított szakmai vizsgálat során az e törvénnyel összhangban birtokába került adatokat. Az adatbázisban tárolja továbbá a légiközlekedési hatóság által összegyűjtött, értékelt, a légiközlekedés biztonságát veszélyeztető, a külön jogszabályban meghatározott légiközlekedés védelmi jellegű eseményekre vonatkozó adatokat is. Az adatbázisban rögzített adatok kizárólag az e törvényben meghatározott célokra használhatók fel.

(3) A (2) bekezdésben meghatározott adatbázisból a Szervezet személyes és különleges adatokat nem tartalmazó adatbázist hoz létre, az Európai Bizottság és az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes államok (a továbbiakban: EGT-államok) közötti, továbbá nemzetközi szerződésben előírt adatcseréhez szükséges mértékben.

(4) A Szervezet a (3) bekezdésben megjelölt adatbázisban rögzített adatokat az Európai Bizottság és az EGT-államok rendelkezésére bocsátja, illetve teljesíti az egyéb nemzetközi adatszolgáltatási kötelezettségeket.



### III. Fejezet

#### A balesetek vizsgálata

##### *A szakmai vizsgálat alapelvei*

#### 8. §

(1) A szakmai vizsgálat a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény okának megállapítására irányul, a jövőbeni közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események megelőzése érdekében. A szakmai vizsgálat nem irányulhat a vétkesség vagy felelősség, illetve jog vagy kötelezettség megállapítására.

(2) A szakmai vizsgálat nem érinti a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény vizsgálatában részt vevő más hatóság feladat- és hatáskörét.

##### *A szakmai vizsgálatra vonatkozó általános szabályok*

#### 9. §

(1) A Szervezet a tényállás megállapítása keretében – szükség esetén a többi közigazgatási hatósággal egyeztetett módon, a büntetőeljárást nem akadályozva – jogosult különösen arra, hogy

- a) haladéktalanul és akadálytalanul (Ket. 57. §) – az esemény vizsgálatára külön jogszabály alapján jogosult más hatóságokkal egyidejűleg is – hozzáférhessen a közlekedési baleset, a repülőesemény, a légiközlekedési rendellenesség és a váratlan vasúti esemény helyszínéhez, a járműhöz, annak rakományához vagy roncsához, a közlekedési járműhöz kapcsolódó infrastruktúrához, a forgalomirányító és jelzőberendezésekhez;
- b) azonnal megkezdhesse a helyszínen található bizonyítékok rögzítése mellett a maradványok és a roncsdarabok vagy alkatrészek, vasúti infrastruktúra elemek ellenőrzött eltávolítását vizsgálati vagy elemzési célokra;
- c) azonnal hozzáférhessen a fedélzeti adatrögzítők és egyéb felvételek tartalmához, és szakmai vizsgálatához azokat, azok tartalmát felhasználhassa, hozzáférhessen a szóbeli üzeneteket és a forgalomirányító és jelzőrendszer működését rögzítő berendezésekhez és használhassa azokat;
- d) hozzáférhessen az áldozatok testének vizsgálatából származó eredményekhez, illetve az azokból vett mintákhoz;
- e) azonnal hozzáférhessen a jármű üzemeltetésében részt vevő személyek egészségügyi vizsgálati eredményeihez, illetve a belőlük vett mintákhoz;
- f) akadálytalanul hozzájusson az ügyre vonatkozó minden olyan információhoz vagy rögzített adathoz, amely a jármű tulajdonosának, üzemeltetőjének vagy gyártójának, valamint a közlekedést vagy az infrastruktúra üzemeltetését felügyelő hatóságok rendelkezésére áll;
- g) hozzáférhessen a közlekedési infrastruktúra működtetője, az érintett közlekedési társaságok és az üzemben tartó biztonsági szervezetének és a közlekedési hatóságok birtokában lévő lényeges információhoz vagy feljegyzéshez;
- h) a helyszínen jelen lévő tanúkat azonnal meghallgassa;

- i) betekintsen valamennyi iratba – amely a közlekedési balesetben és az egyéb közlekedési eseményben részt vevő járműre, annak üzemeltetőjére, valamint a közlekedési infrastruktúrára, annak üzemeltetőjére vonatkozik – azokról másolatot készítsen, illetőleg másolatot kérjen.

(2) A Szervezet az (1) bekezdésben meghatározott jogosultságát a vizsgálobizottsága vagy szakmai kivizsgálója útján gyakorolja.

(3) A szakmai vizsgálattal okozott kárért kártalanításnak van helye.

### *A szakmai vizsgálat megindítása*

#### **10. §**

(1) Aki – ideértve a Szervezetet is – közlekedési balesetet észlel, köteles azt haladéktalanul a rendőrségnek bejelenteni. A rendőrség haladéktalanul értesíti azokat a szervezeteket, amelyek feladatkörébe tartozik a közlekedési baleset következtében veszélybe került személyek részére segítség nyújtása, az élet- és vagyónbiztonság védelme, a közlekedési baleset szakmai vizsgálata.

