

BALESETVIZSGÁLATI UTASÍTÁS

TARTALOMJEGYZÉK

1.0	Az Utasítás célja	4
2.0	Az Utasítás hatálya és a felelősség meghatározása	4
2.1.	<i>Az Utasítás hatálya</i>	4
2.2.	<i>Az Utasítás elkészítéséért és karbantartásáért felelős meghatározása</i>	4
2.4.	<i>Az Utasítás oktatása, és rendelkezéseinek értelmezése</i>	5
3.0	Az Utasításban használt fogalmak meghatározása	5
3.1.	<i>A rendkívüli esemény fogalma</i>	5
3.2.	<i>Súlyos vasúti baleset</i>	6
3.3.	<i>A vasúti balesetek csoportosítása szerinti fogalmak</i>	6
3.4.	<i>A vasúti balesetek jellege szerinti fogalmak</i>	7
3.5.	<i>A balesetek következményei szerinti fogalmak</i>	8
3.6.	<i>Egyéb fogalmak</i>	8
4.0	Az utasítás leírása	10
4.1.	<i>A rendkívüli események vizsgálatának általános szabályai</i>	10
4.2.	<i>A vasúti balesetvizsgálatban résztvevő személyek és szervezetek</i>	10
4.3.	<i>A vasúti balesetvizsgálatban résztvevők szervezeti és személyi kötelezettségei</i>	10
4.5.	<i>A vasúti balesetvizsgálatban résztvevők felelőssége</i>	13
4.6.	<i>A vasúti balesetek vizsgálatainak rendszere</i>	13
4.9.	<i>A rendkívüli esemény bejelentése és intézkedés a további veszély megszüntetésére</i>	16
4.10.	<i>A helyszín megváltoztatása</i>	22
4.11.	<i>A rendkívüli események helyszíni vizsgálata</i>	24
4.12.	<i>A vasútbiztonsági balesetvizsgálat lefolytatása</i>	26
4.14.	<i>Vizsgálati iratok készítése</i>	29
4.16.	<i>A balesetvizsgálati zárójelentés felterjesztése a Biztonsági Igazgatóság Vasútbiztonság részére</i>	35
4.17.	<i>A lezárt vizsgálati jelentés ügykezelése</i>	36
4.18.	<i>A vizsgálat megállapításaival kapcsolatos felülvizsgálati eljárás kezdeményezése</i>	37
4.19.	<i>Veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutásából történt rendkívüli események vizsgálata</i>	38
4.20.	<i>A rendkívüli események nyilvántartása, a kockázatok értékelése, az üzembiztonsági ellenőrzések rendje</i>	40
5.0	Hivatkozások, módosítások, hatályon kívül helyezések	41
6.0	Hatályba léptetés	42
7.0	Mellékletek:	42
1. sz. Függelék		43
Az utasításban használt rövidítések:		44

1.0 Az Utasítás célja

A Balesetvizsgálati Utasítás (továbbiakban Utasítás) célja a vasút üzemvitelével kapcsolatos, a 3.1. pont szerinti balesetek, veszélyeztetések, a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető gondatlan, és szándékos cselekmények, (a továbbiakban együttesen vasúti balesetek), továbbá a veszélyes áru fuvarozása közben történt rendkívüli események bejelentésének, azok vizsgálatának, valamint a tüzesetek bejelentésének szabályozása.

Az Utasítás nem vonatkozik a vasúti munkavállalók személyi baleseteinek (munkabaleseteinek), valamint a MÁV Zrt. területén – nem baleseti következményként – keletkezett tüzesetek vizsgálatára, melyekre a MÁV Zrt. Munkavédelmi Szabályzat (a továbbiakban MVSZ), illetve a MÁV Zrt. Tűzvédelmi Szabályzat rendelkezései az irányadók.

2.0 Az Utasítás hatálya és a felelősség meghatározása

2.1. Az Utasítás hatálya

2.1.1. Az Utasítás területi hatálya a MÁV Zrt. üzemeltetésébe tartozó normál, széles és keskeny nyomtávolságú országos, térségi és saját célú vasúti pályahálózaton, valamint az azokhoz csatlakozó MÁV Zrt. által fenntartott saját célú pályahálózaton (a továbbiakban együttesen MÁV Zrt. vonalain), továbbá szerződés alapján más vasúttársaság kezelésébe tartozó saját célú pályahálózaton bekövetkezett eseményekre terjed ki.

2.1.2. Az Utasítás személyi hatálya kiterjed a MÁV Zrt. valamennyi munkavállalójára, a MÁV Zrt. területén szerződés alapján szolgáltatást, valamint munkát végző, a MÁV Zrt. részére eszközt (gépet, vasúti járművet, berendezést, pályát) szállító, építő, javító vállalkozásra, továbbá a MÁV Zrt. vonalain személyszállító, illetve áru fuvarozó tevékenységet végző – a közlekedési hatóság által kiadott érvényes engedéllyel rendelkező – más vasúti társaságok munkavállalóira.

2.1.3. A rendkívüli események bekövetkezése esetén a MÁV Zrt. vizsgálati jogosultságát a MÁV Zrt. vonalain személyszállítási vagy áru fuvarozási tevékenységet végző vasúti társaságokkal, valamint a MÁV Zrt. részére járművet, berendezést szállító, javító, fenntartó, pályát építő vállalkozásokkal a megkötendő szerződésben is rögzíteni kell.

2.1.4. A más vasúttársaság saját célú pályahálózatán, illetve a nemzetközi határforgalomban bekövetkezett balesetek bejelentésére, vizsgálatára a Kiegészítő Szolgálati Utasításban, Üzemviteli Végrehajtási Utasításban, vagy egyéb helyi végrehajtási utasításban, illetve a Határforgalmi megállapodásban foglaltak az irányadók.

2.2. Az Utasítás elkészítéséért és karbantartásáért felelős meghatározása

2.2.1. Az Utasítás és mellékletei kidolgozásáért, karbantartásáért a MÁV Zrt. biztonsági igazgatója felelős.

2.2.2. Az Utasítást a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója (továbbiakban EVIG) a felügyeletet gyakorló közlekedési hatóság jóváhagyásával adja ki.

2.3. Az Utasítás alkalmazása, kezelése

2.3.1. Az Utasítás alkalmazásánál figyelembe kell venni a hatályos jogszabályokat, az Országos Vasúti Szabályzatot, valamennyi hatályos kezelési, illetve végrehajtási és egyéb utasításokat, az országos, ágazati és vállalati szabványokat, valamint segédkönyveket.

2.3.2. Az Utasítással rendelkeznie kell a MÁV Zrt. és az érintett MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok szervezeti egységeinek, azok szakmai oktatóinak, minden balesetvizsgálattal megbízott munkavállalónak, a Vasúti Vegyi Elhárító Szolgálat központi szervezet vezetőjének, továbbá a MÁV Zrt. vonalain szolgáltatást végző és igénybevevő vasúti társaságoknak.

2.3.3. Az Utasítást valamennyi rendkívüli esemény bejelentésére kötelezett és balesetvizsgálattal foglalkozó szolgálati helyen hozzáférhető helyen kell tartani. A szolgálati helyek vezetői kötelesek az Utasítás felelősét és helyesbítőjét kijelölni, valamint az Utasítás mellékleteit (1. 2. és 4. sz.) képező formanyomtatványokból megfelelő mennyiség biztosításáról gondoskodni.

2.4. Az Utasítás oktatása, és rendelkezéseinek értelmezése

2.4.1. Az utasítás személyi hatálya alá tartozó munkavállalókat – a rájuk vonatkozó részekből – rendszeresen és kimutathatóan – a 19/2011. (V.10.) NFM rendeletben szabályozottnak megfelelően – oktatni és vizsgáztatni kell.

2.4.2. Nem szabályozott, vagy vitás ügyekben állásfoglalásra a MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság (továbbiakban: BI) jogosult, illetve köteles.

3.0 Az Utasításban használt fogalmak meghatározása

3.1. A rendkívüli esemény fogalma

3.1.1. Az Utasítás alkalmazása szempontjából rendkívüli esemény minden olyan zavar, vagy akadály, amely a vasúti közlekedést kizárta, illetve a vasútüzem lebonyolítását akadályozta.

Rendkívüli eseménynek minősül:

- a baleset,
- a veszélyeztetés,
- a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető gondatlan cselekmény,
- a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető szándékos cselekmény,
- a tüzeset,
- a veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutása,
- a forgalmi, vagy műszaki nehézmény,
- az elháríthatatlan külső ok

a) **Vasúti baleset** a vasút üzemével összefüggő olyan – nem szándékosan elkövetett – váratlan esemény, amely személy(ek) halálát vagy sérülését (egészségkárosodását), járművek kisiklását, ütközését, azok valamint áruk, pálya, építmények, berendezések, fuvarozott áruk rongálódását, vagy megsemmisülését okozta, illetve a vonatforgalom vagy az elegyrendezés lebonyolítását akadályozta.

b) **Veszélyeztetés** a vasút üzemével összefüggő olyan rendkívüli esemény, amikor technológiai hibából a vasúti baleset bekövetkezésének lehetősége nagy valószínűséggel fennállt, azonban a közlekedés rendjébe történt rendkívüli és gyors intézkedés eredményeképpen, vagy a kedvező körülmények miatt az eseménynek baleseti következménye nem, vagy az Utasításban meghatározott esetekben csak csekély dologi kár következménye volt.

c) **A vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető gondatlan cselekményt** (pályavétéséget) követett el az a személy, aki vasúti járművet, a pályahálózat elemeit (pályát, építményt, berendezést), a tőle elvárható figyelem, körültekintés elmulasztásával

vagy a tett elkövetésekor a következmények elmaradásában könnyelműen bízva rongálta meg, vagy létesített akadályt.

- d) **A vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető szándékos cselekményt** követett el az a személy, aki a vasúti jármű, pályahálózat elemei (pálya, építmény, üzemi berendezés vagy azok tartozéka) megrongálásával, akadály létesítésével, eltulajdonításával, a vonat megdobálásával, jelző eltávolításával vagy megváltoztatásával, megtevesztő jelzéssel, a közlekedő vasúti jármű vezetője elleni erőszak vagy fenyegetés alkalmazásával veszélyhelyzetet idézett elő és magatartásának következményeit kívánta, vagy abba belenyugodott.
- e) **Tűzeset** a MÁV Zrt. vonalain, üzemeltetésében lévő más vasúti létesítményeiben, a pályahálózatán közlekedő járművekben, egyéb MÁV Zrt. tulajdonában lévő, vagy a kezelésére bízott javakban keletkezett technológiától eltérő égés, vagy égési folyamat.
- f) **Veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutása** (szóródása, szivárgása, illetve fűvéssá) az ilyen termékek szállítására használatos vasúti jármű tárolóterének, tartályának, edényének, szerelvényének rendellenes állapotából – nem baleseti következményből – eredő, egészségkárosodást, tűz- vagy robbanásveszélyt, illetve környezetszennyezést, a vasútüzem lebonyolítását kizáró, vagy akadályozó esemény.
- g) **Forgalmi nehézmény** a forgalmi tevékenységek figyelmetlen végzéséből, **műszaki nehézmény** a vontató-, illetve vontatott jármű, pálya, műszaki berendezés, energiaellátás váratlan meghibásodásából, fenntartási, vizsgálati hiányosságából bekövetkezett rendkívüli esemény, mely megzavarta, de nem veszélyeztette a vasúti közlekedés folyamatos és biztonságos fenntartását.
- h) **Elháríthatatlan külső ok** az olyan előre nem látható, és nem tervezhető külső hatásra bekövetkezett esemény (rendkívüli időjárási körülmény, vihar, árvíz, földrengés, hegyomlás, földrengés stb.), amely az ismert és alkalmazott technikai lehetőségekkel nem volt megelőzhető, valamint olyan hirtelen következett be, hogy a rendelkezésre álló idő nem volt elegendő a rendkívüli esemény megelőzésére.

3.2. Súlyos vasúti baleset

Az utasítás alkalmazása szempontjából súlyos az a vasúti baleset, amelynek következtében

- legalább 1 személy halálos, vagy súlyos sérülést szenvedett vagy,
- a vonalelzárás a 6 órát meghaladta vagy,
- a dologi kár várhatóan a 40 M Ft-ot meghaladja vagy,
- a veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutása a RID 1.8.5 pontjában meghatározottakat meghaladja.

3.3. A vasúti balesetek csoportosítása szerinti fogalmak

- a) Közlekedő vonat balesete történt, ha a vonat valamely járműve kisiklott, vagy vasúti járművel ütközött, vagy olyan rongálódás következett be, amelynek következtében személyi sérülés, illetve 1 M Ft-ot meghaladó dologi kár keletkezett.
- b) Közlekedő vonat csekély dologi kár következményű veszélyeztetése történt, ha vonatközlekedés közben technológiai hibából – nem a 3.4. pontban meghatározott kisiklás vagy ütközés következtében – eszközök (jármű, pálya, berendezés) rongálódtak meg és ezek következtében személyi sérülés nem történt, valamint a kár nagysága az 1 M Ft-ot nem haladta meg.

- c) Közlekedő vonat dologi kár nélküli veszélyeztetése történt, ha a forgalom lebonyolításával összefüggő technológiai hibából a vonat időbeni rendkívüli megállítása miatt vasúti baleset nem következett be, személyi sérülés és dologi kár nem keletkezett, de annak lehetősége fennállt, vagy járművek futamodtak meg a nyílt vonalra.
- d) Elegyrendezés (síktolatás és gurítás) közben történt az a baleset, amikor síktolatási, vagy gurítási technológiai művelet közben a vasúti járművel kisiklásos, ütközéses, vagy rongálódásos vasúti baleset fordult elő, de az nem veszélyeztette a közlekedő vonat(ok) biztonságát.
- e) Elegyrendezés közbeni veszélyeztetés történt, ha technológiai hibából – nem a 3.4. pontban meghatározott kisiklás vagy ütközés következtében - eszközök (jármű, pálya, berendezés) rongálódtak meg és ezek következtében személyi sérülés nem történt és a kár nagysága az 100 eFt-ot nem haladta meg.
- f) Elütés történt, ha a mozgó vasúti jármű a szerkesztési szelvénybe került személylyel, közúti járművel, állattal oly módon találkozott, hogy a rendkívüli esemény következtében személy(ek) sérült(ek) meg, haszonállat(ok) múltak ki, illetve jármű(vek) rongálódtak meg. Elütés fogalmába tartoznak a mozgó vasúti járműre való felugrásból, illetve járműről leugrásból, kiesésből előfordult személyi balesetek, valamint amikor közúti jármű álló vasúti járműnek ütközött.

3.4. A vasúti balesetek jellege szerinti fogalmak

- a) **Kisiklásos vasúti baleset** történt, ha a vasúti jármű
 - egy vagy több kereke a vágányról legördült,
 - egy vagy több kereke a vágányról legördült, de később – kitérőn, útátjárón, stb. – ismét a vágányra került,
 - kerékpárjai más-más vágányra illetve irányba gördültek.

Nem minősül kisiklásos balesetnek az a rendkívüli esemény, amikor a kisiklás ütközéses vasúti baleset következménye.