(2) A közlekedési balesetben részt vevő jármű személyzete, a járművek üzemeltetői, illetve üzemen tartói, az érintett közlekedési infrastruktúra üzemeltetői, továbbá a közlekedési baleset kivizsgálását végző más hatóságok haladéktalanul kötelesek jelenteni a Szervezetnek a bekövetkezett közlekedési balesetet vagy az egyéb közlekedési eseményt a külön jogszabályban meghatározott adattartalommal. A bejelentési kötelezettség kiterjed a magyar légijárművel külföldön bekövetkezett légiközlekedési balesetre, repülőeseményre vagy légiközlekedési rendellenességre, illetve az úszólétesítményt külföldön ért balesetre.

(3) A szakmai vizsgálat kizárólag hivatalból indul meg. A bejelentés nem minősül kérelemnek. A bejelentő – abban az esetben is, ha hatóság a bejelentő – az eljárás egyéb résztvevőjének minősül.

(4) Amennyiben

a) a légijármű vagy a repülőtér üzemen tartója,

b) légiforgalmi szolgálatot, illetve a földi kiszolgálással kapcsolatos feladatot ellátó személy,

c) a légijármű személyzete,

d) a légijármű vagy annak bármely felszerelése vagy alkatrésze tervezésével, gyártásával, karbantartásával vagy módosításával foglalkozó személy,

e) a légijármű vagy annak bármely felszerelése vagy alkatrésze karbantartási célú átvizsgálásáról vagy üzembe helyezéséről szóló igazolást aláíró személy,

f) a légi navigációs berendezések telepítésével, módosításával, karbantartásával, javításával, nagyjavításával, repülési próbájával vagy ellenőrzésével kapcsolatos feladatot ellátó személy

a feladata ellátása során a légiközlekedési balesetről, repülőeseményről, illetve légiközlekedési rendellenességről szerez tudomást, köteles azt haladéktalanul jelenteni a Szervezetnek.

(5) A (4) bekezdés szerinti jelentési kötelezettség alá eső légiközlekedési rendelkezések tájékoztató jellegű felsorolását külön jogszabály állapítja meg. A bejelentőt munkáltatója részéről – bejelentése miatt – nem érheti hátrány.

(6) A Szervezet haladéktalanul visszaigazolja a bejelentés vételét, és a baleseti ügyeleti szolgálat segítségével megteszi a vizsgálat megkezdéséhez szükséges intézkedéseket. A főigazgató a bejelentést követően – a Szervezet 7. § (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott vizsgálati kötelezettsége esetén – haladéktalanul írásban kijelöli a vizsgálóbizottság tagjait. A 7. § (1) bekezdésének b) pontjában meghatározott egyéb közlekedési események esetében a vizsgálóbizottság felállítása későbbi időpontban is megtörténhet.

(7) Amennyiben a közlekedési baleset, illetve a vasúti baleset szomszédos állam területét érinti, a Szervezet haladéktalanul értesíti a határőrség területileg illetékes szervét.

(8) A vizsgálóbizottság legalább két tagból áll. A bizottság tagjait a főigazgató írásban jelöli ki a vizsgálat lefolytatására, egyidejűleg kijelöli a szakmai vizsgálat megszervezésével, végrehajtásával és felügyeletével megbízott vizsgálatvezetőt. A bizottság munkájában való részvételre a Szervezet köztisztviselőin kívül más, a szakmai vizsgálat lefolytatására – külön jogszabályban meghatározott – szakértelemmel rendelkező személy is igénybe vehető. A vizsgálat vezetője a Szervezet köztisztviselője. Nem súlyos repülőesemény, repülőesemény, légiközlekedési rendelkezés vagy váratlan vasúti esemény esetén a vizsgálatra a Szervezet köztisztviselői közül – vizsgálóbizottság helyett – szakmai kivizsgáló is kijelölhető. A szakmai kivizsgáló a vizsgálóbizottság feladatait látja el és gyakorolja jogait.

(9) A vizsgálóbizottság a kijelölést követően haladéktalanul megkezdi a szakmai vizsgálatot.

(10) Súlyos vasúti baleset esetén – illetve, amennyiben a Szervezet úgy dönt, hogy vasúti balesettel vagy váratlan vasúti eseménnyel kapcsolatban vizsgálatot indít – a főigazgató a szakmai vizsgálat megindításáról egy héten belül tájékoztatja az Európai Vasúti Ügynökséget. A tájékoztatás tartalmazza a baleset dátumát, idejét és helyét, valamint annak jellegét és következményeit a halálos áldozatok, személyi sérülések és anyagi károk tekintetében.

(11) Amennyiben a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény katonai szállítmányt érint, a főigazgató a Magyar Honvédséget értesíti. A szakmai vizsgálatban a Magyar Honvédség képviselője megfigyelőként részt vehet.

(12) Amennyiben a közlekedési balesetben, illetve az egyéb közlekedési eseményben állami légi jármű, vagy a honvédség és a rendvédelmi szervek úszólétesítményei is érintettek, a főigazgató a Magyar Honvédséget, illetve a rendvédelmi szerveket értesíti. A szakmai vizsgálatban a Magyar Honvédség, illetve az érintett rendvédelmi szerv képviselője megfigyelőként részt vehet.

(13) A (11) és (12) bekezdés szerinti megfigyelő a vizsgálóbizottsággal, illetve a szakmai kivizsgálóval együtt lehet jelen a vizsgálati cselekményeknél, és gyakorol-

hatja iratbetekintési jogát, jogosult továbbá arra, hogy indítványozza kérdés feltételét tanúhoz, illetve szakértőhöz, továbbá jogosult nyilatkozatot tenni.

### *A helyszín biztosítása*

#### **11. §**

(1) A helyszín biztosításáról, határterületen a határőrség területileg illetékes szervével együttműködésben

- a) légiközlekedési baleset esetében a rendőrség, repülőesemény esetében a légi jármű parancsnoka, akadályoztatása esetén a légi jármű személyzete, illetve a légi jármű üzemben tartója,
- b) súlyos víziközlekedési baleset esetében az úszólétesítmény vezetője, akadályoztatása esetén a személyzet, illetve a baleset helyszínére érkezését követően a rendőrség,
- c) súlyos vasúti baleset esetében a rendőrség

gondoskodik.

(2) A baleseti ügyeleti szolgálat a tudomására jutott közlekedési balesettel, repülőeseménnyel vagy váratlan eseménnyel kapcsolatban – a helyszínen már megtett intézkedések figyelembevételével, amennyiben ez szükséges – kezdeményezi a helyszín biztosítását.

(3) A helyszín biztosítását – ha ebben sérülése nem akadályozza – az illetékes szervek helyszínre érkezéséig

- a) a légi jármű parancsnoka vagy személyzete, illetve a repülőtéren szolgálatot vezetője,
- b) vasúti baleset esetén a balesettel érintett terület tulajdonosa (kezelője, használója) vagy annak alkalmazottja, valamint a vonat személyzete
- c) az úszólétesítmény vezetője vagy tisztje

látja el.

(4) Súlyos víziközlekedési baleset esetében, ha az a hajóút teljes vagy részleges elzárását okozza, vagy súlyos víziközlekedési balesettel érintett úszólétesítményt az elsüllyedés veszélye fenyegeti, haladéktalan intézkedésként a hajóút felszabadítását meg kell kezdeni olyan mértékben, hogy a hajóútban a víziközlekedés rendje megfelelő helyreállhasson, illetve az úszólétesítményt megfelelő módon biztonságba kell helyezni.

(5) A légiközlekedési baleset, a súlyos repülőesemény, a repülőesemény, illetve a súlyos vasúti közlekedési baleset helyszínének megbontására halaszthatatlan eljárási cselekménytől, illetve külön jogszabályban meghatározott kivételtől eltekintve a vizsgálobizottság vezetőjének hozzájárulása szükséges.

(6) A légiközlekedési baleset és a súlyos repülőesemény helyszínét a vizsgálobizottság vezetőjének megérkezéséig a rendőrséggel kötött megállapodásban meghatározott időtartamig, de legalább a rendőrség helyszínre érkezésétől számított négy óra időtartamig a rendőrség biztosítja.

(7) A helyszín eredeti állapotban való megőrzésétől kizárólag akkor lehet eltekin-  
teni, ha azt személyek életének, testi épségének védelme, katasztrófhelyzet fel-  
számolásához nélkülözhetetlen azonnali intézkedések, valamint halaszthatatlan eljá-  
rási cselekmények indokolják; ilyen esetekben is kizárólag a mentéshez szükséges  
változtatásokat szabad végrehajtani.

(8) Amennyiben a helyszín katonai létesítmény területe, vagy őrzött katonai száll-  
lítottmány, a helyszín, illetve a szállítottmány őrzéséről és változatlanul hagyásáról az ille-  
tékes katonai szerv gondoskodik.

(9) A helyszín őrzését és annak időtartamát a szakmai vizsgálat vezetőjének az il-  
letékes rendőri, katonai szervekkel – határterületeken a határőrség területileg illeté-  
kes szervével is – egyeztetni kell.

(10) A Szervezet, illetve a vizsgálóbizottság a lehető legrövidebb időn belül befe-  
jezi a helyszíni szemlét a közlekedés zavartalanságának mielőbbi helyreállítása ér-  
dekében.

#### *A bizonyítékok megőrzése*

### **12. §**

A Szervezet a rendelkezésére álló bizonyítékokat erre alkalmas módon berende-  
zett, elkülönített és az illetéktelenek elől elzárt helyen őrzi meg. A megőrzés során a  
Szervezet gondoskodik a bizonyítékok azonosíthatóságáról és megváltoztathatatlan-  
ságáról.