- b) **Ütközéses vasúti baleset** történt, ha – nem előzetes kisiklásos, vagy rongálódásos baleset következtében – vasúti járművek vagy vasúti és közúti járművek oly módon találkoztak egymással, hogy a rendkívüli esemény következtében személy(ek), sérültek meg, anyagi javak, vasúti járművek rongálódtak meg, vagy siklottak ki.
 - **Frontális ütközés** történt akkor, amikor a haladó vasúti jármű egy vele szemben ugyanazon vágányon közlekedő vagy álló vasúti járműre ütközött.
 - **Utolérés** történt akkor, amikor a haladó vagy megállt vasúti jármű vagy vonat végére a követő vasúti jármű vagy vonat ráütközött.
 - **Oldalról ütközés** (horzsolódás) történt akkor, amikor álló vagy haladó vasúti járműre kitérőn, illetve vágányátszelésen oldalról másik vasúti jármű ráütközött, vagy ha haladó jármű a biztonsági határjelzőn kívül levő járművel horzsolódott.
 - A vasúti jármű **vágányvég záró szerkezetre ütközése** akkor minősül balesetnek, ha annak következtében a vágányvég záró szerkezet vagy a jármű – esetleg mindkettő – megrongálódott, vagy a jármű kisiklott, vagy a szerkezet – munkamérsztős vágányvég záró szerkezet esetén legalább 15 cm-t meghaladóan – elmozdult.
 - Ütközés történt közúti járművel akkor, amikor útátjárón vagy a vasút egyéb területén közúti és vasúti járművek ütköztek össze, vagy horzsolódtak.

- c) **Közlekedő vonat súlyos veszélyeztetése** történt, ha utasításban szabályozottaktól eltérően az ugyanazon az állomási vágányon a vonatok egymással szembeközlekedtek, vagy az egymást követő vonatok egy állomásközbe vagy térközbe kerültek és 50 m-nél jobban megközelítették egymást, valamint a közlekedő vonat vágányútját a mozgást végző jármű oldalról úgy veszélyeztette, hogy az annak úrszelvényébe került.
- d) **Rongálódásos vasúti baleset** történt, ha a vasúti jármű, pálya, építmény, vagy egyéb berendezés, fuvarozott áru nem kisiklás vagy ükőzés következményeként károsodást szenvedett, illetve megsemmisült.
- Villamosított pályán rongálódásos balesetnek minősül, ha a szerkesztési szelvénybe érő felsővezetéki berendezés szerkezeti eleme személyi mulasztás következtében vasúti járművet, vagy a vasúti jármű felsővezetéki szerkezeti elemet rongált meg, vagy az esemény következtében személyi sérülés történt.
- d) **Személyi baleset** történt akkor, ha a személy halálát vagy sérülését akaratán kívüli, hirtelen fellépő külső behatás okozta, de az nem a járművek ütközésének, kisiklásának vagy rongálódásos balesetnek, továbbá a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető gondatlan vagy szándékos cselekménynek következménye. Nem minősül személyi balesetnek az öngyilkosság, amennyiben azt a hatósági vizsgálat megállapította.

3.5. A balesetek következményei szerinti fogalmak

- a) **Halálos baleset** történt, ha a rendkívüli esemény következtében legalább egy személy meghalt. Halálos sérülést szenvedett az a személy, aki a baleset következtében a helyszínen, vagy a baleset időpontjától számított 30 napon belül a balesettel összefüggésbe hozhatóan meghalt.
- b) **Személyi sérüléses** az a baleset, amikor a rendkívüli esemény következtében halálos sérülés nem történt, de legalább egy személy megsérült.
- **Súlyosan sérült** az a személy, aki a baleset következtében hét napon belül 24 órát meghaladó kórházi kezelésre szorult (jogi megfogalmazás szerint 8 napon túl gyógyuló sérülést szenvedett).
 - **Könnyű sérülést** szenvedett az a személy, aki a baleset következtében legfeljebb 24 óráig szorult kórházi kezelésre (jogi megfogalmazás szerint 8 napon belül gyógyuló sérülést szenvedett).
- c) **Dologi kárral járó** az a baleset, amikor a rendkívüli esemény következtében személyi sérülés nem történt, csak dologi kár keletkezett.
- d) **Dologi kár** a rendkívüli esemény következtében megrongálódott eszközök (jármű, pálya, építmény, berendezés) baleset előtti állapotának helyreállítása, a pálya felszabadítása, a forgalom ideiglenes fenntartása érdekében felmerült minden tényleges, illetve előkalkulált költség, értékcsökkenés, elmaradt haszon, valamint a megsemmisült, megrongálódott árunak és személyek dolgainak értéke Ft-ban kifejezve.

3.6. Egyéb fogalmak

- a) **Közlekedő vonattal** történt a baleset, vagy veszélyeztetés, ha a rendkívüli esemény a vonat mozdonyvezetőjének indításra történt felhatalmazása után és a célállomásra érkezése (megállása), vagy közbenső állomáson történő felosztatása vagy tolatás céljából való megállása előtt következett be. Közlekedő vonattal történt a baleset

akkor is, ha az utasokkal elfoglalt vonat más vonattal egyesítése, vagy más járművel történő kiegészítése közben következett be.

A sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló menetnek a saját célú pályahálózaton történt balesetét, valamint vágányzárak esetén és műszaki mentés céljából az elzárt vagy elzáródott vágányon közlekedő járművek balesetét elegyrendezés közbeni balesetként, vagy veszélyeztetésként kell figyelembe venni.

- b) **Utás** az a személy, aki utazási szándékkal tartózkodik a vasút utasforgalom részére megnyitott területén vagy járművén.
- c) **Vasúti munkavállaló** a vasúti társaságokkal munkaviszonyban álló szolgálatban levő, szakmai feladatot ellátó személy.
- d) **Idegen** (vasúton kívüli) **személynek** minősül az utason és vasúti munkavállalón kívül minden más személy.
- e) **MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság** az a gazdasági társaság, amely felett a MÁV Zrt. meghatározó befolyással rendelkezik és a társaságnak vasútvállalati engedélye van. A MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok felsorolását az 1. sz. függelék tartalmazza.
- f) **Idegen vasúti társaság** a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságon kívüli valamennyi (belföldi és külföldi) vasútüzemi tevékenységet végző társaság.
- g) **Idegen vállalkozás** a MÁV Zrt.-vel szerződés alapján a MÁV Zrt. területén munkát végző, illetve részére berendezést, járművet szállító természetes vagy jogi személy.
- h) **Balesetben érintett vasúti társaság** az a MÁV Csoportba tartozó, vagy idegen vasúti társaság amelynek személyzete vagy eszközei a baleset bekövetkezésében közrehatottak vagy sérülést, kárt szenvedtek.
- i) **Vasúti baleset vagy veszélyeztetés okozója** az a vasutas, utas, vagy vasúton kívüli személy, aki közrehatott a vasúti baleset bekövetkezésében.
- j) **Baleseti károsult** az a természetes vagy jogi személy, akinek a vasúti baleset (veszélyeztetés) bekövetkezése során kimutathatóan igazolt vagyoni vagy nem vagyoni kára keletkezett.
- k) **Vasúti baleset vizsgálata** a bekövetkezett vasúti baleset, személyi baleset okainak, körülményeinek feltárása, ennek alapján a mulasztások, a felelősség megállapítása, valamint a hasonló okból bekövetkező balesetek megelőzése céljából szükséges intézkedések kezdeményezése.
- l) **Vasúti társasági vizsgálat** a forgalmi és műszaki nehézmények okainak és körülményeinek feltárása a mulasztások, a felelősség megállapítása, valamint a hasonló okból bekövetkezett események megelőzése céljából szükséges intézkedések kezdeményezése.
- m) **Balesetvizsgáló** a BI létszámába tartozó, balesetvizsgálói megbízással, állami felsőfokú és felsőfokú vasúti szakképzettséggel, legalább 3 év szakmai gyakorlattal, felsőfokú balesetvizsgálói szakvizsgálóval, gépjárművezetői engedéllyel rendelkező munkavállaló.
- n) **Területi balesetvizsgáló:** A MÁV Zrt. BI Területi Vasútbiztonság (továbbiakban (TVB) létszámába tartozó munkavállaló, aki középfokú állami iskolai végzettség-

gel, szakirányú felsőfokú vasúti képesítéssel, legalább 3 év szakmai gyakorlattal rendelkezik és egyszerűsített balesetvizsgálói beszámolót tett.

- o) **Balesetvizsgáló asszisztens:** A MÁV Zrt. BI létszámába tartozó, megkülönböztető jelzést használó gépjármű vezetésére feljogosító pályaalkalmassági vizsgálat, közép fokú állami iskolai végzettséggel és középfokú vasúti szakvizsgával rendelkező munkavállaló,
- p) **Vasúti szakértő:** a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság létszámában lévő, BI által kiadott szakértői megbízással, állami felsőfokú végzettséggel és műszaki vagy forgalmi felsőfokú vasúti szakmai képesítéssel, legalább 3 év szakmai gyakorlattal rendelkező munkavállaló.
- q) **Vasúti társaság képviselője:** a vasúti balesetvizsgálatban az érintett vasúti társaság részéről közreműködő, a MÁV Zrt-vel kötött megállapodásban megnevezett vagy általa megbízott személy, ennek hiányában a vizsgálaton megjelent, igazoltan a vasúti társaság alkalmazottja.
- r) **Külső szakértő:** az a vasúti társaságoktól és hatóságoktól független személy vagy szervezet, aki a vasúti balesetben nem érintett, szakmai képesítése és gyakorlata alapján a felmerülő kérdések megválaszolására képes.

4.0 Az utasítás leírása

4.1. A rendkívüli események vizsgálatának általános szabályai

4.1.1. Minden 3.1. pontban meghatározott rendkívüli eseményt, annak körülményeit, közvetlen okait, valamint az attól független mulasztásokat és rendszerbeli hibákat is – amennyiben szükséges, a fokozott felelősség elvének alkalmazásával és a hatósági vizsgálatától függetlenül – vizsgálni kell.

4.1.2. A tüzesetek vizsgálatát a MÁV Zrt. Tűzvédelmi Szabályzata, a forgalmi és műszaki nehézmények vizsgálatát a szakmailag illetékes üzembentartók, technológiai utasításai szerint kell vizsgálni.

4.2. A vasúti balesetvizsgálatban résztvevő személyek és szervezetek

4.2.1. Vasúti balesetvizsgálatot csak arra alkalmas, kiképzett és megbízólevéllel rendelkező személyek végezhetnek.

4.2.2. A BI a balesetvizsgálókról és vasúti szakértőkről névjegyzéket vezet. A névjegyzékbe való felvételre és megbízólevél kiadására a TVB vezető és a Pályavasúti Területi Központ vagy a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság területi központ vezetőjének együttes javaslatára a biztonsági igazgató jogosult.

A szakértői névjegyzéket a MÁV Zrt. intranet honlapján közzé kell tenni.

A névjegyzék tartalmazza a balesetvizsgáló, vasúti szakértő nevét, szakterületét, végzettségét (állami iskolai végzettség, vasúti felsőfokú szakvizsga), elérhetőségét.

4.3. A vasúti balesetvizsgálatban résztvevők szervezeti és személyi kötelezettségei

4.3.1. A vasúti társaságok és szolgálati helyek vezetői (megbízottjai) kötelesek a balesetvizsgáló bizottság munkáját elősegíteni, a vizsgálatához, bizonyításhoz szükséges eszközöket, feltételeket térítésmentesen biztosítani és a létszámukba tartozó munkavállalók meghallgatáson való megjelenését lehetővé tenni.

4.3.2. A bekövetkezett rendkívüli események gyors és szakszerű kivizsgálása érdekében a balesetvizsgálók, balesetvizsgáló asszisztensek és vasúti szakértők rendes munkaidőben illetőleg rendes munkaidőn kívüli készenléti rendszerben történő rendelkezésre állását biztosítani kell.

4.3.3. Munkaidőn kívül a MÁV Zrt. balesetvizsgálói és a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok vasúti szakértői készenlélet tartanak a működési körzetük helyi utasításban (riasztási és értesítési rendben) meghatározott helyen (lakáson vagy munkahelyen).

4.3.4. A készenléletet a munkaviszonyra vonatkozó szabályok – különös tekintettel a Kollektív szerződések és helyi függelékei –, a munkáltatói belső utasítások figyelembevételével a TVB a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok területi szervezetének vezetői kötelesek megszervezni, továbbá a készenlélet, a helyszíni és további vizsgálat feltételeit (közlekedés, anyagok, eszközök) biztosítani.

4.3.5. A balesetvizsgáló köteles:

- a vezénylés szerinti balesetvizsgálói készenléletet ellátni és munkaidőben vagy a készenléti idő alatt bekövetkezett – az utasításban szabályozott – azonnali helyszínelést igénylő vasúti balesetek vizsgálatára haladéktalanul a rendelkezésre bocsátott közúti vagy vasúti járművel a baleseti helyszínre utazni, a vizsgálatot az Utasításban foglaltak szerint elvégezni,
- a helyszíni vizsgálat során együttműködni a mentés vezetővel, kárhelyparancsnokkal a mentés és elhárítás szervezésében és lebonyolításában,
- a vasúti baleset vizsgálata során a hatósági vizsgálatokban közreműködni,
- a balesetvizsgálattal kapcsolatos helyszínelést a baleset okának objektív meghatározása céljából – a vonatközlekedés lehető legkisebb zavarásával – körültekintően és a megállapításokhoz szükséges bizonyítékok (alkatrészek, bizonylatok, mérési és vizsgálati adatok stb.) összegyűjtése mellett a lehető legrövidebb időn belül elvégezni; ennek érdekében Helyszínelési jegyzőkönyvet felvenni, helyszínrajzot, fényképfelvételeket készíteni, méréseket végezni, illetve végeztetni, rajzokat készíteni, illetve készíttetni, azokat kiértékelni,
- a balesetvizsgálatokhoz szükséges meghallgatásokon, vizsgálatokon részt venni,
- vasúti szakértői véleményt kérni a vasúti baleset adott szempontú, objektív vizsgálatának elvégzésére, illetve javaslatot tehet a külső szakértő igénybevételére,
- a vizsgálati adatok alapján a vasúti társaságok képviselőivel, szakmai szakértőkkel együttműködve a vasúti balesetet előidéző valamennyi közvetlen és közvetett okot, valamint független mulasztást feltárni,
- a Balesetvizsgálati zárójelentést, Vizsgálati jelentést elkészíteni és az Utasítás szerint eljárni,
- szakmai továbbképző tanfolyamokon részt venni.

4.3.6. A vasúti szakértő köteles:

- a vezénylés szerinti készenléletet ellátni és munkaidőben vagy a készenléti idő alatt bekövetkezett – az utasításban szabályozott – azonnali helyszínelést igénylő rendkívüli események, balesetek vizsgálatára a balesetvizsgálat vezetőjének felhívására, vagy szolgálati vezetője rendelkezésére haladéktalanul a rendelkezésre bocsátott közúti vagy vasúti járművel a baleseti helyszínre utazni.

- a balesetvizsgálattal kapcsolatos helyszínelést a baleset okának objektív meghatározása céljából – a vonatközlekedés lehető legkisebb zavarásával – körültekintően és a megállapításokhoz szükséges bizonyítékok (alkatrészek, bizonylatok, mérési és vizsgálati adatok stb.) összegyűjtése mellett a lehető legrövidebb időn belül elvégezni; ennek érdekében Helyszínelési jegyzőkönyv felvételében közreműködni, helyszínrajzot, fényképfelvételeket készíteni, szakterületére vonatkozó méréseket végezni, illetve végeztetni, azokat kiértékelni.
- a vasúti baleset vizsgálatába történő bevonás esetén a vizsgálatban az Utasításban foglaltak szerint tevékenyen közreműködni.
- a balesetvizsgálat vezetőjének írásbeli megkeresésére a megadott szempontok szerint, határidőre objektív szakértői véleményt készíteni, akadályoztatás esetén azt azonnal jelezni.
- szakmai továbbképző tanfolyamokon részt venni.

4.3.7. A vasúti társaságok képviselői kötelesek:

- a balesetvizsgálat szakszerű objektív lefolytatását segíteni, függetlenül a vizsgálatban való tényleges részvételüktől,
- a személyzetük meghallgatását a helyszínen vagy a vizsgálat során lehetővé tenni,
- személyzetük munkaképes állapotának ellenőrzésében közreműködni,
- a balesetvizsgálattal kapcsolatos bizonyítékokat (alkatrészek, bizonylatok, mérési és vizsgálati adatok stb.) a lehető legrövidebb időn belül a balesetvizsgálat vezetőjének átadni, a balesetben érintett járművek, eszközök mérését, vizsgálatát elvégezni, illetve elvégeztetni.

4.4. A vasúti balesetvizsgálatban résztvevők jogai

4.4.1. A vasúti balesetvizsgálatban résztvevők a vizsgálat során jogosultak

- az érintett szolgálati helyekre belépni, a MÁV Zrt. vonalain közlekedő és ott munkát végző valamennyi vontató és vontatott járművet, munkagépet, valamint azoknak kezelőszemélyzetét ellenőrizni, a szükséges vizsgálatok elvégzése céljából azok vezetőállására illetve gépterébe belépni,
- a vizsgálatához szükséges bizonylatokat – az átvétel írásbeli igazolása mellett – bevonni,
- a hangrögzítő berendezés felvételét meghallgatni, annak további felhasználására rendelkezni,
- a bizonyítékokat összeírni, a szerkezeti elemek vizsgálatát elvégezni, ellenőrizni,
- a vasúti társaságok és más szervezetek birtokában lévő, a tárgyhoz tartozó információkat, jegyzőkönyveket megtekinteni, illetve beszerezni,
- az ügyben érintett munkavállalót
 - = a helyszínen, valamint a további vizsgálat során meghallgatni, a nyilatkozatokat jegyzőkönyvben rögzíteni,
 - = munkára képes állapotát ellenőriztetni és ellenőrizni,

- = a további vizsgálat érdekében szolgálatból történő felmentését kezdeményezni,
- = munkajogviszonnyal kapcsolatos iratokba (szolgálati táblázat) betekinteni,
- igény esetén az ügyben eljáró rendőrhatalóság, ügyészség részére a megállapításokról tájékoztatást adni.

4.5. A vasúti balesetvizsgálatban résztvevők felelőssége

4.5.1. A vasúti balesetvizsgálatot vezető balesetvizsgáló felelős a vizsgálat szervezéséért, felügyeletéért és végrehajtásáért.

4.5.2. A vizsgálatban résztvevők – szakterületüket illetően – személyileg felelősek a vizsgálatuk helyességéért, a szakértői véleményükben foglaltak szakszerűségéért, a megállapítások és értékelések megalapozottságáért.

4.5.3. A balesetvizsgálatban résztvevőket szakértői véleményük kialakításában munkáltatójuk nem befolyásolhatja, a vizsgálat objektivitásáért, a vizsgálatról készült jelentésük megalapozottságáért személyileg felelősek.

4.5.4. Nem bízható meg az adott baleset vizsgálatával, szakértői vélemény készítésével illetve nem vehet részt a vizsgálatban, akinek munkaköri kötelezettsége, vagy egyéb más körülmény miatt, az összeférhetetlen a vizsgálói, szakértői feladatával. A balesetvizsgáló és a vasúti szakértő a vele szemben felmerült kizárási okot köteles a TVB vezetőjének haladéktalanul jelenteni, és ettől kezdve a vizsgálatban nem vehet részt. Amennyiben ez a vizsgálat folyamán a vasúti társaság képviselőjével kapcsolatban kerül felszínre, úgy a TVB vezetője jogosult a vasúti társaság illetékes vezetőjétől más megbízással rendelkező személy kijelölését kérni.

4.6. A vasúti balesetek vizsgálatainak rendszere

A vasúti baleset jellegétől, illetve annak következményétől függően a balesetvizsgálat

- vasútbiztonsági balesetvizsgálat,
- vasútbiztonsági egyéb vizsgálat,
- vasúti társasági vizsgálat,
- bizottsági balesetvizsgálat,

lehet.

4.6.1. A vasútbiztonsági balesetvizsgálat

4.6.1.1. A vasútbiztonsági balesetvizsgálat hatáskörébe tartoznak az alábbi rendkívüli események vizsgálatai:

- közlekedő vonat balesete, illetve veszélyeztetése;
- elegyrendezés közben bekövetkezett vasúti baleset melynek következtében személyi sérülés vagy vonalelzárás történt,
- vasúti és közúti járművek ütközése,
- a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető gondatlan, vagy szándékos cselekmény, ha annak következtében személysérülés történt
- nem foglalkozási személyi balesetek,
- veszélyes áruval rakott kocsi(k) baleseti sérülése, amennyiben súlyos környezet-szennyezés történt;

- az a baleset, amelynek okát a vasútbiztonsági egyéb vizsgálat nem tudta megállapítani;
- amelynek vizsgálatára a Biztonsági Igazgatóság Vasútbiztonság (továbbiakban BI VB) rendelkezett;
- amelyet szerződés alapján az idegen vasúti társaságok részére a MÁV Zrt. végez.

4.6.1.2. Vasútbiztonsági balesetvizsgálat hatáskörébe tartozó vasúti balesetek helyszínelését és vizsgálatát a TVB vezetője által kijelölt balesetvizsgáló vezeti.

4.6.1.3. A vizsgálatban – a baleset jellegétől, körülményeitől függően – az érintett MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok szakmailag illetékes vasúti szakértői, valamint a TVB létszámából – a TVB vezetőjének eseti döntése alapján – kijelölt balesetvizsgáló, balesetvizsgáló asszisztens vesz részt.

4.6.1.4. A helyszíni és további vizsgálatba az idegen vasúti társaság képviselőjét meg kell hívni, azonban távolléte nem akadályozhatja a pálya indokolt és gyors felszabadítását, a vizsgálat haladéktalan megkezdését.

4.6.1.5. A MÁV Zrt. munkavállalójának súlyos sérülése esetén a munkabiztonsági szervezet balesetvizsgálóját minden esetben a vizsgálatba be kell vonni.

4.6.2. Vasútbiztonsági egyéb vizsgálat

4.6.2.1. A vasútbiztonsági egyéb vizsgálat hatáskörbe tartozó események:

- elegyrendezés közben bekövetkezett személyi sérüléssel nem járó vasúti baleset és veszélyeztetés
- mozgó járművekkel össze nem függő személyi sérüléssel (utas)balesetek,
- állatelütés,
- közlekedés biztonságát veszélyeztető gondatlan és szándékos cselekmények,
- veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutásának vizsgálata,

amennyiben az nem tartozik a vasútbiztonsági baleset vizsgálatának hatáskörébe.

4.6.2.2. A vasútbiztonsági egyéb vizsgálat hatáskörébe tartozó baleset vizsgálatát a TVB létszámába tartozó, állandó balesetvizsgálói megbízással rendelkező területi balesetvizsgáló vezeti. A vizsgálatba be kell vonni a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok területi szervezeteinek állandó balesetvizsgálói megbízással rendelkező munkavállalóit, akik kötelesek a vizsgálatban részt venni. Ezen munkavállalók részére a szakmai vizsgálat elvégzéséhez szükséges feltételeket a szolgálati helyek vezetőinek biztosítaniuk kell.

4.6.2.3. Minden, a 4.6.1. pontban fel nem sorolt közlekedés biztonságát veszélyeztető cselekmény, elütés veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutása esetén a TVB területi balesetvizsgáló köteles a rendkívüli esemény vizsgálatát lefolytatni.

4.6.2.4. A helyszíni és további vizsgálatról az idegen vasúti társaság képviselőjét értesíteni kell, aki a vizsgálatban részt vehet, azonban távolléte nem akadályozhatja a vizsgálat lefolytatását.

4.6.3. Vasúti társasági vizsgálat

4.6.3.1. Vasúti társasági vizsgálatot kell végezni forgalmi vagy műszaki nehézmény bekövetkezése esetén.

4.6.3.2. A vizsgálatot a társasági szabályozások, technológiai előírások alapján kell lefolytatni az érintett vasúti társaságnak.

4.6.3.3. A biztonsági igazgató, a BI VB vezetője vagy a TVB vezetője az ismétlődően, vagy rendszerbeli hibából bekövetkezett nehézmény esetén vasútbiztonsági balesetvizsgálatot rendelhet el.

4.6.4. A bizottsági balesetvizsgálat

Bizottsági balesetvizsgálatot kell tartani azoknak a vasúti baleseteknek a kivizsgálására a biztonsági igazgató eseti rendelkezése szerint, amelyek összetettsége, az események és mulasztások egymásra hatása kiemelt gondosságot, figyelmet, szakértelmet, esetleg külső szakértői közreműködést igényel és a közvéleményt kiemelten foglalkoztatja.

A balesetvizsgáló bizottságot a biztonsági igazgató rendelkezése szerint a felkért személyek bevonásával, illetve külső szakértő megbízásával kell megalakítani. A vizsgáló bizottság vezetőjét a biztonsági igazgató bízza meg.

4.7. Az idegen vasúti társaságot érintő vasúti baleset vizsgálatának szabályai

4.7.1. A vasúti balesetek vizsgálatára az a vasúti társaság kötelezett, aki a vasúti pálya üzemeltetője, és amennyiben a vasúti baleset más vasúti társaságot érinti, köteles azt a vizsgálatba bevonni. A vasúti társaság e kötelezettségének teljesülnie kell akkor is, ha szerződés alapján a vizsgálatot a MÁV Zrt. végzi el.

A vizsgálatot

- nemzetközi határforgalomban a helyi csatlakozási szerződésben,
- a MÁV Zrt. közforgalmú vonalán az idegen vasúti társaságot érintő vasúti baleset esetén a vasúti társaság és a MÁV Zrt. között a vasúti balesetek helyszínelésére és vizsgálatára vonatkozó szerződésben,
- önálló vasútüzemmel rendelkező társaság területén történt vasúti baleset esetén – ha a kiszolgáltatást a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság végzi – a Sajátcélu Vasúti Pályahasználati Végrehajtási Utasításában vagy a helyi végrehajtási utasításban
- idegen vasúti társaság területén bekövetkezett vasúti baleset esetén, ha szerződés alapján a vizsgálatot a MÁV Zrt. végzi, akkor a szerződésben

meghatározottak figyelembe vételével kell végezni.

4.7.2. Amennyiben a MÁV Zrt. használatában lévő országos, térségi vagy saját célú pályahálózatán idegen vasúti társaság járművével történik baleset és a vasúti társaságnak vasúti balesetek vizsgálatára vonatkozó szerződése nincs a MÁV Zrt.-vel, úgy közös vizsgálatot kell a vasúti baleset okát és körülményeit megállapítani. Az idegen vasúti társaság késedelme nem akadályozhatja a MÁV Zrt. helyszíni vizsgálatát, a pálya felzabálását.

4.7.3. Az idegen vasúti társaság képviselőjét a vizsgálatához minden esetben meg kell hívni, ha a személyzetének meghallgatása mellőzhetetlen a tényállás megállapításához, vagy az okok és körülmények behatárolása ezt szükségessé teszi. Az idegen vasúti tár-

saságok képviselőinek lehetőséget kell biztosítani arra, hogy ismertessék álláspontjukat, véleményüket a vizsgálattal kapcsolatban, és megjegyzést fűzzenek a zárójelentés-tervezetben szereplő információkhoz.

4.7.4. Amennyiben a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság által kiszolgált idegen vasúti társaság saját célú vasúti pályahálózatán a kiszolgáló személyzet által végzett tolatás közben vasúti járművek siklottak ki, rongálódtak meg, illetve egyéb berendezésben kár keletkezett, a megállapításokat a közösen felvett és aláírt Közös tény- és kármegállapítási jegyzőkönyvben kell rögzíteni. A vizsgálat céljából a jegyzőkönyvet a szolgálati hely vezetőjének a balesetvizsgáló részére kell átadnia.

4.7.5. Amennyiben idegen vasúti társaság saját célú vasúti pályahálózatán az idegen vasúti társaság által végzett tolatás, vagy munkavégzés közben vasúti járművek siklottak ki, vagy rongálódtak meg, illetve egyéb berendezésekben kár keletkezett, úgy a MÁV Zrt. csak abban az esetben végzi a vizsgálatot, ha arra vonatkozóan az idegen vasúti társaság szerződést kötött a MÁV Zrt.-vel.

4.7.6. Olyan esetekben, amikor az idegen vállalkozás, illetve munkavállalója a rendkívüli esemény bekövetkezésében közrehatott, vagy a baleset okának bizonyítása szükségessé teszi, vagy az idegen vasúti társaság károsult, úgy a vizsgálathoz az idegen vállalkozás képviselőjét is meg kell hívni és a megállapításokat közösen felvett jegyzőkönyvben kell rögzíteni.

4.7.7. Ha a meghívott vállalkozás képviselője, illetve annak megbízottja a közös vizsgálaton nem vesz részt, annak tényét a Balesetvizsgálati zárójelentésnek tartalmaznia kell.

4.8. MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság vasúti balesetek vizsgálatával kapcsolatos feladatai és hatásköre

4.8.1. Gyakorolja a vasúti balesetvizsgálatok szervezése és elvégzése felett szakmai felügyeletet, valamint végzi annak elvi irányítását, továbbá dönt a balesetek vitás ügyekben.

4.8.2. Felülvizsgálja a TVB által előterjesztett vizsgálati iratokat és dönt annak lezárására, vagy a vizsgálat kiegészítésére, valamint kezdeményezi a vizsgálat alapján indokolt hálózati szintű intézkedéseket. Szükség esetén a vizsgálat kibővítését, vagy új vizsgálatot rendel el.

4.8.3. Azoknak a súlyos, több összetevőjű személyi vagy dologi károkhoz vezető vasúti balesetek vizsgálatának irányítását – melyeknél a biztonsági igazgató nem rendelt el bizottsági vizsgálatot - a BI VB közvetlenül végzi.

4.9. A rendkívüli esemény bejelentése és intézkedés a további veszély megszüntetésére

4.9.1. A rendkívüli esemény bejelentésnek általános szabályai

4.9.1.1. A rendkívüli események bekövetkezésekor az értesítések rendjét a 8/2011. (IV. 01. MÁV Ért. 7.) EVIG számú „A MÁV Csoport válságkezelési és válságkommunikációs feladatairól” című utasítás (a továbbiakban VVKU) 1. sz. melléklete tartalmazza.

4.9.1.2. Rendkívüli események bejelentésére, az értesítési, jelentési kötelezettségekre, valamint a további veszélyek megelőzésére vonatkozó szabályokat alkalmazni kell a nem vasúti baleseti következményként történt tüzesetek, valamint veszélyes árunak a

fuvarozás közben előfordult ellenőrizetlen szabadba jutása miatt bekövetkezett rendkívüli esemény esetén is.

4.9.1.3. Az értesítés elsődlegesen a forgalom irányítását és szervezését végző MÁV Zrt pályavasúti forgalomirányító személyzetnek történjen meg. Ennek kell érvényesülnie ahhoz, hogy az elsődleges intézkedéseknél a további veszélyek megelőzése, a vizsgálati és segélynyújtási feladatok mielőbb megkezdődjenek.

4.9.1.4. A MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok üzem- és operatív irányítási szervezetei együttműködve kötelesek intézkedni a rendkívüli események miatt kialakult zavarok megszüntetésére.

4.9.1.5. Az a vasutas munkavállaló, aki a bekövetkezett rendkívüli eseményről legkorábban tudomást szerzett, köteles a további veszély elhárítása iránt intézkedni és az eseményt azonnal a legközelebbi állomás forgalmi vezetőjének (megbízottjának) a rendelkezésére álló értekező berendezésen (távbeszélőn, vagy pályatelefonon, vagy mozdonyrádióon, vagy mobiltelefonon) vagy személyesen vagy küldönc útján jelenteni.

4.9.1.6. A vasúti munkavállalók jelentési kötelezettsége akkor is fennáll, ha az észlelt rendkívüli esemény nem azt a társaságot, szervezeti egységet, létesítményt, eszközt, technológiai folyamatot, tevékenységet stb. érinti, amelyhez az észlelő személy munkakörileg tartozik, vagy amelyhez munkavégzésre beosztották. A jelentésre kötelezetteknek a jelentések, értesítések továbbításában együttműködési, segítségnyújtási kötelezettsége van.