#### *A szakmai vizsgálatban részt vevő személyek*

### **13. §**

A vizsgálóbizottság tagja, illetve szakmai kivizsgáló nem lehet az, aki

- a) érintett a közlekedési balesetben vagy az egyéb közlekedési eseményben, va-  
lamint annak közeli hozzátartozója [Ptk. 685. § b) pont],
- b) eljárta a közlekedési baleset vagy az egyéb közlekedési esemény tárgyában in-  
dult más hatósági, szabálysértési vagy büntetőeljárásban, továbbá
- c) az a személy, akit a közlekedési baleset, az egyéb közlekedési eseményt ha-  
tósági, szabálysértési vagy büntetőeljárás keretében vizsgáló más hatóság a  
vizsgálatba szakértőként bevont,
- d) akitől a közlekedési baleset vagy az egyéb közlekedési esemény tárgyilagosa  
vizsgálata egyéb okból nem várható el.

## 14. §

A közlekedési balesetben vagy az egyéb közlekedési esemény során elhalálozott személyek hozzátartozóit, valamint sérültjeit a vizsgálatról és annak folyamatáról tájékoztatni kell, és lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a vizsgálattal kapcsolatos álláspontjukat kifejtthessék és a zárójelentés tervezetében szereplő adatokhoz megjegyzést fűzzenek.

## 15. §

(1) A közlekedési baleset vagy az egyéb közlekedési esemény szakmai vizsgálata során a magyar állampolgár (Magyarországon bejegyzett) üzemben tartó, ennek hiányában a tulajdonos, továbbá a gyártó, javító, illetve karbantartó és mindezek képviselői nyilatkozattételre jogosultak. A magyar hatóság nyilvántartásában (lajstromában) szereplő jármű nem magyar állampolgár (nem Magyarországon bejegyzett) üzemben tartója, ennek hiányában a tulajdonos, továbbá a gyártó, javító, illetve karbantartó és mindezek képviselői is jogosultak nyilatkozattételre.

(2) A közlekedési balesetben és az egyéb közlekedési eseményben érintett közlekedési járművet

- a) tervező,
- b) gyártó,
- c) üzemben tartó
- d) hatósági nyilvántartásában (lajstromában) nyilvántartó (a továbbiakban: lajstromozó)

állam kivizsgáló szerve a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény vizsgálóbizottsága mellé meghatalmazott képviselőt delegálhat.

(3) Az üzemben tartó államának és a lajstromozó államnak a kivizsgáló szerve a vizsgálathoz az üzemben tartó által ajánlott egy vagy több tanácsadót nevezhet ki a meghatalmazott képviselő segítségére. Amennyiben az államok nem jelölik ki meghatalmazott képviselőjüket, az üzemben tartó képviselőjét a vizsgálóbizottság elnöke a szakmai vizsgálatba tanácsadónak hívhatja meg.

(4) A közlekedési balesetben elhalálozott személy állampolgársága szerinti állam a vizsgálóbizottság mellé meghatalmazott képviselőt delegálhat.

(5) Bármely állam – amely kérésre információt, eszközt, szakembert biztosít a szakmai vizsgálathoz – jogosult a szakmai vizsgálathoz meghatalmazott képviselőt delegálni.

(6) A meghatalmazott képviselő és tanácsadó minden vonatkozó és rendelkezésre álló információt köteles a vizsgálóbizottság rendelkezésére bocsátani.

(7) A meghatalmazott képviselő a vizsgálóbizottság vezetőjének hozzájárulása nélkül a szakmai vizsgálat előrehaladásáról és a feltárt adatokról információt senki részére nem adhat.

## A zárójelentés

### 16. §

(1) A szakmai vizsgálat eredményéről a Szervezet zárójelentést készít, amelyet a főigazgató ad ki.

(2) A zárójelentés ismerteti a lefolytatott vizsgálat célkitűzéseit, tartalmazza a közlekedési baleset vagy az egyéb közlekedési esemény idejét és helyét, valamint annak jellegét és következményeit a halálos áldozatok, a személyi sérülések és az anyagi károk tekintetében. A zárójelentés tartalmazza a baleset okát és biztonsági ajánlást is tartalmazhat. A zárójelentés kötelező erővel nem bír.

(3) A zárójelentés és az abban foglalt biztonsági ajánlás nem tartalmazhat a közlekedési balesettel, súlyos repülőeseménnyel, egyéb közlekedési eseménnyel kapcsolatos, a vétkességre vagy felelősségre, illetve jogra vagy kötelezettségre vonatkozó megállapítást vagy feltételezést.

(4) A zárójelentésben minden esetben gondoskodni kell a közlekedési balesetben és az egyéb közlekedési eseményben érintett személyek adatainak védelméről. A zárójelentés és az abban foglalt biztonsági ajánlás személyes adatot nem tartalmazhat.