4.9.1.7. Amennyiben a vonatszemélyzet észlelte először a rendkívüli eseményt, úgy a rendelkezésére álló értekező berendezésen

- a vonal üzemirányításától függetlenül bármely esetben a rendkívüli eseményhez legközelebbi állomás forgalmi vezetőjének (megbízottjának)

ha ez nem lehetséges

- üzemirányított vonalon a forgalmi vonalirányítónak,
- nem üzemirányított (felügyelt) vonalon a területi főüzemirányítónak,

kell a rendkívüli eseményt jelentenie.

A vonatszemélyzet a fenti jelentési kötelezettségének teljesítése után köteles a saját vasúti társaságának értesítési rendjében meghatározottak szerint eljárni.

Amennyiben távközlési lehetőség nem áll rendelkezésre, akkor a rendkívüli eseményt küldönc útján, vagy személyesen kell a legközelebbi olyan szolgálati helyre bejelenteni, ahonnan a két szomszédos állomás forgalmi vezetője (megbízottja) értesíthető.

4.9.1.8. A közlekedő vonattal bekövetkezett baleset, tüzeset és más veszélyhelyzet észlelésekor mindig meg kell állni, kivéve, ha a megállás a rendkívüli esemény következményét súlyosbítaná (pl. alagútban, hídon). Lehetőség szerint olyan helyen kell megállni, ahol a mentés lehetősége, a helyszín megközelítése biztosított.

4.9.1.9. Amennyiben a vasúti balesetet vagy veszélyhelyzetet egy követő, vagy másik vágányon közlekedő vonat személyzete veszi észre, az esetleges elsősegélynyújtás és a helyzet tisztázása érdekében a helyszín közelében köteles a vonattal megállni. Az elsősegélynyújtás, illetve a helyzet tisztázása után a vonat –engedéllyel – folytathatja útját, de szükség esetén jelentéstétel céljából a legközelebbi szolgálati helyen meg kell állnia.

4.9.1.10. A jelentés tartalmazza – a pontos hely, időpont megjelölésén kívül – azokat az elsődleges információkat, melyek személy(ek) mentése, a további veszélyek megelőzése (különösen 2 vagy több vágányú, illetve párhuzamos egyvágányú pályán történt esemény bekövetkezésekor), a helyszín biztosítása, a tűz oltása, veszélyes áruval rakott kocsisérülésének elhárítása, valamint a műszaki mentés érdekében szükségessé válik.

4.9.1.11. A MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság által használt saját célú vasúti pályahálózaton vagy üzemi területén (pl. járműfenntartási telephely) bekövetkezett vasúti balesetet az azt észlelő munkavállaló a kiszolgálást végző állomás forgalmi vezetőjének (megbízottjának) köteles bejelenteni.

4.9.1.12. Az idegen vasúti társaság saját célú vasúti pályahálózatán (iparvágányán) az üzemeltető saját személyzetével végzett tolatási munka közben, vagy a nem MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság által történő kiszolgálás közben bekövetkezett vasúti balesetet (kisiklást és egyéb rongálást) a pályahálózat üzemeltetője köteles azonnal a kiszolgáló állomás vezetőjének (megbízottjának), illetve a vasúti társaság területén illetékes képviselőjének jelenteni. Ezt a kötelezettséget a Kiegészítő Szolgálati Utasításban, illetve amennyiben szerződés alapján a vizsgálatot a MÁV Zrt. végzi, akkor a szerződésben kell szabályozni.

4.9.2. A szolgálati helyek jelentési és intézkedési kötelezettségei

4.9.2.1. A MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság, illetve a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságot érintően az idegen vasút társaság területén történt minden rendkívüli eseményt a területileg illetékes szolgálati hely forgalmi vezetője (megbízottja), köteles az 1. sz. mellékletben foglaltaknak megfelelően a területi főüzemirányítónak jelenteni, illetve a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság pályahálózatán történt rendkívüli esemény bekövetkezésekor a szolgálati hely vezetője (megbízottja) köteles a további veszélyek megelőzésére, valamint a mentés és segélynyújtás érdekében az intézkedéseket megtenni, a hatóságokat, valamint más szervezeteket – a területi főüzemirányítóval egyeztetettek szerint – értesíteni. Az elsődleges intézkedéseket azon szolgálati hely forgalmi vezetőjének (megbízottjának) kell megtenni, akinek a vezetése alatt álló szolgálati helyen a vasúti baleset bekövetkezett.

4.9.2.2. Amennyiben a rendkívüli esemény két szolgálati hely között történt, a bejelentést azon szolgálati hely forgalmi vezetője (megbízottja) köteles megtenni, aki az eseményről először tudomást szerzett. Az eseményről és az intézkedésekről a szomszédos szolgálati hely forgalmi vezetőjét (megbízottját) is értesíteni kell.

4.9.2.3. Egyedi, vagy tömeges személyi sérülés esetén soron kívül értesíteni kell az Országos Mentőszolgálatot.

4.9.2.4. Tűz esetén, továbbá ha személyek vagy javak mentése ezt szükségessé teszi, riasztani kell az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság illetékes szervezetét (tűzoltóságot), valamint a helyszín biztosítása érdekében a rendőrséget.

4.9.2.5. A Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló szabályzatba (továbbiakban RID) sorolt veszélyes áruk fuvarozása közben előfordult rendkívüli eseményt (pl. tűzveszélyes áruval rakott kocsisérülését, szivárgását) továbbá vasútüzemi veszélyes anyag (pl. üzemanyag) szabadba jutásából keletkezett környezet szennyezést az észlelő vasúti munkavállaló köteles az esethez legközelebbi, intézkedésre jogosult szolgálati hely vezetőjének (megbízottjának) jelenteni. A bejelentés alapján az intézkedésre kötelezett munkavállaló a Műszaki Mentési és Segélynyújtási Utasításban előírtak szerint köteles eljárni.

4.9.2.6. A szolgálati hely forgalmi vezetője (megbízottja) azonnal – minden vizsgálat bevétele és lefolytatása nélkül – távbeszélőn köteles bejelenteni a területileg illetékes Megyei (Budapesti) Rendőr-főkapitányság központi ügyeletének és a területileg illetékes rendőri szervnek, a helyszín biztosítása, valamint az intézkedések megtétele céljából a MÁV Zrt. üzemében bekövetkezett rendkívüli eseményt (cselekményt, vagy mulasztást), ha

- halálos vagy súlyos személyi sérülés történt, vagy 2 személynél többen sérültek meg,
- több jármű, vagy a pálya súlyosan megrongálódott, vagy előreláthatólag jelentős forgalmi zavar (a vonatforgalom lebonyolításában 6 órát meghaladó akadály) keletkezett,
- vasúti és közúti járművek ütköztek össze,
- közúti járművek a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztették,
- egyéb – a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető – bűncselekmény szándékos elkövetésének gyanúja áll fenn.
- nagytestű háziállat elütése történt meg.

4.9.2.7. A szolgálati hely forgalmi vezetője (megbízottja) köteles előjegyezni a hatóság részéről a bejelentést vevő személy nevét, és a bejelentés időpontját.

4.9.2.8. A szolgálati hely vezetőjének (megbízottjának) távbeszélőn történt bejelentési kötelezettsége nem helyettesíti a károsult szolgálati hely vezetőjének (megbízottjának) „A bűncselekmények, szabálysértések elkövetésének észlelése esetén követendő eljárás rendje” tárgyú utasításban szabályozott feljelentési kötelezettségét.

4.9.2.9. Amennyiben a vasúti baleset következményei a vasúti segélynyújtó és helyreállító egységek riasztását teszik szükségessé, a szolgálati hely vezetője (megbízottja) a helyzetet köteles felmérni, majd távbeszélőn a területi főüzemirányítónak részletes jelentést adni.

4.9.2.10. A szakszerű és pontos adatszolgáltatás érdekében igénybe kell venni a rendelkezésre álló műszaki munkavállalókat.

4.9.2.11. Az Utasításban meghatározott bejelentési kötelezettségen túlmenően be kell tartani az MVSZ-ben, és a 28/2006. (MÁV Ért. 29.) BI-Ávigh. MÁV Zrt. Tűzvédelmi Szabályzatában előírtakat is.

4.9.2.12. Haszonállat elütése esetén azon szolgálati hely forgalmi vezetője (megbízottja) köteles a helyi vadásztársaságot mielőbb (telefonon, vagy táviratilag) értesíteni, aki a vasúti balesetről először tudomást szerzett. A távbeszélőn történt értesítés esetén annak időpontját és az értesítést vevő személy nevét elő kell jegyezni.

4.9.2.13. A szolgálati helyen az 1. sz. mellékletben foglaltaknak megfelelően a rendőrség és más területileg illetékes hatóság, Országos Mentőszolgálat, katasztrófavédelem, vadásztársaság pontos címéről és távbeszélő hívószámáról a telefonkészülék közelében kimutatást kell kifüggeszteni.

4.9.2.14. A jelentésre kötelezett szolgálati hely forgalmi vezetője (megbízottja) köteles valamennyi rendkívüli eseményről az intézkedések után „Baleset bejelentés” megjelöléssel írásos jelentést adni. A jelentést a szolgálati hely vezetője a BI VB és a TVB ré-

szére faxon, illetve e-mailen, valamint a rendelkezésre álló pályavasúti informatikai rendszer (FOR) felhasználásával is leadhatja.

A baleseti jelentésnek tartalmaznia kell:

- a bejelentést tevő szolgálati hely nevét,
- a baleset helyét (szolgálati hely nevét, váltó-, vágányszámot, nyílt vonalon történt baleset alkalmával a két szomszédos szolgálati hely – állomás – megnevezését és a szelvényszámot),
- a baleset idejét (év, hó, nap, óra, perc),
- a vonat(ok) számát és forgalmi vonatnemét,
- vontatójármű pályaszámát, mozdonyvezető nevét, honállomását,
- a baleset közérthető, rövid leírását,
- a baleset következményeit (a halottak, vagy sérültek számát, sérülésük mértékét, a kisiklott, vagy megrongált járművek pályaszámát, rakományuk megnevezését, valamint rongálódásuk mértékét, a pályában és egyéb berendezésekben keletkezett rongálódás mértékét, közúti jármű elütése, útsorompó rongálása esetén a gépjármű forgalmi rendszámát, üzemben tartóját, kötelező felelősségbiztosítási kötvény számát, a biztosító társaság nevét és a keletkezett forgalmi akadályt),
- ha az eseményt a hatóságoknak is jelenteni kell, akkor azt is, hogy a hatóságok értesítése megtörtént (időpont, a bejelentést vevő neve, rendfokozata),
- a baleset okát röviden, ha az a jelentéstétel idején már megállapítható (pl. vágányút ellenőrzés, váltóellenőrzés elmulasztása, „Megállj” állású jelző meghaladása, késői fékezés stb.),
- az időjárási és látási viszonyokat,
- a baleset következtében előállott további veszélyeket,
- valamennyi megtett intézkedést, azok végrehajtását és az ezekkel kapcsolatos időadatokat.

4.9.3. Utas balesetének bejelentésére vonatkozó külön szabályok

4.9.3.1. Utazási céllal a MÁV Zrt. utasforgalomra megnyitott területén tartózkodó utas személyi sérülése vagy poggyászkára esetén

- azokon a szolgálati helyeken, ahol a személyszállítást végző vasúti társaság munkavállalója szolgálatot teljesít, a szolgálati ideje alatt a személyszállítást végző vasúti társaság munkavállalója,
- azokon a szolgálati helyeken, ahol a személyszállítást végző vasúti társaság munkavállalója nem teljesít szolgálatot, vagy az esemény hivatalos munkaidőn kívül történt, a szolgálati hely forgalmi vezetője (megbízottja),
- vonaton történt esetben, vagy olyan szolgálati helyen, ahol a forgalmi szolgálat is szünetel, a vezető jegyvizsgáló, jegyvizsgáló nélkül közlekedő vonatoknál a mozdonyvezető

köteles a 4.9.3.2 pont szerint eljárni.

4.9.3.2. A személyi sérülésről illetve a poggyászkárról – az Utasításban előírt bejelentési és vizsgálati kötelezettségtől függetlenül – a MÁV Zrt utasbaleset-, poggyász és fe-

lelősségbiztosításához csatolt 1. számú melléklet „Adatlap” c. nyomtatványt köteles felvenni. A vezető jegyvizsgáló és a mozdonyvezető a kárbejelentési jegyzőkönyvet a honos szolgálati főnökségén köteles leadni.

4.9.3.3. A felvett, vagy leadott kárbejelentési jegyzőkönyv 1 példányát a szolgálati hely, illetve főnökség vezetője (megbízottja) a Ténymegállapítási jelentéssel együtt a területileg illetékes TVB vezetőjének köteles megküldeni.

4.9.4. A Forgalomirányító Alosztályok jelentési és intézkedési feladatai

4.9.4.1. A Forgalomirányító Alosztályok értesítési, riasztási, valamint a forgalom fenntartása érdekében szükséges feladatait a VVKU értesítési rendre vonatkozó melléklete, illetve az F.3. sz. Utasítás tartalmazza.

4.9.4.2. Amennyiben a vasúti balesetet a vonatszemélyzet a területi főüzemirányítónak, vagy a központi forgalomirányítónak, illetve forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevőnek jelentette, úgy a szolgálati hely forgalmi vezetőjének (megbízottjának) a 4.9.2.3.-4.9.2.7. pontokban szabályozott értesítési és intézkedési feladatait a területi főüzemirányító, illetve a központi forgalomirányító, vagy a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevő köteles megtenni.

4.9.4.3. A vonatszemélyzet jelentése, vagy bármilyen okból, ha a bekövetkezett rendkívüli eseményről a területi főüzemirányító, vagy a forgalmi vonalirányító, távkezelt, távvezérelt vonalon a központi forgalomirányító kapott információt, akkor köteles a baleset helyszínétől számított szomszéd állomásokat erről értesíteni. Két-, vagy több vágányú pályán, párhuzamos egyvágányú pályán a szomszédos vágányon már útban lévő vonat személyzetét a balesetről a forgalmi vonalirányítónak, távkezelt, távvezérelt vonalon a központi forgalomirányítónak kell értesítenie.

4.9.4.4. A területi főüzemirányító értesítése alapján MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok a területi főirányítók, a diszpécserok, valamint az idegen vasúti társaságok operatív irányító szolgálatai, vagy kapcsolattartói kötelesek gondoskodni a vasúti társaságon belüli értesítésekre, intézkedésekre.

4.9.4.5. Az értesítések és intézkedések területi szintű összehangolása, felügyelete a területi főüzemirányító feladata.

4.9.5. Az Üzemirányító Központ értesítési és intézkedési feladatai

4.9.5.1. A hálózati főüzemirányító felelős

- az értesítési rendben előírt értesítéseknek a rendkívüli helyzeteket kezelő irányító általi végrehajtásáért,
- a hálózati szintű operatív szakmai irányítókkal történő folyamatos kapcsolattartásért, az egyes szakmai területek érdekeltségétől független döntések meghozataláért.

4.9.5.2. A hálózati főüzemirányító – az F.3 Utasításban szabályozott üzemirányítási feladatai mellett – a rendkívüli eseményekkel kapcsolatos intézkedéseit előzetesen egyeztetni köteles a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok operatív hálózati főirányítóival, diszpécseraival, a vasúti pályahálózatot hálózat-hozzáférfési szerződés alapján használó más vasúti társaságok irányító szolgálatával (forgalmi ügyekben illetékes kapcsolattartóival). Az egyeztetést követő döntései egyaránt kiterjednek az üzem- és a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok operatív szakmai irányítóira.

4.9.5.3. A hálózati főüzemirányító döntései valamennyi operatív szakmai irányító részére kötelező érvényű.

4.9.5.4. A rendkívüli helyzeteket kezelő irányító – az F.3 Utasításban szabályozott üzemirányítási feladatai mellett – köteles:

- az értesítési rendben előírt értesítéseket végrehajtani,
- a rendkívüli eseményben érintett MÁV Csoportba tartozó társaságok operatív irányító szolgálatait értesíteni,
- amennyiben a rendkívüli esemény következményei a vasút üzemben tartásához szükséges eszköz tulajdonosát is érintik, az eszköz tulajdonosának illetékes szervezetét értesíteni,
- a műszaki mentő és segélynyújtó egység szükségessége, valamint veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutása esetén a hálózati gépészeti diszpécsert értesíteni,
- folyamatos kapcsolatot tartani az értesítési rendben meghatározott hatóságokkal, MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok hálózati főirányítóival, diszpécserivel, valamint az érintett idegen vasúti társaságok illetékes kapcsolattartóival

4.9.5.5. Az értesítési rendben szabályozott vezetők, ügyeleti készenléti szolgálatot ellátó személyek, szervezetek értesítése telefonon szóban, illetve SMS-ben, valamint e-mail küldésével is történhet. A MÁV Zrt-n kívüli más szervezeteknek, személyeknek SMS-ben, illetve e-mailben csak előzetes megállapodás esetén szabad értesítést küldeni. A megállapodás megkötésére – a BI VB vezetőjével egyeztetve – az Üzemirányító Központ vezetője jogosult.

4.10. A helyszín megváltoztatása

4.10.1. A helyszínt megváltoztatni a helyszíni vizsgálat befejezéséig csak akkor szabad, ha a személy(ek) mentése vagy a további veszélyek megelőzése érdekében a mentők vagy a katasztrófavédelmi egységek ezt igénylik.

4.10.2. A rendőrség (ügyészség) azonnal helyszíni eljárást folytat, ha

- a vasúti baleset következtében halálos vagy súlyos személyi sérülés történt,
- katonai, rendőrségi szervek, védett vezetők, diplomáciai védeltséget élvező testületek közötti járművei vasúti járművel ütköztek össze, vagy azok a közlekedés biztonságát veszélyeztették,
- a közlekedő személyszállító vonattal történt baleset következtében több jármű kisiklott és a pálya megrongálódott.

4.10.3. A helyszín megváltoztatására

- csak a rendőrség által helyszínelte vasúti baleset esetén a rendőrségi szemlebizottság vezetője,
- a rendőrség és a MÁV Zrt. balesetvizsgálója által közösen helyszínelte esetben a vasúti baleset vizsgálatát vezető rendőrségi szemlebizottság vezetője,
- a Közlekedésbiztonsági Szervezet (továbbiakban KBSZ) és a MÁV Zrt. balesetvizsgálója által közösen helyszínelte esetben a vasúti baleset vizsgálatát vezető KBSZ vizsgálóbizottságának vezetője,
- a TVB által kötelezően helyszínelendő esetben a balesetvizsgálat vezetője,

- a rendőrség és a MÁV Zrt. balesetvizsgálója által kötelezően nem helyszíneli vasúti baleset esetén a szolgálati hely vezetője (megbízottja) a Ténymegállapítási jelentés felvétele után

adhat engedélyt a helyszín megváltoztatására és a helyreállítás megkezdésére, illetve a pálya felszabadítására.

4.10.4. A rendőrségre bejelentendő más eset alkalmával tisztázni szükséges, hogy a szemle azonnal, vagy későbbi időpontban történik. Amennyiben a vasúti baleset bejelentésekor a rendőrség a helyszín változatlan hagyását igényli, úgy – a 4.10.1. pontban szabályozottak kivételével – a helyszín csak a hatóság engedélyével változtatható meg. Amennyiben a helyszín megváltoztatását a segélynyújtás és a további veszély megelőzése szükségessé tette, úgy arról a rendőrségi szemlebizottság vezetőjét értesíteni kell.

4.10.5. A rendőrség és a KBSZ által nem helyszíneli közlekedő vonattal történt baleset, vagy vonalelzárást okozó tolatás közben bekövetkezett vasúti baleset esetén a balesetvizsgálat vezetője akkor adhat előzetes engedélyt a helyszín megváltoztatására, ha az a baleset okának megállapítását nem befolyásolja, és a helyszín megváltoztatással jelentős mértékben csökkenthető a forgalmi zavartatás, valamint a vizsgálathoz szükséges adatokat a Ténymegállapítási jelentésben rögzítették. Ilyen esetben a Ténymegállapítási jelentésben rögzíteni kell azt is, hogy mikor mit és milyen mértékben változtattak meg a baleset után.

4.10.6. Amennyiben az előző pontban említett esetben a baleset vizsgálatához szükséges adatokat az érdekelt szolgálati hely vezetője (megbízottja) megállapítani nem tudja, és a helyszín megváltoztatására a balesetvizsgálat vezetője engedélyt nem adott, a helyszínt biztosítani kell. Egyben gondoskodni kell arról, hogy a baleset nyomait – a járműveken, pályán, biztosítóberendezésen – valamint a vonatközlekedéssel kapcsolatos előjegyzési naplók adatait senki ne változtathassa meg.

4.10.7. Vasúti baleset alkalmával amennyiben

- a rendőrség és a KBSZ a helyszín változatlanul hagyását nem igényli és
- a helyszín megváltoztatására a 4.10.5. pontban említett esetben a balesetvizsgálat vezetője engedélyt adott vagy
- más – vasútbiztonsági vizsgálati hatáskörbe nem tartozó – dologi következményű esetben, ha a TVB részéről a helyszíni vizsgálat haladéktalan megkezdésére nincs lehetőség

a helyreállítást meg lehet kezdeni amennyiben a tényállás tisztázását követően minden adatot a körülményekkel együtt a szolgálati hely vezetője (megbízottja) a Ténymegállapítási jelentésben rögzített,

4.10.8. A pálya felszabadításának megkezdését, illetve annak munkáit egyeztetni kell a rendőrségi helyszíni szemle vezetőjével annak érdekében, hogy a forgalmi zavartatás is a lehető legkisebb legyen.

4.10.9. A vasúti balesetben érintett járművek és tartozékai, vagy egyéb, bizonyítékként figyelembe vehető berendezések, részegységek, anyagok és egyéb tárgyi bizonyítékok elszállításakor és megőrzésekor úgy kell eljárni, hogy azok további sérülést vagy elváltozást ne szenvedjenek.

4.11. A rendkívüli események helyszíni vizsgálata

4.11.1. Szolgálati hely vezetőjének helyszíni adatgyűjtési és adatrögzítési feladatai

4.11.1.1. Rendkívüli esemény bekövetkezése esetén a szolgálati hely vezetője és a helyszínen tartózkodó vasúti munkavállalók az értesítési és mentési kötelezettségeik ellátása után kötelesek a rendelkezésre álló információkat adatokat összegyűjteni, az előzményeket és körülményeket tartalmazó dokumentumok változatlan megtartásáról gondoskodni és a balesetvizsgálat vezetőjének átadni, tudomására hozni.

4.11.1.2. Ténymegállapítási jelentést kell felvenni minden olyan vasúti baleset esetén, amikor a helyszínen a vizsgálat azonnali megkezdésére a TVB balesetvizsgálójának nincs lehetősége, vagy a 4.10.5 és 4.10.7 pont szerint a helyszín megváltoztatására engedélyt adott.

4.11.1.3. A Ténymegállapítási jelentést (2. sz. melléklet szerinti formanyomtatvány)

- szolgálati hely területén történt vasúti balesetről a szolgálati hely forgalmi vezetője (megbízottja),
- nyílt vonalon történt vasúti balesetről annak a szolgálati helynek a vezetője (megbízottja), aki az eseményről először tudomást szerzett és az Utasításban szabályozott elsődleges intézkedéseket megtette,

köteles kitölteni és aláírni.

A jelentésben rögzíteni kell a megállapításokat és az érintett személyek adatait (név, a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság munkavállalója esetén beosztását és szolgálati telephelyét, utas és idegen személy esetén nevét, lakcímét).

A felvett Ténymegállapítási jelentést a szolgálati hely vezetője köteles magánál tartani és átadni a vizsgálat vezetőjének.

4.11.1.4. Ha a vonatszemélyzet – okként – féknehézményre hivatkozik, a megállás után rendkívüli fékvizsgálatot és teljes fékpróbát kell tartani. Ilyen esetekben a vonatot a helyzet tisztázásáig, illetve az eredményes rendkívüli teljes fékpróba megtartásáig szabad feltartóztatni. A megállapításokat a Ténymegállapítási jelentésben kell rögzíteni.

4.11.1.5. Amennyiben a vasúti baleset vagy veszélyeztetés biztosítóberendezéssel felszerelt állomáson vagy vonalon történt a szolgálati hely forgalmi vezetője (megbízottja) köteles a Hibaelőjegyzési Könyvet haladéktalanul az utolsó bejegyzés után tanú, vagy illetékes szakember jelenlétében aláhúzással, valamint a számlálók állásának bejegyzésével lezárni.

Az egyértelmű tényállás céljából a Ténymegállapítási jelentésben rögzíteni kell az ólomzárak épségét, biztosítók, jelfogók állapotát, továbbá azt, hogy a jelfogóhelyiségben tartózkodott-e valaki, és ha igen, milyen célból.

4.11.2. Balesetvizsgálók, vasúti szakértők által végzendő helyszíni vizsgálat

4.11.2.1. A vasútbiztonsági balesetvizsgálatot a helyszínen haladéktalanul meg kell kezdeni:

- közlekedő vonattal történt baleset, veszélyeztetés,
- elegendés közben történt vonalelzárást okozó baleset,
- elegendési baleset és veszélyeztetés esetén, amennyiben a baleset okát egyértelműen nem lehetett megállapítani,

- személyesérüléses vagy jelentős dologi következményű közúti járművel ütközéses baleset, illetve vasúti hiba valószínűsége esetén,
- minden olyan vasúti baleset esetén, amelynek következtében 2 vagy több személy sérült meg.

4.11.2.2. A helyszíni vizsgálatot a balesetvizsgáló vasúti szakértők és a helyreállító egységek szükség szerinti bevonásával köteles elvégezni. Az érintett vasúti társaságok képviselői a helyszíni vizsgálatban részt vehetnek.

4.11.2.3. Valamennyi vasútbiztonsági baleset vizsgálatába a TVB vezetője a helyszíni vizsgálat mielőbbi megkezdése érdekében a TVB területi balesetvizsgálót bevonhatja.

4.11.2.4. A balesetet követő helyszíni vizsgálat alkalmával a vizsgálat vezetőjének és a vizsgálatban résztvevőknek jó láthatóságot biztosító védőruházatot (védőmellényt) és kitzűtöt kell viselniük. A vizsgálatok végzése közben a munkabiztonsági szabályokat és a védőfelszerelések használatára vonatkozó előírásokat be kell tartani.

4.11.2.5. A vizsgálat vezetője – két vagy több vágányú pályán – kérheti a baleset helyszínétől számított szomszéd állomás vezetőjétől (megbízottjától) vagy a területi főüzemirányítótól a baleset miatt el nem zárt vágányon a sebességkorlátozás bevezetését a vizsgálat idejére, aki köteles erre az intézkedéseket megtenni. Ilyen intézkedés kezdeményezhető állomáson történt vasúti baleset esetén is. A lassújel bevezetését indokoló körülmények megszűnése után annak lemondásáról gondoskodni kell.

4.11.2.6. A helyszíni vizsgálat alkalmával el kell végezni minden olyan mérést, adat felvételt, amely a tényálláshoz szükséges, különösen azokat, melyek a következmények felszámolásával, a pálya felszabadításával megváltoznak. A helyszínen rögzített valamennyi adat, körülmény, mérési eredmény alapul szolgál a további vizsgálat végzéséhez.

4.11.2.7. A balesetben érintett személyeket – amennyiben erre lehetőség van – a helyszínen meg kell hallgatni. Az általuk elmondottakat írásba kell foglalni és azt helyszínelési jegyzőkönyv mellékletként kell megőrizni. (A meghallgatásról a meghallgatott személy előzetes tájékoztatása esetén hangfelvétel készíthető, amelyet a vizsgálat lezárása után meg kell semmisíteni, de az elmondottakról szó szerint írásos feljegyzést kell készíteni).

4.11.2.8. A vizsgálatához szükséges bizonylatokat (menetokmányok, menetíró regisztrátum, Fejrovtos előjegyzési napló, Hibaelőjegyzési könyv, Kitérővizsgálati könyv stb.) az annak vezetéséért, megőrzéséért felelős személynek legalább egy érdek-telen tanú, vagy a baleset vizsgálatában résztvevő két vizsgáló jelenlétében, tételes felsorolással, olvasható aláírások ellenében, rongálódásoktól mentesen kell a balesetvizsgálat vezetőjének, illetve a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság szakmailag illetékes vasúti szakértőjének átadni.

4.11.2.9. A helyszíni vizsgálatok alkalmával, amikor több szolgálati helyen előjegyzett, vagy gépi úton rögzített (hangrögzítő-, biztosítóberendezés, sebességmérő, menetíró regisztrátum, mozdony fedélzeti berendezés, stb.) időadatok állnak rendelkezésre, a vizsgálat vezetőjének tanú jelenlétében pontos óraegyeztetést kell tartani és valamennyi órát, illetve időadatot egy bázisórához viszonyítva kell rögzíteni.

4.11.2.10. A helyszínről a vizsgálat vezetőjének vázlatos rajzot kell készíteni (vagy készíttetni), mely tartalmazza a járművek megállási helyét, helyzetét, a helyhez kötött létesítményeket, jelzőket és szelvényszámokat. A helyszínen készített fényképfelvételek a

vasúti baleset körülményeinek, okának és a károk bizonyításának alátámasztására készüljenek. Természetes mértékegységben szükséges rögzíteni a helyszínelési jegyzőkönyvben a vasúti baleset személyi és dologi következményeit.

4.11.2.11. A helyszíni vizsgálat alkalmával a balesetvizsgálat vezetőjének dönteni kell azokról a vasúti baleset okának megállapításához vagy a bizonyításhoz nélkülözhetetlen – számítással elfogadható pontossággal nem igazolható - és a helyszínen el nem végezhető jármű, szerkezeti egység, anyag stb. vizsgálatokról, ellenőrző mérésekről, melyeket a balesetvizsgálat során alkalmas műhelyben, laboratóriumban szükséges elvégezni.

4.11.2.12. Amennyiben a rendőrség helyszíni vizsgálatot folytatott, de a MÁV Zrt. részéről a Ténymegállapítási jelentés felvételére nem volt lehetőség (pl. nyílt vonalon történt utas baleset), úgy a rendőrség által felvett – személyiségi jogokat nem sértő – adatokat a balesetvizsgálat vezetője kérje ki, illetve a rendelkezésére álló adatokat egészítse ki.

4.11.2.13. A balesetvizsgálat vezetője a helyszíni vizsgálat során az üzemi körülményeket, műszaki mérési eredményeket, a vasúti baleset okára utaló nyomokat, a további vizsgálathoz szükséges megállapításokat, a tanúkra és érintettekre vonatkozó adatokat, a 3. sz. melléklet szerinti helyszíni szemle jegyzőkönyvben, annak adatlapjain, valamint – a vasúti baleset körülményeitől függően a vizsgálatban résztvevő MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság szakértőjének bevonásával – ennek mellékletét képező vizsgálati és mérési adatlapokon – köteles rögzíteni. A Helyszíni szemle jegyzőkönyv mellékletét képezik a 4.11.2.10. pont alapján készített helyszínrajz és fénykép-, illetve videofelvételek is.

4.11.2.14. A vasúti baleset tényállásától, valamint az esemény jellegétől függően a helyszíni vizsgálatok részletes szempontjait a balesetvizsgálati módszertani útmutató tartalmazza.