(5) A zárójelentés tervezetét a főigazgató megküldi

- a) a közlekedésbiztonsági hatóságoknak, a közlekedési balesetben, repülőeseményben illetve váratlan eseményben érintett szakszemélyzetnek, az érintett szervezet vezetőjének,
  - b) a biztonsági ajánlások címzettjeinek,
  - c) a vizsgálatban részt vett államok balesetkivizsgáló szerveinek,
- amelyre azok – a kézhezvételtől számított 60 napon belül – észrevételt tehetnek.

(6) Amennyiben a szakmai vizsgálatban részt vett államok balesetkivizsgáló szervei észrevételt tettek, a zárójelentés tervezetét át kell dolgozni. Ha az észrevételeiket nem veszik figyelembe, azokat mellékletként csatolni kell a zárójelentés tervezetéhez a figyelmen kívül hagyás indokolásával együtt.

(7) A főigazgató felülvizsgálja a zárójelentés tervezetét, amelynek során ellenőrzi, hogy a vizsgálatot az előírásoknak megfelelően folytatták-e le.

(8) A zárójelentésben meg kell jelölni az eljáró vizsgálóbizottság vezetőjének, tagjainak, valamint a vizsgálóbizottságba delegált meghatalmazott, tanácsadó és egyéb résztvevők nevét. A zárójelentést a vizsgálóbizottság tagjai írják alá. Az esetleges véleményeltérésre a zárójelentés aláírásakor utalni kell, és az eltérő véleményt a zárójelentéshez csatolni kell.

(9) A zárójelentést a Szervezet köteles megküldeni minden olyan szervezetnek, amely abból biztonsági szempontból hasznos következtetéseket vonhat le, továbbá – a légiközlekedési rendellenesség kivételével – a honlapján közzétenni. A zárójelentést meg kell küldeni a külön jogszabályban meghatározott nemzetközi szervezeteknek, az Európai Bizottságnak és az Európai Vasúti Ügynökségnek.

(10) A biztonsági ajánlások címzettjei évente egyszer tájékoztatást adnak a főigazgatónak az ajánlások nyomán megtett vagy tervezett intézkedésekről.

(11) A zárójelentés közzétételének határideje a szakmai vizsgálat megindításától számított egy év, kivéve, ha a Szervezeten kívül álló okok miatt a baleset vizsgálata ezen az időtartamon belül nem zárható le.

(12) A zárójelentés kijavítására és kicserélésére a Ket. 122. §-ában foglaltakat kell alkalmazni.

(13) Amennyiben a szakmai vizsgálat lezárását követően olyan új tények vagy bizonyítékok jutnak a Szervezet tudomására, amelyek a közlekedési baleset, súlyos repülőesemény vagy egyéb közlekedési esemény bekövetkezése körülményeinek vagy okának alapvetően új megítélését teszik szükségessé, a főigazgatója új szakmai vizsgálatot rendel el.

## **IV. Fejezet**

### **A Szervezet adatkezelése**

#### **17. §**

A Szervezet a 7. § (1) bekezdésében foglalt feladatának ellátása céljából – a közlekedési baleset, súlyos repülőesemény és az egyéb közlekedési esemény szakmai vizsgálatához elengedhetetlenül szükséges mértékben az alábbi adatok kezelésére jogosult:

a) a közlekedési balesetben vagy egyéb közlekedési eseményben részes jármű személyzete, a jármű üzemeltetésében, karbantartásában, kiszolgálásában részt vevő vagy forgalmi irányítását ellátó személy

aa) neve, állampolgársága, lakcíme, értesítési címe,

ab) képzettsége, szakmai gyakorlata, szakmai jogosultsága,

ac) egészségi állapotára vonatkozó különleges adat,

ad) az eseménnyel összefüggésbe hozható, kóros szenvedélyére vonatkozó adatok,

ae) egyéb olyan, fizikális vagy mentális jellemzői, amelyek a vizsgált közlekedési baleset, illetve egyéb közlekedési esemény bekövetkezéséhez hozzájárulhatnak;

b) a közlekedési balesetben vagy egyéb közlekedési eseményben részes jármű személyzete által, vagy a jármű üzemeltetésében, karbantartásában, kiszolgálásában részt vevő vagy forgalmi irányítását ellátó személlyel folytatott és rögzített kommunikáció, a jármű hangrögzítő berendezésének felvétele vagy az ilyen felvételekről készült átirat;

c) a közlekedési baleset, súlyos repülőesemény, illetve egyéb közlekedési esemény tárgyában folytatott szakmai vizsgálat egyéb résztvevőjének neve, állampolgársága, születési helye és időpontja, lakcíme és értesítési címe.