4.12. A vasútbiztonsági balesetvizsgálat lefolytatása

4.12.1. A vasútbiztonsági balesetvizsgálat általános szabályai

4.12.1.1. A vizsgálat szempontjait a vasúti baleset jellegének és körülményeinek figyelembevételével a balesetvizsgálat vezetője és a vasúti szakértők oly mértékben kötelesek alapul venni, valamint kiegészíteni, hogy a balesetet előidéző műszaki, szervezési vagy egyéb okok, illetve az azok közötti összefüggések meghatározhatók, az esetleges személyi mulasztások behatárolhatók, és – amennyiben indokolt - a megfelelő balesetmegelőző, munkáltatói, valamint kártérítési intézkedések kezdeményezhetőek legyenek. A baleseti okokat és következményeket gondos mérlegeléssel szét kell választani.

4.12.1.2. A vizsgálathoz szükséges, helyszíni vizsgálat során be nem vont bizonylatokat (menetokmányok, menetíró regisztrátum, Fejrovtos előjegyzési napló, Hibaelőjegyzési könyv, Kitérővizsgálati könyv vágánymérési grafikonok előjegyzési könyvek, hangfelvételek stb.) az annak vezetéséért, megőrzéséért felelős személy eredeti állapotban köteles megőrizni, azokon változtatást végezni nem szabad. A balesetvizsgálat vezetőjének szóbeli vagy írásbeli rendelkezésére, rongálódásoktól mentesen meg kell küldeni a balesetvizsgálat vezetőjének vagy szakértőnek.

4.12.1.3. A helyszínen el nem végezhető műszaki részvizsgálatokról, mérésekről, hitelesítésekről és azok eredményeiről jegyzőkönyvet kell felvenni.

4.12.1.4. A vizsgálat folyamatában amennyiben a rendelkezésre álló adatok alapján a körülmények (pl. észlelhetőség) tisztázása, vagy a bizonyítás indokolja, a helyreállítást

követően –a lehetséges mértékig- bizonyítási vizsgálatot kell tartani. A helyszíni bizonyítási vizsgálatról jegyzőkönyvet kell készíteni.

4.12.1.5. Az vasúti társaságok haladéktalanul kötelesek biztosítani a részvizsgálat elvégzéséhez és bizonyítási vizsgálatához szükséges feltételeket. A felmerült költségeket a baleset kárrendezése során kell elszámolni.

4.12.1.6. Az Utasítás hatálya alá tartozó balesetek esetén amennyiben a vasúti baleset következtében a MÁV Zrt. vagy a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság munkavállalója súlyosan megsérült, a vizsgálat vezetőjének a vizsgálat teljes folyamatába – az MVSz szerint – a munkabiztonsági szervezet balesetvizsgálóját is be kell vonnia. A közös vizsgálat vezetője a TVB balesetvizsgálója.

4.12.2. Meghallgatási jegyzőkönyv felvétele

4.12.2.1. A balesetek alkalmával azon munkavállalók meghallgatásáról, akik a baleset körülményei kapcsán lényeges információval rendelkezhetnek meghallgatási jegyzőkönyvet kell készíteni. A jegyzőkönyvnek tartalmaznia kell:

- a jegyzőkönyv felvételének helyét és idejét,
- a jegyzőkönyv készítőjének nevét és beosztását,
- a jegyzőkönyv tárgyát,
- a jelenlévőket, beosztásuk megjelölésével,
- a meghallgatott munkavállaló személyi adatait (születési helye, ideje, anyjának leánykori családi és utóneve, állandó lakhelye, munkaköre, létszámban tartó vasúti társaság szervezeti egysége) és a meghallgatás célját,
- a meghallgatott arra vonatkozó nyilatkozatát, hogy kíván –e a meghallgatás során képviselőt meghatalmazni és igénybe venni,
- amennyiben a meghallgatott képviselője nincs jelen, a meghallgatott munkavállaló arra vonatkozó nyilatkozatát is, hogy kíván –e a képviselője távollétében nyilatkozatot tenni,
- arra vonatkozó felhívást, hogy önmagára illetve közeli hozzátartozójára nézve nem köteles terhelő tartalmú nyilatkozatot tenni,
- a munkavállaló munkakörének ellátásához szükséges vizsgákkal és az utasítások előírt oktatásával kapcsolatos megállapításokat,
- a munkavállaló szolgálatellátására vonatkozó orvosi alkalmasságát, szolgálatképességét és a balesetet közvetlenül megelőzően az egy szolgálatban pihenő idő nélkül teljesített szolgálati órák számát
- a vizsgálat vezetőjének kérdéseire adott válaszokat,
- a forgalmi helyzetnek, az esemény előzményeinek, a meghallgatott személy(ek) által előadottaknak a tárgyra vonatkozó leírását,
- a balesetben érintett munkavállaló részéről a vizsgálat során megállapítottakra adott válaszát, esetleges mulasztása elismerésére vonatkozó nyilatkozatát,
- a meghallgatott személy nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy a jegyzőkönyvben rögzítettekén kívül van-e egyéb mondanivalója.

4.12.2.2. Amennyiben a meghallgatáson az érintett munkavállaló – előzetes bejelentése alapján – képviselője előtt kíván nyilatkozatot tenni, úgy a kitűzött újabb meghallgatás időpontjáról a képviselőt a munkavállaló köteles értesíteni.

4.12.2.3. A meghallgatás végén a jegyzőkönyvben foglaltakat a jegyzőkönyvezett személlyel vagy személyekkel el kell olvasatni. Ennek elismerését és a jegyzőkönyvben foglaltakra tett észrevételeiket is a jegyzőkönyv végén, záradék részként rögzíteni kell.

4.12.2.4. A munkavállalónak a képviselő jelenlétében történt meghallgatása során a képviselő az esemény tárgyával összefüggésben – a meghallgatott helyett is – nyilatkozatot, észrevételt, indítványt tehet, illetve kérdést tehet fel magának a meghallgatott személynek is, melyet a meghallgatási jegyzőkönyv végén – záradék részként – rögzíteni kell.

4.12.2.5. Amennyiben a munkavállalók meghallgatása során a nyilatkozatokban eltérés állapítható meg, úgy a tényállás tisztázását szembesítéssel kell megkísérelni, azokat jegyzőkönyvben rögzíteni kell.

4.12.2.6. A jegyzőkönyvben foglaltakat a jegyzőkönyvezett személlyel, illetve személyekkel – annak helybenhagyási záradéka után – külön-külön, ha több oldalra terjed ki oldalanként is alá kell íratni.

4.12.2.7. Ha az aláírást a jegyzőkönyvezett megtagadja, ennek tényét – két tanú előtt – a jegyzőkönyvben rögzíteni és azt a két tanú aláírásával hitelesíteni kell. (A Meghallgatási jegyzőkönyv mintát a 13. sz. melléklet tartalmazza.)

4.12.2.8. A jegyzőkönyv másolatát – a meghallgatott személy kérésére – a meghallgatott személy részére át kell adni.

4.12.2.9. A meghallgatást követően a jegyzőkönyvet a vizsgálat vezetőjének és a jegyzőkönyvvezetőnek aláírásával le kell zárnia.

4.12.3. Vasúti szakértői vélemény készítése

4.12.3.1. A balesetvizsgálat vezetőjének előterjesztése alapján a TVB vezetője rendelkezésére a MÁV Zrt. és a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság balesetvizsgálatban résztvevő vasúti szakértői az általuk végzett vizsgálatról, szakértői véleményt kötelesek készíteni.

4.12.3.2. A balesetvizsgálat vezetőjének írásban konkrét kérdéseket kell feltennie a szakértői vélemény elkészítéséhez, amely csak a véleményt készítő szakterületére vonatkozó megállapításokra terjedhet ki. A szakértői vélemény a rövid összefoglaló tényálláson kívül

- adjon a vizsgálat vezetője által feltett konkrét kérdésre szakmai választ,
- hivatkozzon a vélemény kialakításához felhasznált utasításra, szakmai anyagokra,
- tartalmazza a tényállás alapján levonható következtetéseket,
- utaljon a lehetséges pontatlanságokra, azok valószínűségére,
- válassza szét a balesethez szorosan kapcsolódó és nem kapcsolódó összefüggéseket.

4.12.3.3. A szakértői véleményt a vizsgálatban résztvevő szakmai szakértőnek a kért határidőre, de legfeljebb – a kérdések átvételétől számított – 10 munkanapon belül kell a vizsgálat vezetőjének átadnia.

4.12.3.4. A menetíró regisztrátum értékelésénél figyelembe kell venni a vizsgálat vezetőjének kérdéseit és

- minden esetben az adatokat egybe kell vetni a helyszínrajzi adatokkal,
- a regisztrátumot hitelesíteni kell,
- utalni kell a lehetséges pontatlanságokra,
- a leolvasott adatokat számításokkal ellenőrizni kell.

4.13. A vizsgálati eredmények értékelése

4.13.1. Valamennyi vasúti baleset vizsgálata alkalmával minden helyszínen rögzített adatot, részvizsgálati eredményt, meghallgatási jegyzőkönyvet szakértői véleményt értékelni kell. Az értékelésnél összefüggésben szükséges rendezni:

- a balesettel szorosan összefüggő ok-okozati adatokat,
- a baleset okának bizonyítékait,
- más baleseti ok kizárásának bizonyítékait,
- a műszaki mérések eredményeit,
- valamennyi érintett munkavállaló meghallgatását,
- a technológiai előírások és tényadatok összehasonlítását,
- a körülmények befolyását a baleset bekövetkezésére,
- a veszély észlelhetőségét és a baleset elháríthatóságát.

4.13.2. A vizsgálat során méréssel nem alátámasztott adatot számítással kell helyettesíteni. A vizsgálat eredményének írásbeli összegzését jelentő Balesetvizsgálati zárójelentés vagy Vizsgálati jelentés, csak konkrét megállapításokat és hivatkozásokat tartalmazhat.

4.14. Vizsgálati iratok készítése

4.14.1. A balesetvizsgálati jelentések készítésének általános szabályai

4.14.1.1. Valamennyi vasúti baleset vizsgálatának megállapításairól összefoglaló jelentést kell készíteni a vizsgálat vezetőjének.

A jelentések összeállításánál általános követelmény, hogy az

- szakszerű, ellentmondásokat kizáró,
- tömör, célirányos megfogalmazású,
- az esemény folyamatát bemutató,
- a vizsgálati eredményeket tartalmazó,
- az okra vezető és más okokat kizáró megállapításokat tartalmazó,
- a megállapítások bizonyíthatóságát alátámasztó
- a hasonló esetek megelőzését szolgáló intézkedésekre alkalmas legyen.

4.14.1.2. Adatvédelmi szempontból a vizsgálati iratokban az érintett személyeket szolgálati hely és beosztásuk szerint kell megnevezni. A név szerinti azonosíthatóságot a 3. sz. melléklet 4. sz. adatlapja tartalmazza.

4.14.1.3. Idegen vasúti társaságot (külföldi vasút kivételével) érintő vasúti baleset balesetvizsgálati jelentéseinek készítésénél, ha az idegen vasúti társaság képviseltette magát, annak véleményét is figyelembe kell venni.

4.14.1.4. Balesetvizsgálati zárójelentést kell készíteni:

- közlekedő vonat balesete, illetve veszélyeztetése;
- elegyrendezés közben bekövetkezett baleset, amennyiben annak következtében halálos, vagy súlyos személysérülés, vagy vonalezárás történt,
- a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető gondatlan, vagy szándékos cselekmény, ha annak következtében halálos személysérülés történt vagy 2 személynél több sérült meg;
- azok a – nem foglalkozási – személyi balesetek, amelyeknek következtében több személy meghalt, vagy 2 személynél több súlyos személysérülést szenvedett.
- vasúti és közúti járművek ütközése, ha annak következtében haláleset, illetve súlyos személysérülés történt;
- katonai szállítmánnyal bekövetkezett baleset;
- vasúti jármű és katonai vagy rendészeti szerv közúti járművének ütközése;
- veszélyes áruval rakott kocsi(k) baleseti sérülése, amennyiben súlyos környezet-szennyezés történt;
- az a kisebb következményű baleset, amelynek okát a körzeti balesetvizsgálat nem tudta megállapítani;
- amelyet szerződés alapján az idegen vasúti társaságok részére a MÁV Zrt. végez;
- amelynek vizsgálatára a BI VB rendelkezett.

4.14.1.5. Vizsgálati jelentést kell készíteni:

- elegyrendezés közben bekövetkezett személyi sérüléssel nem járó vasúti balesetről és veszélyeztetésről
- útátjárón történt személyi sérüléssel nem járó ütközésről,
- személyi baleset esetén, ha az nem a vasúti személyzet mulasztása vagy eszköz hibája miatt következett be.
- vasúti berendezés gondatlan rongálásáról,
- útsorompó gondatlan rongálásáról,
- közlekedés biztonságát veszélyeztető szándékos cselekményről

A BI VB és a TVB vezető elrendelheti a Balesetvizsgálati zárójelentés készítését ezen esetekben is.

4.14.1.6. Közös tény- és kármegállapítási jegyzőkönyvet kell felvenni a szolgálati hely vezetőnek vagy a területi balesetvizsgálónak az idegen féllel, illetve képviselőjével a kisebb következményű – várhatóan 100 000 Ft. dologi kárt meg nem haladó –MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság saját célú vágányán történt jármű kisiklás, vagy a MÁV

Csoportba tartozó vasúti társaság állagába tartozó vasúti berendezés gondatlan rongálásáról, a vasúti pálya átjárásra ki nem jelölt helyén történt állatелütésről.

4.14.2. A Balesetvizsgálati zárójelentés fejezetei és mellékletei

4.14.2.1. A balesetvizsgálati zárójelentést az alábbi felépítésben kell elkészíteni:

I. Jelentés

A fejezetben kell összefoglalni az esemény közvetlen tényadatait, és értelemszerűen tartalmazza:

- a baleset időpontját (dátum, óra, perc) és helyét,
- az érintett vonat számát és tömegét (súlyát), terhelését, hosszát,
- a vontatójármű pályaszámát és alkalmazásának módját,
- a fékezés rendszerét, a vonat megfékezetttségét,
- a balesetben érintett járművek tulajdonosi, üzemi, műszaki és fenntartási adatait,
- a baleset helyszínén a pálya-, távközlő- és biztosítóberendezés, felsővezetéki berendezés jellemző adatait,
- a baleset következményeit,
- a vonatforgalomban keletkezett akadályokat,
- a baleset rövid leírását,
- a baleset időpontjában fennállt időjárási és látási viszonyokat,
- a baleset bejelentésének körülményeit.

II. Előzmények és tényállás

A fejezet értelemszerűen tartalmazza:

- a balesetet megelőző forgalmi helyzetet és műszaki állapotokat,
- szükség esetén a személyzet szolgálatképességére, egészségügyi alkalmasságára vonatkozó (szolgálati órák száma, pihenőidő, alkoholos állapot, gyógy-, kábítószeres befolyásoltság, oktatás stb.) adatokat,
- a vonat összeállítását, a rakományok elhelyezését és rögzítettségét,
- a sebességre vonatkozó bizonylat (menetíró regisztrátum, vagy Fejrovtos előjegyzési napló, esetleg vallomás) értékelését,
- minden olyan megállapítást, amely a baleset bekövetkezésében közrehatott, illetve azt megelőzően már fennállt.

III. Megállapítások és indoklás

A fejezet értelemszerűen tartalmazza:

- az elemzések és következtetések alapján – a konkrét bizonyításra hivatkozva – a baleset közvetlen és közvetett okát, illetve a baleset megelőzés elmulasztásának körülményeit A megállapítások vélelemre nem alapozhatók, adat vagy utólag nem bizonyítható körülmény esetén számítással vagy más közvetett bizonyítással kell azokat valószínűsíteni.

- a vasúti szakértőknek, illetve a balesetvizsgálatban résztvevőknek a helytelen munkamódszerbeli, ellenőrzési, oktatási, tervezési, kivitelezési, fenntartási vagy üzemeltetési hiányosságokra vonatkozó megállapítását.
- a megelőző intézkedések hiányát akkor, ha a szolgálati helyen, vagy a szervezeti egység területén, vagy a szervezeti egység munkavállalóit érintően hasonló mulasztásból korábban már volt baleset.
- szolgálati hely és beosztás szerint azoknak a személyeknek a felsorolását, akik megalapozottan, okozati összefüggésben hibáztathatók a baleset bekövetkezésében. A megszegett előírások megfelelő pontjait a vonatkozó utasításból szó szerint idézni kell.
- több vasúti társaság munkavállalójának mulasztása esetén a vasúti társaságok közötti a közvetlen felelősség arányára, megosztására a javaslatot.
- a vasúti társaság objektív felelősségére vonatkozó megállapítást, amennyiben bizonyíthatóan közvetlen személyi mulasztást a vizsgálat nem állapított meg,
- szakmai szempontokra alapozva vasutas munkavállaló, vagy idegen személy balesetelhárítási tevékenységére vonatkozó megállapításokat.

IV. Javaslatok

Ebben a fejezetben kell –szükség esetén– azokat a megalapozott javaslatokat rögzíteni, amelyek alkalmasak hasonló balesetek megelőzésére.

Amennyiben a vizsgálat a balesetben érintett valamely munkavállalónál jelentős szakmai ismeret hiányát állapítja meg, úgy ebben a fejezetben kell kezdeményezni a szakmai vizsga megismétlését.

Cselekvőképesség hiányának vagy szembetűnő reakció késedelem megállapítása esetén a munkavállaló soron kívüli orvosi vizsgálatára kell javaslatot tenni.

Közlekedő vonat súlyos veszélyeztetése, vagy más esetekben, ha a vizsgálat súlyos személyi mulasztást állapított meg, javaslatot kell tenni a hatósági eljárás megindítása érdekében a feljelentés megtételére.

V. Egyéb megállapítások

Ebben a fejezetben kell felsorolni azokat az egyéb hiányosságokat, valamint mulasztásokat, melyeket a balesetet vizsgálók a balesettől függetlenül állapítottak meg.

A balesettől független, okozati összefüggésben nem levő szolgálati mulasztást elkövetőket is név szerint kell feltüntetni, a megállapított mulasztások és a megszegett előírások megfelelő pontjainak pontos meghatározásával és idézésével.

4.14.2.2. A Balesetvizsgálati zárójelentéshez – a balesettől függően – az alábbi mellékleteket kell csatolni:

- a baleset részletes helyszínrajzát (lejtviszonyok, ívadatok stb. feltüntetésével),
- Ténymegállapítási jelentést, illetve Helyszíni szemle jegyzőkönyvet és a hozzá tartozó adatlapokat,
- fénykép felvételeket,
- a menetigazolvány hiteles másolatát a hozzátartozó mellékletekkel, vagy azok hiteles másolataival, illetve a mozdony fedélzeti berendezés (MFB) adatait.

- a jármű kidolgozott menetíró regisztrátumát,
- a Fejrovtos előjegyzési naplók, Hibaelőjegyzési könyvek, Kitérővizsgálati könyvek és egyéb rendszeresített előjegyzések hiteles másolatát,
- a hangrögzítők felvételének írásban rögzített hiteles szövegét,
- a KÖFE, KÖFI, MERÁFI rendszerek és elektronikus biztosító berendezés által rögzített adatokat,
- az anyagvizsgálati jegyzőkönyvet,
- a járművizsgálati jegyzőkönyvet,
- a pálya mérési adatait, illetve felépítményi mérőkocsi, ultrahangos sínvizsgáló szerelvény mérési adatait, vagy egyéb mérőberendezés legutolsó mérési diagramját,
- a biztosítóberendezési szerelvények áramköri és egyéb méréseinek, vizsgálatának eredményeit,
- a járművek sérülési jelentését, helyreállítási költségek feltüntetésével,
- a pályában és a biztosítóberendezésben okozott károk részletezését,
- a meghalt és megsérült személyek név szerinti felsorolását,
- a meghallgatási jegyzőkönyveket, hangfelvételek írásban rögzített szövegét.
- az érintett nem a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság véleményét (Közös tény és kármegállapítási jegyzőkönyv, külön vélemény, stb.).
- vasúti társaságokkal történt levelezést
- szakmai véleményeket.

A felsoroltak közül értelemszerűen csak azokat kell a Balesetvizsgálati zárójelentéshez mellékelni, amelyek a baleset okának, körülményeinek és következményeinek megállapításához, valamint a bizonyításhoz szükségesek.

A jelentéseket annyi eredeti példányban kell elkészíteni, hogy 1-1 eredeti példány minden résztvevő rendelkezésére álljon. Ellenkező esetben hiteles másolatot kell biztosítani.

4.14.3. Vizsgálati jelentés készítése

4.14.3.1. A Vizsgálati jelentést az Utasítás 4.14.1.4 pont szerinti vonatkozó mellékleteinek értelemszerű kitöltésével kell elkészíteni.

A Vizsgálati jelentésben kell meghatározni:

- a baleset okát,
- a következményeket,
- az egyéb körülményeket,
- több vasúti társaság munkavállalójának mulasztása esetén a közvetlen felelősség arányára, valamint a kárviselés vasúti társaságok közötti megosztására a javaslatot.
- azokat az előírásokat, amelyek megszegéséből a baleset bekövetkezett,
- a hasonló balesetek megelőzéséhez szükséges intézkedéseket.

4.14.3.2. A Vizsgálati jelentést 2 eredeti példányban kell elkészíteni.

4.14.3.3. A Vizsgálati jelentéshez – a baleset jellegétől függően – csatolni kell:

- a helyszínrajzot,
- a menetíró regisztrátum másolatát, kiértékelését,
- kinyomtatott formában a KÖFI, KÖFE, MERÁFI berendezések által rögzített adatokat,
- a meghallgatási jegyzőkönyveket,
- a helyszínelési jegyzőkönyvet,
- bizonyítási eljárás esetén annak eredményét tartalmazó jegyzőkönyvet,
- szakmai véleményeket
- az érintett idegen vasúti társaság véleményét.

A Vizsgálati jelentést a balesetvizsgálat vezetőjének kell aláírnia.

4.14.3.4. Több vasúti társaság munkavállalójának mulasztása esetén a kár bekövetkezésének ok-okozati összefüggései, a kár mértéke és a károkozók által elkövetett mulasztások, vagy szakmai szabályok megsértéseit felsorolásszerűen, és a szakmai felelősség mértékének "becsült" százalékos aránya (százalékosan meghatározott érték elé kell írni) szerint kell feltüntetni.

4.14.3.5. A MÁV csoporton belül a Balesetvizsgálati Zárójelentésben és a Vizsgálati jelentésben meghatározott becsült százalékos arány kötelező erejű.

4.14.4. Közös tény- és kármegállapítási jegyzőkönyv

4.14.4.1. Közös tény- és kármegállapítási jegyzőkönyvben szükséges rögzíteni a rendkívüli esemény

- időpontját,
- pontos helyét,
- a károkozás körülményeit, a rongálódás mértékét,
- a baleset bekövetkezésére vonatkozó adatokat,
- a károkozás elismerését,
- a károkozással összefüggő nyilatkozatot.

4.14.4.2. Amennyiben az útsorompó rongálását a kár okozója elismeri, úgy az 5. sz. melléklet szerinti „Elismerő nyilatkozatot” kell kitölteni és a kár okozójával aláírni.

Amennyiben az idegen fél a károkozást elismerte, úgy a rendkívüli eseményről más vizsgálati jelentést készíteni nem kell. Amennyiben a Közös tény- és kármegállapítási jegyzőkönyv felvételére bármilyen okból nincs lehetőség – pl. mert az idegen fél a károkozást nem ismeri el –, úgy a rendkívüli eseményről az Utasítás szerint részletes vizsgálatot kell lefolytatni. és a 4.12 pontban leírtak szerint kell eljárni.

4.15. A balesetvizsgálat lezárása és jóváhagyása

4.15.1. Balesetvizsgálati zárójelentés lezárása és jóváhagyása

4.15.1.1. Az elkészített Balesetvizsgálati zárójelentés tervezetét a balesetvizsgáló írja alá és köteles a TVB vezetője részére bemutatni, akinek döntése alapján elektronikusan felülvizsgálat céljából fel kell terjeszteni a BI VB részére, ha a vizsgálat

- közlekedő vonat balesetéről, veszélyeztetéséről készült,
- útátjárón személysérülés következményű vasúti és közúti jármű ütközéséről készült,
- több vasúti társaság, vagy vállalkozás hibáját állapította meg vagy a vizsgálat megállapításaiban véleményeltérés van,
- külső szakértő bevonását is szükségessé teszi, vagy
- a Balesetvizsgálati zárójelentés előzetes bemutatására a BI VB rendelkezett.

4.15.1.2. A BI VB a Balesetvizsgálati zárójelentés tervezetét 5 munkanapon belül köteles felülvizsgálni és indoklással a vizsgálat lezárására vagy új vizsgálat lefolytatására, illetve a vizsgálat lezárására rendelkezhet.

4.15.1.3. A Balesetvizsgálati zárójelentést a felülvizsgálatot követően és az esetleges kiegészítésekkel módosítva a TVB vezetője hagyja jóvá.

4.15.2. Vizsgálati jelentés lezárása, jóváhagyása

4.15.2.1. A balesetvizsgáló a Vizsgálati jelentést aláírás után köteles a TVB vezetője részére előterjeszteni. A TVB vezetője amennyiben az előzmények, a tényállás megállapításainál vagy a felelősség tekintetében hiányosságot állapít meg, köteles a Vizsgálati jelentés kiegészítése, illetve a felelősség kiterjesztésére intézkedni.

4.15.2.2. A felülvizsgálatot követően a Vizsgálati jelentést a TVB vezetője hagyja jóvá.

4.16. A balesetvizsgálati zárójelentés felterjesztése a Biztonsági Igazgatóság Vasútbiztonság részére

4.16.1. A balesetvizsgálati zárójelentést a BI VB részére fel kell terjeszteni, ha:

- közlekedő vonat balesetéről, vagy súlyos (a tényállás szerint közvetlen veszélyhelyzetet előidéző) veszélyeztetéséről készült,
- útátjárón személysérülés következményű vasúti- és közúti jármű ütközéses balesetről készült,
- több, a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság, idegen vasúti társaság vagy vállalkozás munkavállalójának hibáját állapította meg, vagy a vizsgálatban résztvevők között a vizsgálat megállapításaiban véleményeltérés van,
- a vasútüzem egészét érintő műszaki, vagy forgalmi, illetve emberi tényezőkkel összefüggő hiányosságot tárt fel, és annak megszüntetésére hálózati szintű rendelkezés kiadása szükséges,
- a vizsgálati iratok bemutatását a BI VB elrendeli.

4.16.2. A Balesetvizsgálati zárójelentés megállapításai, javaslatai alapján a BI VB-nak az érintett vasúti társaságok vezetőinél intézkedését kell kezdeményeznie a hasonló esetek megelőzése céljából.

4.17. A lezárt vizsgálati jelentés ügykezelése

4.17.1. A Vizsgálati jelentések megküldése a balesetben érintett vasúti társaságoknak

4.17.1.1. A jóváhagyott Balesetvizsgálati zárójelentést, Vizsgálati jelentést, Közös tény és kármegállapítási jegyzőkönyvet a TVB ügyiratban köteles tárgyalni és az ügyviteli utasítás szabályai szerint (a MÁV Zrt-n belül ügyiratban, a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok részére az ügyirat iktatószámával kísérlével) megküldeni tudomásulvétel, intézkedés, a károk rögzítése, a baleset bekövetkezéséért felelős munkavállalók felelősségre vonása és a kárfelelősség érvényesítése céljából

- a MÁV Zrt. munkavállalóját érintő esetben a munkáltatói jogkört gyakorló vezetőjének,
- a MÁV Zrt. több szervezeti egységét érintő esetben az Elnöki Kabinet Ügykezelés és Levelezés szervezetének,
- az érintett MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság területi központ vezetőjének,
- idegen vasúti társasággal kötött szerződés alapján végzett vizsgálat esetén a vasúttársaság vezetőjének (megbízottjának)
- nyilvántartás céljából a MÁV Zrt. Jogi Iroda vezetőjének

4.17.1.2. Hálózati szintű intézkedést igénylő esetben az előterjesztett Balesetvizsgálati zárójelentést a BI VB küldi meg a vasúti társaságoknak.

4.17.1.3. Ha a baleset bekövetkezésében az idegen vasúti társaság személyzetének mulasztását állapítja meg a vizsgálat, a Balesetvizsgálati zárójelentést az idegen vasúti társaság vezetőjének is el kell küldeni, esetleges intézkedés, illetve felelősségre vonás céljából.

4.17.1.4. Amennyiben a jóváhagyó hatósági feljelentés megtételét írja elő, azt a TVB vezetőjének kell a jóváhagyástól számított 5 munkanapon belül megtenni az esemény helye szerinti területileg illetékes Rendőrkapitányságnál.

4.17.2. A vizsgálati iratok másolatainak kiadása a hatóság részére

4.17.2.1. A bármely rendkívüli esemény vizsgálatának lezárását és a Balesetvizsgálati zárójelentés jóváhagyását követően az illetékes nyomozó hatóság és igazságügyi szerv kérésére a baleset tényállására, okára és annak bizonyítására, valamint a balesettel összefüggő személyi mulasztásokra vonatkozó iratokról és azok mellékleteiről hivatalos másolatot kell kiadni. Az igazságügyi szakértők részére a megbízásuk és igazságügyi szakértői igazolványuk bemutatása után az iratok másolata kiadható.

4.17.2.2. Amennyiben a vizsgálat iratait – felülvizsgálat céljából – a BI VB részére kellett felterjeszteni vagy arra rendelkezett, úgy az iratmásolat csak a felülvizsgálatot követően, annak figyelembe vételével adható ki.

4.17.3. Kármegállapítás

4.17.3.1. A valamennyi rendkívüli esemény vizsgálati jelentéshez vagy azt tárgyaló ügyiratba – amennyiben a rendkívüli esemény következtében dologi kár keletkezett – csatolni kell:

- kárösszesítőt
- a kocsisérülési jegyzőkönyv,

- árukár esetén a felvett jegyzőkönyvet,
- a pálya, felsővezetéki berendezés, távközlési-, biztosító-berendezési kárfelméréseket természetes mértékegységben, valamint a helyreállításuk érdekében felmerült munkákról készült számlák másolatait (költségmentesítőket),
- a járművek sérülésének helyreállítása érdekében felmerült költségek számla másolatait, vagy a javítási munkákról az előzetes részletes előkalkulációkat,
- a műszaki mentés, segélynyújtás érdekében felmerült költségek számla másolatait (költségmentesítőit),
- az esetleges forgalomelterelésből adódó többletköltségekről, illetve veszteségekről (pl. IC pótló visszafizetéséről) készített részletes kalkulációkat,
- a vonalelzárás miatt szükségessé vált autóbusz beállítással összefüggő számlák másolatait, igény részletezését.

4.17.3.2. Idegen fél hibájából történt baleset esetén tételes kárszámlát, vagy kalkulációt, a MÁV Zrt. vagy munkavállalójának hibájából történt baleset esetén költségmentesítő bizonylatokat és kalkulációt kell készíteni a kártérítés érvényesítéséhez.

4.17.3.3. A kárszámlák másolatait, illetve a helyreállításhoz készített előkalkulációkat a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok központjai kötelesek összegyűjteni és a vizsgálat vezetője részére a baleset időpontjától számított 20 munkanapon belül megküldeni, és azokat az azt tárgyaló ügyiratba kell csatolni.

4.17.3.4. A vizsgálat vezetőjének a kárszámlákról illetve előkalkulációkról készített jelentésekről összesítőt kell készítenie, és azt is a vizsgálati iratokhoz csatolni.