## 18. §

(1) A Szervezet köteles az érintett személy 17. § aa) alpontja szerinti adatait az egyéb személyes és különleges adataitól elkülönítve kezelni. Az érintett személyeket az ügy irataiban, a közlekedési balesetben vagy egyéb közlekedési eseményben betöltött szerepük alapján kell megjelölni. Az érintett személy nevét és lakcímét a velük történő kapcsolattartás, valamint további adatok beszerzése érdekében használhatja fel a Szervezet.

(2) A zárójelentés kibocsátása után egy évvel, de legfeljebb a közlekedési baleset vagy egyéb közlekedési esemény bekövetkezése után három évvel a Szervezet köteles minden, az adott ügyben kezelt személyes és különleges adatot helyreállíthatatlan módon törölni.

(3) A Szervezet által kezelt adatkörben a nyilvántartásokból és az alapjául szolgáló iratokból személyes vagy különleges adat az érintetten kívül nemzetközi kötelezettségvállalás vagy együttműködés alapján, közlekedési baleset vagy egyéb közlekedési esemény külföldi vizsgálatának lefolytatása, vagy az eseménnyel összefüggő nemzetközi szerződés alapján előírt értesítési kötelezettség alapján továbbítható, nem EGT-állam esetén azonban csak akkor, ha a személyes adatok védelméről szóló törvény szerint a harmadik országban a személyes adatok védelme megfelelően biztosított. A Szervezet adatkezelési rendszereiből ezeken kívül más szervezet vagy személy részére adat személyazonosításra alkalmas módon nem továbbítható.

(4) A főigazgató gondoskodik arról, hogy a személyes adatok védelmének biztosítása érdekében

- a) az érintett a Szervezet által kezelt személyes és különleges adataihoz hozzáférhessen, illetve gyakorolhassa a helyesbítéshez vagy a törléshez való jogát,
- b) a kezelt adatokat töröljék, ha azok kezelésének joga – törvény rendelkezése szerint – megszűnt, vagy a bíróság az adatvédelmi eljárás során a törlést elrendelte.

(5) A Szervezettel köztisztviselői jogviszonyban, munkaviszonyban, munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban vagy megbízási jogviszonyban álló személy, továbbá a 10. § (11)-(12) bekezdése szerinti megfigyelő köteles a szakmai vizsgálat során tudomására jutott személyes adatokat megőrizni. Ez a kötelezettség a köztisztviselői jogviszony, a szolgálati viszony, a munkaviszony, a munkavégzésre irányuló egyéb jogviszony vagy a megbízási jogviszony megszűnését követően is fennmarad.

(6) A főigazgató, a helyettese, a Szervezet más köztisztviselője és a vizsgálóbizottság más tagja köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

## V. Fejezet

### Nemzetközi együttműködés

#### 19. §

(1) Amennyiben nem lehet megállapítani, hogy a súlyos vasúti baleset, vasúti baleset vagy váratlan vasúti esemény melyik tagállamban történt, illetve az események a két tagállam határán lévő berendezésnél vagy annak közelében történtek, az érintett tagállamok kijelölt vizsgálóbizottságai megállapodnak, hogy melyikük végzi el a szakmai vizsgálatot, vagy azt közösen végzik el. Ha vizsgálóbizottságok megállapodása alapján az egyik tagállam vizsgálóbizottsága végzi a szakmai vizsgálatot, a másik tagállam vizsgálóbizottsága a vizsgálatban részt vehet és hozzáférhet annak eredményéhez.

(2) A vizsgálóbizottság kezdeményezésére a főigazgató felkérheti más államok vizsgáló testületeit vagy nemzetközi szervezetet, így különösen az Európai Vasúti Ügynökséget, hogy

a) a megfelelő szakismeretek biztosításával, a műszaki ellenőrzések, elemzések vagy értékelések elvégzésével, berendezések, felszerelések és készülékek biztosításával, a roncsok és fedélzeti felszerelések, valamint egyéb, a vizsgálathoz fontos tárgyak szakmai vizsgálatához, az adatrögzítőkről nyert információk kiértékeléséhez, a balesetek adatainak tárolásához és kiértékeléséhez nyújtsanak segítséget,

b) a közlekedési balesetet követő vizsgálathoz a vizsgálatokra szakosodott szakembereket biztosítsanak.

(3) Amennyiben a közlekedési balesetben, a súlyos repülőeseményben, az egyéb közlekedési eseményben külföldi légitársaság, úszólétesítmény, vagy vasúti jármű érintett, a Szervezet az érintett állam közlekedési baleseteket vizsgáló szervezetét a vizsgálatba a 15. § rendelkezései szerint bevonja, kivéve, ha a szervezet a vizsgálatban nem kíván részt venni. Ez utóbbi esetben a Szervezet a vizsgálat eredményéről az érintett állam baleseteket vizsgáló szervezetét a zárójelentés megküldésével tájékoztatja.

(4) Nemzetközi szerződésben foglaltak alapján a Szervezet a külföldön történt légiközlekedési balesetek kivizsgálásával megbízhathatja egy másik állam balesetkivizsgáló szervét is.

(5) Az 1. § (2) bekezdésében meghatározott esetben a légiközlekedési baleset és a súlyos repülőesemény szakmai vizsgálatát, a szakmai vizsgálat valamely részét a Szervezet főigazgatója indokolt esetben harmadik államnak vagy a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek (ICAO) átadhatja.

(6) A közlekedési baleset és a súlyos repülőesemény szakmai vizsgálatát, ha a szakmai vizsgálatban a Szervezet eljárása a Ket. 43. §-ának (4) és (6) bekezdése szerint kizárt, a főigazgató a szakmai vizsgálatot másik EGT-állam vizsgáló szervét bízza meg.

(7) A Szervezet együttműködési megállapodást köthet a közlekedési balesetek és az egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatára jogosult külföldi hatósággal.

## VI. Fejezet

### Az üzemtartó vizsgálat

#### 20. §

(1) A 7. § (1) bekezdése a) pontjának aa) alpontjában meg nem jelölt egyéb közlekedési esemény tekintetében, ha a Szervezet nem folytat le szakmai vizsgálatot, a légi jármű vagy a repülőtér üzemben tartóját, illetve a légi forgalmi szolgálatot hívja fel a közlekedési esemény kivizsgálására (üzemtartó vizsgálat).

(2) A légi jármű vagy a repülőtér üzemben tartójának, illetve a légi forgalmi szolgálatnak rendelkeznie kell a Szervezet által jóváhagyott repülőesemény vizsgáló szervezettel – vagy, ha nem rendelkezik, csatlakoznia kell ilyen szervezethez – amely elvégzi az üzemtartó vizsgálatot.

(3) Az üzemtartó vizsgálat eredményéről az üzemben tartó, illetve a légi forgalmi szolgálat tájékoztatja a Szervezetet.

(4) Az üzemtartó vizsgálatot a külön jogszabályban foglaltak szerint kell lefolytatni.

## VII. Fejezet

### Záró rendelkezések

#### 21. §

(1) Ez a törvény – a (2) és (3) bekezdésben foglalt kivételekkel – 2006. január 1-jén lép hatályba, egyidejűleg hatályát veszti a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 65/A. §-a, 66. §-a, 74. §-ának c) és n) pontja, valamint 74/A. §-ának a) és d) pontja.

(2) E törvény rendelkezéseit a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény, továbbá a súlyos víziközlekedési baleset és a rendkívüli hajózási esemény szakmai vizsgálata tekintetében 2006. március 1. napjától kell alkalmazni.

(3) E törvénynek a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény 62. §-ának új szövegét megállapító 21. §-a (4) bekezdésének b) pontja, valamint 23. §-ának c) pontja 2006. március 1-jén lép hatályba.

(4) E törvény hatálybalépésével egyidejűleg

a) az Lt. 64-65. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„64. § (1) Ha a repülés tartama alatt a Magyar Köztársaság területén, illetve a magyar légtérben légi járművet külön jogszabályban meghatározott légi közlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény ér, amely veszé-

lyezetteti, vagy veszélyeztetheti a légitársaságok biztonságát, az egyéb vizsgálatoktól független szakmai vizsgálatot kell lefolytatni. A szakmai vizsgálat keretében lehet vizsgálni a külön jogszabályban meghatározott légitársasági rendellenességet is.

(2) A légitársasági baleset, a súlyos repülőesemény, a repülőesemény és a légitársasági rendellenesség szakmai vizsgálatát – a (3) bekezdésben meghatározott kivétellel – külön törvény rendelkezései alapján, a Közlekedésbiztonsági Szervezet végzi, a vizsgálat lefolytatásának részletes szabályait külön törvény állapítja meg.

(3) A kizárólag állami légitársasággal bekövetkezett légitársasági balesettel és súlyos repülőeseménnyel, repülőeseménnyel és légitársasági rendellenességgel kapcsolatos szakmai vizsgálatok elvégzése a honvédelmi miniszter által kijelölt szerv – a továbbiakban állami kivizsgáló szerv – feladata.

(4) Az állami kivizsgáló szerv által lefolytatott szakmai vizsgálat célja a légitársasági baleset, a súlyos repülőesemény, a repülőesemény, illetve a rendellenesség okának és körülményeinek megállapítása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges intézkedések kezdeményezése. A szakmai vizsgálatnak nem célja a felelősség megállapítása.

(5) Az állami kivizsgáló szerv szakmai vizsgálata nem minősül közigazgatási hatósági ügynek.

65. § (1) A külön jogszabályban meghatározott, súlyosnak nem minősülő repülőesemény és légitársasági rendellenesség szakmai vizsgálatát az állami kivizsgáló szerv az állami légitársaság vagy repülőter üzemben tartójának, illetve a légitársasági szolgáltatónak a hatáskörébe utalhatja (a továbbiakban: üzemben tartói vizsgálat).