4.17.3.5. Amennyiben a kármegosztásra vonatkozó javaslatot az érintett MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok területi vezetői vitatják, és a TVB vezetőjének kezdeményezésére tartott egyeztetés eredménytelenül zárul, úgy a TVB a vizsgálati iratokat a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság területi vezetőinek véleményével együtt köteles a BI VB részére előterjeszteni.

4.17.3.6. Az előterjesztett vizsgálati iratokat a kármegosztásra vonatkozó véleményekkel együtt a BI VB a Jogi Irodával közösen köteles felülvizsgálni, és az érintett MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok vezetőinek bevonásával egyeztetést tartani, valamint ennek alapján döntésre elnök-vezérigazgató úr részére előterjeszteni.

4.17.3.7. Az idegen vasúti társaságokat érintő balesetek vitás eseteiben is alkalmazni kell a 4.17.3.6 pont szerinti eljárási szabályt, azzal az eltéréssel, hogy véleményeltérés esetén a Polgári jog szerinti eljárásra, illetve képviselőre a Jogi Iroda intézkedik.

4.17.3.8. Elháríthatatlan külső ok miatt történt baleset rongálódás esetén minden károsult vasúti társaság, szakmai szervezet a saját kárát köteles viselni.

4.18. A vizsgálat megállapításaival kapcsolatos felülvizsgálati eljárás kezdeményezése

4.18.1. Amennyiben a Balesetvizsgálati zárójelentés megállapításaival a vizsgálatban érintett valamely MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság nem ért egyet, egyeztetést kezdeményezhet a BI vezetőjénél. Az egyeztetést a Jogi Iroda közreműködésével kell lefolytatni. Az egyeztetés eredménytelensége esetén MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság közötti vita esetén a BI és a Jogi Iroda közös előterjesztése alapján az elnök-

vezérigazgató dönt. Idegen vasúti társaság esetén az esetleges peres eljárás területén a Jogi Iroda döntése az irányadó.

4.18.2. Amennyiben a Vizsgálati jelentés megállapításaival a vizsgálatban érintett valamely vasúti társaság nem ért egyet, egyeztetést kezdeményezhet a TVB vezetőjénél. Az egyeztetést a BI VB vezetője irányításával kell lefolytatni. Amennyiben az egyeztetés eredménytelenül zárul, a MÁV Csoporton belüli vita esetén az BI VB vezetője dönt. Idegen vasúti társaság esetén a vizsgálati iratokat a BI VB részére kell felterjeszteni és a Jogi Iroda bevonásával kell dönteni a vitás ügy rendezéséről.

4.19. Veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutásából történt rendkívüli események vizsgálata

4.19.1. A vizsgálat általános szabályai

4.19.1.1. A RID szerint veszélyes áru vasúti fuvarozása során, nem baleseti következményként történt minden rendkívüli eseményt vizsgálni kell. Rendkívüli eseménynek minősül a fuvarozás folyamatában bármely RID szerint veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutása (szóródás, szivárgás, csepegés, fűvás stb.).

A rendkívüli esemény vizsgálatának megkezdése mindig a rendkívüli esemény helyszíne szerint illetékes TVB feladata.

4.19.1.2. A vizsgálatok csak a MÁV Zrt. és a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság kezelésében lévő vágányokon bekövetkezett veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutása eseményekre terjednek ki.

4.19.1.3. A RID 1.8.5. pontjában felsorolt súlyos következményű esetekben a rendkívüli esemény helyszíni vizsgálatát haladéktalanul meg kell kezdeni.

A helyszíni vizsgálatot a TVB veszélyes áru fuvarozás biztonságával, területi felügyeletével megbízott munkavállalója, vagy balesetvizsgálója vezeti. A vizsgálatban a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság szakmailag illetékes szakértője köteles részt venni.

4.19.1.4. A súlyos következményű rendkívüli esemény vizsgálatával csak olyan személy bízható meg, aki felsőfokú vasúti vegyvédelmi képesítéssel rendelkezik.

4.19.1.5. A RID 1.8.5. pontjában felsorolt eseteknél kisebb következményű rendkívüli esemény bekövetkezésekor a helyszíni vizsgálatot a veszélyes áru fuvarozás ellenőrzésével megbízott munkavállalónak, vagy a körzetet felügyelő balesetvizsgálónak kell elvégeznie.

Amennyiben a veszélyes áru fuvarozás ellenőrzésével megbízott munkavállaló, vagy a körzetet felügyelő balesetvizsgáló helyszínre jutására nincs lehetőség, úgy a helyszíni adatokat a Vasúti Vegyi Elhárító Szolgálat (továbbiakban VVESZ) elhárítás vezetőjének kell a Ténymegállapítási jelentés veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutásáról formanyomtatványon rögzíteni.

4.19.1.6. A további részletes vizsgálatot a TVB veszélyes áru fuvarozás biztonságának területi felügyeletével megbízott munkavállalója vezeti. A vizsgálatban minden esetben részt vesz a VVESZ ügyelete és szükség esetén a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaság szakmailag illetékes szakértője.

4.19.1.7. Több TVB körzetét érintő rendkívüli esemény vizsgálatát a bekövetkezés helyszíne szerint illetékes TVB köteles elkezdni, majd az érintett további TVB-(ka)t a vizsgálatba a szükséges mértékig be kell vonnia.

4.19.1.8. A vizsgálatoknál a munkavédelmi szabályokat be kell tartani. A sérült veszélyes árut tartalmazó járművet, csak a VVESZ a hozzájárulásával, az általa meghatározott védőeszközben szabad megközelíteni illetve vizsgálni.

4.19.1.9. A súlyos környezetszennyezést okozó rendkívüli esemény esetén a vizsgálatba be kell vonni a MÁV Zrt. illetékes környezetvédelmi szervezeti egységet.

4.19.1.10. A vizsgálatnak pontosan rögzítenie kell a rendkívüli esemény körülményeit és az okoknak, felelősségnek, valamint a károknak bizonyítható (fénykép, videó felvétel, stb.) megállapításait.

4.19.1.11. A vizsgálatok szakmai irányítását és felügyeletét a BI VB látja el. A vizsgálatokkal kapcsolatos állásfoglalás kiadása, vitás esetekben a döntés a BI VB feladata.

4.19.2. A veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutása esetén a vizsgálati iratok készítésének szabályai

4.19.2.1. A RID 1.8.5. pontjában felsorolt esetekben az Utasítás 4.14.2. pontja szerinti Balesetvizsgálati zárójelentést kell készíteni, melyhez a vizsgálat vezetőjének az alábbi mellékleteket kell csatolnia:

- eseménykönyvi jelentés,
- fuvarlevél másolat,
- Ténymegállapítási jelentés (10. sz. melléklet),
- VVESZ szakvélemény,
- meghallgatási jegyzőkönyvek,
- kocsisérülési jegyzőkönyv (kocsinként),
- a járműben, pályában, a vasúti berendezésben, a környezetben okozott károkkal kapcsolatos megállapítások és számlák másolatai (költségmentesítők),
- fényképfelvételek.

4.19.2.2. A RID 1.8.5. pontjában felsorolt eseteknél kisebb következményű rendkívüli esemény bekövetkezésekor a vizsgálat vezetőjének Vizsgálati jelentést kell készítenie az erre a célra kiadott formanyomtatvány (11. sz. melléklet) értelemszerű kitöltésével.

4.19.2.3. A Vizsgálati jelentéshez is – a rendkívüli esemény jellegétől, körülményétől függően – csatolni kell a 4.14.2. pontban felsorolt mellékleteket.

4.19.2.4. A Balesetvizsgálati zárójelentésre, valamint a Vizsgálati jelentés készítésére vonatkozó szabályokat az utasítás 4.14.1.1. pontjai tartalmazzák.

4.19.2.5. Amennyiben a helyszíni adatok felvételét a VVESZ végzi, úgy az elhárítás ügyeletes vezetője a hiba elhárításáról, annak okáról „Ténymegállapítási jelentés veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutásáról” formanyomtatványon köteles az adatokat rögzíteni, melyet szakvéleményével kell kiegészítenie és a TVB részére megküldenie.

4.19.2.6. A vizsgálat vezetőjének a vizsgálat során az érintettek nyilatkozatairól az utasítás 4.12.2. pontja szerint meghallgatási jegyzőkönyvet kell készíteni.

4.19.2.7. A MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok a keletkezett kárról és az elhárítás költségeiről számlamásolatot (költségmentesítőt) kötelesek készíteni -az Utasítás 4.17.3. pontjában foglaltak figyelembe vételével- és azt a vizsgálat vezetője részére kell megküldeni.

4.19.3. A veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutása események vizsgálatok lezárása

4.19.3.1. A veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutásról készült Balesetvizsgálati zárójelentést, illetve a Vizsgálati jelentést a vizsgálatot végzőknek kell aláírnia és a TVB vezetőjének kell jóváhagynia.

4.19.3.2. A lezárt Balesetvizsgálati zárójelentést, és a Vizsgálati jelentést a TVB a rendkívüli eseményben érintett MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok területi vezetőinek, idegen vasúti társaságot is érintő vizsgálat esetén a vasúti társaság részére is meg kell küldeni a kárviselési felelősség érvényesítése és személyi mulasztás esetén a munkáltatói intézkedés kezdeményezése, valamint a hasonló esetek megelőzése céljából.

4.19.4. Hatósági jelentés

A RID-ben meghatározottaknak megfelelően a rendkívüli eseményekről az illetékes hatóság részére a RID 1.8.5. szerinti jelentést kell készíteni. A jelentés készítése és elküldése a BI VB feladata.

4.20. A rendkívüli események nyilvántartása, a kockázatok értékelése, az üzembiztonsági ellenőrzések rendje

4.20.1. A Biztonsági Igazgatóság feladatai

4.20.1.1. A balesetekről, azok vizsgálati megállapításairól elemzésre alkalmas – külön utasításban szabályozott- – nyilvántartást kell vezetni, melynek kapcsolódnia szükséges az UIC egységes európai rendszeréhez (ERA, UIC statisztikai rendszerhez) is.

4.20.1.2. A MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságokra kiterjedő rendkívüli események nyilvántartási rendszerének kidolgozása, bevezetése, alkalmazása a Biztonsági Igazgatóság feladata, amelynek biztosítania kell a MÁV Zrt. és a vasúti társaságok hatáskörébe tartozó közlekedésbiztonsági intézkedések kockázat elemzéséhez szükséges szempontokat is.

4.20.1.3. A nyilvántartási és értékelési rendszert úgy kell működtetni, hogy a hosszabb időtávlatú adatokból levonható következtetések támogatást nyújtsanak a műszaki fejlesztésekhez, és alkalmasak legyenek az operatív biztonsági intézkedések bevezetésére, azok hatékonyságának elemzésére, a hazai adatok nemzetközi összehasonlíthatóságára.

4.20.1.4. A Biztonsági Igazgatóság szabályozni köteles a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságokra kiterjedően az ellenőrzéseinek rendjét, a megállapításokról összegző értékelések készítését.

4.20.1.5. A Biztonsági Igazgatóság a súlyos következményű rendkívüli események vizsgálatának eredményéről, megállapításokról tájékoztatni köteles a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságokat, és kezdeményeznie kell megelőzést segítő javaslatokkal az intézkedéseket.

4.20.1.6. A Biztonsági Igazgatóság a MÁV Zrt. vezetését tájékoztatni köteles:

- a bekövetkezett súlyos következményű balesetekről, és veszélyeztetésekről,
- vezetői értekezletre készített előterjesztésen keresztül az üzembiztonsági helyzet alakulásáról,
- döntést igénylő intézkedések bevezetéséről.

4.20.1.7. A rendkívüli eseményekről, azok okairól, következményeiről rendszeres tájékoztatást kell kiadni a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok részére, akik ennek alapján kötelesek a megelőzés érdekében szükséges intézkedéseket megtenni.

4.20.2. A MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok feladatai

4.20.2.1. A MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságoknak ki kell alakítaniuk a forgalmi és műszaki nehézmények vizsgálatának, nyilvántartásának, értékelésének rendszerét, és ennek alapján közlekedésbiztonsági szempontból intézkedéseket kell tenniük a biztonságot befolyásoló zavaró tényezők megelőzésére.

4.20.2.2. A MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok a közlekedésbiztonságot érintő belső utasításaikat előzetesen egyeztetni kötelesek a MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatósággal, és csak ezt követően adhatják ki végrehajtó szervezeteik részére.

4.20.2.3. A nyilvántartási és értékelési rendszernek ki kell terjednie:

- a biztosítóberendezési hibákra,
- a felsővezetéki berendezési hibákra,
- a pályahibákra (külön vezetve a sintörések, vágánykivetődések, folyóvágányon és kitérőn a lassújelek bevezetésének adatait.)
- a vontatójármű vonali szolgálatképtelenségeire,
- a személykocsik futómű, fékberendezés és más biztonságot befolyásoló szerkezeti elemeinek hibáira,
- a teherkocsik futómű fékberendezés és más biztonságot befolyásoló szerkezeti elemeinek hibáira,
- az üzem biztonságos lebonyolítását befolyásoló személyi hibákra,
- melyek a folyamatos biztonságos közlekedést megzavarták, de balesetet, veszélyeztetést nem okoztak.

4.20.2.4. A forgalmi, üzemi és műszaki nehézményekről készített értékelésről, az esetek számáról, a tett intézkedésekről, a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok évente kötelesek a BI-t tájékoztatni. Az adatok gyűjtésének és értékelésének részletes szempontjait a vasúti társaságok a Biztonsági Igazgatósággal közösen alakítják ki.

4.20.2.5. A vasúti társaságok a BI által megküldött Balesetvizsgálati zárójelentés, Vizsgálati jelentés és ellenőrzési megállapítások alapján kötelesek megvizsgálni a javaslatokat, kezdeményezéseket, és azokra az intézkedéseket megtenni.

4.20.2.6. A MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok saját technológiai ellenőrzési rendszerükben szabályozniuk kell:

- a technológiai folyamatokba épített ellenőrzéseket, vizsgálatokat, méréseket,
- a műszaki vizsgálatok ciklusrendjét,
- a szolgálati helyek vezetőinek beszámoltatási rendszerét,
- az üzembiztonsági oktatások irányítását.

5.0 Hivatkozások, módosítások, hatályon kívül helyezések

Jelen utasítás kiadásával hatályát veszti az 58/2004. (MÁV Ért. 43.) JI-VIG sz. kihirdetett 405/2004. sz. VIG Utasítás.

6.0 Hatályba léptetés

Az utasítás 2012. lép hatályba.

Felhatalmazást kap a biztonsági igazgató, hogy a humán igazgatóval együttműködve saját hatáskörben szervezze meg az utasítás oktatását, vizsgáztatását, állapítsa meg a vizsgakövetelményeket, továbbá az utasítás hatálybalépését követően folyamatosan ellenőrizze annak alkalmazását és az azokkal kapcsolatos megállapításokat, módosítási javaslatokat folyamatosan intézze.

7.0 Mellékletek:

1. sz. Függelék

Az Utasítás 3.e) pontjában meghatározott MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok:

MÁV Zrt.
MÁV-START Zrt.,
MÁV-Trakció Zrt.,
MÁV-Gépészet Zrt.,
MÁVGÉP Kft.,
MÁV FKG Kft.,
MÁV KFV Kft.
Záhony Port Zrt.

Az utasításban használt rövidítések:

EVIG	Elnök-vezérigazgató
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
BI	Biztonsági Igazgatóság
BI VB	Biztonsági Igazgatóság Vasútbiztonság
TVB	Területi Vasútbiztonság
VVESZ	Vasúti Vegyi Elhárító Szolgálat
MVSZ	MÁV Zrt. Munkavédelmi Szabályzata
OVSZ	Országos Vasúti Szabályzat
RID	Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat
VVKU	Válságkezelési és Válságkommunikációs Utasítás