(2) Az állami kivizsgáló szerv vezetője a légitársasági baleset, illetve súlyos repülőesemény vizsgálatára szakmai bizottságot alakít és küld ki. Repülőesemény, illetve légitársasági rendellenesség esetén – ha az eset jellege megengedi – elegendő szakmai kivizsgáló kijelölése.

(3) A szakmai bizottság létrehozására, tagjaira, a vizsgálat során a bizottságot megillető jogokra, valamint a bizottság eljárására vonatkozó szabályokat külön jogszabály állapítja meg.”

b) a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény 62. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„62. § (1) A szakmai vizsgálatot – a (4) bekezdésben meghatározott kivétellel – a Közlekedésbiztonsági Szervezet – külön törvény rendelkezései alapján – végzi. A baleset bejelentésének szabályait, a vizsgálat feltételeit külön jogszabály állapítja meg.

(2) A víziközlekedési balesetet az úszólétesítmény üzemben tartója haladéktalanul jelenteni köteles a hajózási hatóságnak is. A rendkívüli hajózási eseményről az úszólétesítmény üzemben tartója a hajózási hatóságot tájékoztatni köteles.

(3) Ha magyar úszólétesítményt külföldön súlyos víziközlekedési baleset ér, azt az úszólétesítmény üzemben tartója haladéktalanul köteles a magyar hajózási hatóságnak is bejelenteni, és a hajózási hatóság által – a balesettel kapcsolatban – kért adatokat szolgáltatni.

(4) A kizárólag a honvédség, illetve a rendvédelmi szervek úszólétesítményeivel való közlekedés során bekövetkezett súlyos víziközlekedési balesetekkel és

rendkívüli hajózási eseményekkel kapcsolatos szakmai vizsgálat az illetékes üzemeltető által kijelölt szakmai bizottság feladata.

(5) A (4) bekezdés szerinti szakmai bizottság létrehozására, tagjaira, valamint a bizottság eljárására vonatkozó szabályokat külön jogszabály állapítja meg.”

c) a büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény (Be.) 74/B. §-a a következő (6) bekezdéssel egészül ki:

„(6) Bíróság, ügyészség, közjegyző, bírósági végrehajtó, pártfogó felügyelő, jogi segítségnyújtó, nyomozó hatóság vagy közigazgatási hatóság megkeresésére – törvényben meghatározott feladataik ellátásához szükséges mértékben és időtartamban – a bíróság, az ügyész, illetve a nyomozó hatóság a büntetőügy iratait megküldi, illetve azokba betekintést engedélyez.”

d) A Be. 184. §-ának (8) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, egyben a jelenlegi (8) bekezdés számozása (9) bekezdésre változik.

„(8) Ha törvényben meghatározott feladataik ellátása érdekében ez szükséges, a szemlén más hivatalos személyek is jelen lehetnek.”

(5) E törvény rendelkezéseit a hatálybalépését követően indult eljárásokban kell alkalmazni.

(6) Az e törvény hatálybalépésekor folyamatban levő, a külön jogszabályban meghatározott polgári kivizsgáló szerv (Polgári Légiközlekedés-biztonsági Szervezet) által megkezdett eljárásokat a Szervezet folytatja le.

## **22. §**

(1) Felhatalmazást kap a miniszter, hogy

a) súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának részletes szabályait a belügyminiszterrel egyetértésben,

b) a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának részletes szabályait a belügyminiszterrel egyetértésben,

c) a súlyos víziközlekedési balesetek és a rendkívüli hajózási események vizsgálatának részletes szabályait a belügyminiszterrel egyetértésben,

d) az üzemeltetői vizsgálat szabályait  
rendeletben állapítsa meg.

(2) Felhatalmazást kap a honvédelmi miniszter és a belügyminiszter, hogy a kizárólag állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési balesetek, repülőesemények és légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának részletes szabályait – a miniszterrel egyetértésben – együttes rendeletben állapítsák meg.

(3) Felhatalmazást kap a honvédelmi miniszter, a belügyminiszter és a pénzügyminiszter, hogy a kizárólag a honvédség, illetve a rendvédelmi szervek úszólétesítményeivel való közlekedés során bekövetkezett súlyos víziközlekedési balesetek

és rendkívüli hajózási események szakmai vizsgálatának részletes szabályait – a miniszterrel egyetértésben – együttes rendeletben állapítsák meg.

### **23. §**

Ez a törvény a következő uniós aktusoknak való megfelelést szolgálja:

- a) a Tanács 94/56/EK irányelve (1994. november 21.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapvető elveiről, a Melléklet kivételével;
- b) az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK irányelve (2003. június 13.) a polgári repülésben előforduló események jelentéséről, az I. és II. melléklet kivételével;
- c) az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK Irányelv módosításáról, 3. cikk j)-o) pont, 19-25. cikk.