



INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI
MINISZTERIUM

VASÚTI HATÓSÁGI FŐOSZTÁLY

NSA

Éves biztonsági jelentés

2018.



Tartalom

A. A jelentés hatálya	3. oldal
B. Bemutató rész	3. oldal
C. A szervezet	4. oldal
D. A vasútbiztonság fejlesztése	6. oldal
E. Lényeges változások a jogalkotásban és a szabályozásban	13. oldal
F. A biztonsági engedélyezés és tanúsítás fejlődése	13. oldal
G. A vasúttársaságok és infrastruktúra üzemeltetők felügyelete	15. oldal
H. Közös Biztonsági Módszer a kockázatelemzésre és értékelésre	17. oldal
I. Az NSA konklúziói a jelentési időszakra vonatkozóan	18. oldal
J. Alternatív intézkedések	19. oldal
K. Az adatok forrása	19. oldal
L. Mellékletek	19. oldal

A. A jelentés hatálya

A 2004/49/EK irányelv (a továbbiakban: vasútbiztonsági irányelv) 18. cikke szerint a Nemzeti Biztonsági Hatóságoknak (a továbbiakban: NSA) évente jelentést kell készíteniük, mely tartalmazza a Közös Biztonsági Mutatók alakulását, a nemzeti jogszabályok esetleges változását, a biztonsági tanúsítványok és biztonsági engedélyek kiadásának alakulását és az ehhez kapcsolódó felügyeleti tevékenység tapasztalatait.

Ezzel a jelentéssel a magyar NSA szeretne rátekintést biztosítani tevékenységére és a magyarországi vasúti piac biztonsággal kapcsolatos folyamataira a nyilvánosság és az Európai Vasúti Ügynökség (a továbbiakban: ERA) részére.

Ez az éves jelentés 2018. év tükrében mutatja be az ország vasútbiztonsági teljesítményét az Európai Vasúti Ügynökség útmutatásaiban meghatározott egységes szerkezetbe foglalva.

B. Bemutakozó rész

1. Bevezető a jelentéshez

Ez a jelentés a magyarországi vasúti közlekedés rendszerének vasútbiztonságot érintő folyamatait, ezek 2018. évre vonatkozó statisztikai adatait, trendjeit, a magyar NSA feladatait, a vasútra vonatkozó jogszabályok változásait mutatja be.

2. A nemzeti jogszabályi háttér rövid bemutatása az Európai Unió szabályozás tükrében

A magyarországi vasúti közlekedés alapjai a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvényben (a továbbiakban: vasúti törvény) vannak lefektetve. Ez – többek között – összhangban van a vasútbiztonsági irányelvvel, az Európai Parlament és Tanács 2008/57/EK irányelvével, az Európai Parlament és Tanács 2007/59/EK irányelvével, az Európai Bizottság 445/2011/EU rendeletével és az Európai Bizottság 2011/765/EU határozatával.

A vasúti törvényben foglaltakkal kapcsolatos részletes szabályokat Kormány és Miniszteri rendeletek határozzák meg. Ez magában foglalja: a 40/2006. (VI.26.) GKM rendeletet, mely összhangban van a vasútbiztonsági irányelvvel, az az Európai Bizottság 653/2003/EK, 1158/2010/EU és az 1169/2010/EU rendeleteivel; a 19/2011. (V.10.) NFM rendeletet, amely megfelel a vasútbiztonsági irányelvnek, az Európai Parlament és Tanács 2007/59/EK irányelvének; a 203/2009. (IX.18.) Kormányrendeletet, mely szakszerűen és részletesen meghatározza a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakörökben foglalkoztatott munkavállalók egészségi alkalmasságának és alkalmasság-vizsgálatának követelményeit.

A vasúti szektorra vonatkozó legújabb Európai Unió szabályozás már nem kerül külön nemzeti jogszabályba átültetésre, hanem egy az egyben alkalmazandó.

3. A vasúti pályahálózat

A vasúti törvény alapján a magyarországi vasúti pályahálózat öt kategóriába van besorolva. A különböző kategóriákba sorolt vasúti pályahálózatoknak különböző feltételeknek kell megfelelnie.

Országos törzshálózati vasúti pálya: A magyar vasúti pályahálózat hossza 7690 km. (A fő vonalakat az „A.” Mellékletben található térkép mutatja.) Magyarországon két infrastruktúra-üzemeltető működik, a MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. A pálya jelentős része (7251 km) a MÁV Zrt. kezelésében van. Magyarországon nem üzemel nagysebességű vasút. Ez a törzshálózat foglalja magába a 2830 km hosszú transzeurópai vasúti áruszállítási hálózatot, valamint a nemzetgazdasági vagy stratégiai szempontból kiemelten fontos vasúti pályákat.

Térségi vasúti pályahálózat: térségi vállalkozói vasúti tevékenység céljára kijelölt vasúti pályahálózat, amely legfeljebb három megyét érint, vagy a hossza nem haladja meg a 400 kilométert. Jelenleg csak keskeny nyomtávú pályák tartoznak ebbe a csoportba, melyek teljes hossza 480 kilométer, ezeken elsősorban személyszállítás folyik.

Elővárosi vasúti pályahálózat: elővárosi közforgalmú vasúti szolgáltatás céljára kijelölt vasúti pályahálózat. A pályahálózat hossza 210 km, amely közösségi vasúti hálózathoz és különleges vasúti hálózathoz áll.

Helyi vasúti pályahálózat: a helyi közforgalmú vasúti szolgáltatás végzéséhez szükséges vasúti pályahálózat. Ebbe a csoportba tartozik Budapest, Debrecen, Miskolc, Szeged városok helyi vasúti pályahálózata. Ezekben a városokban a városi közlekedési társaságok működtetik a helyi érdekű vasúti, metró, villamos és trolibusz-felsővezeték infrastruktúrát és menetrendszerinti szolgáltatást nyújtanak. Vasútszabályozási szempontból a helyi vasúti pályahálózatot üzemeltető társaságok integrált vasúti társaságok.

A Magyarországon működő infrastruktúra üzemeltetők és vasúttársaságok részletes listája az „A.” Mellékletben szerepel.

4. Összefoglaló

Az alábbi táblázat összefoglalja a lényeges mutatók alakulását az elmúlt nyolc évre vonatkozóan. A 2018. évi részletes adatok a „C.” Mellékletben szerepelnek.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Összes baleset:	147	152	186	190	156	162	160	162
Súlyos sérülések száma:	76	88	87	73	38	54	40	48
Halálos áldozatok száma:	84	72	102	108	109	97	101	93
Veszélyeztetések száma:	391	602	352	518	783	370	309	322
Jelzőmeghaladások száma:	18	21	18	18	11	4	17	9
Közút-vasút szintbeli keresztezésében bekövetkezett balesetek száma:	38	37	35	28	33	27	33	33
Érvényes Biztonsági Tanúsítvány „B” részek száma:	35	36	43	42	42	40	40	49
ECM tanúsítványok száma*:	5	8	15	20	21	21	24	25
Karbantartási feladatokra vonatkozó tanúsítványok száma:**	-	-	4	6	15	20	18	18

*= csak a magyar NSA által kiadott ECM tanúsítványokat tartalmazza

**= csak a magyar NSA által kiadott karbantartási feladatokra vonatkozó tanúsítványokat tartalmazza

2018-ban a jelentős balesetek száma az előző évhez képest ~1,2%-kal növekedett 160-ról 162-re. A súlyos sérülések számában bekövetkezett változások generálták a kismértékű növekedést. Annak ellenére, hogy a halálos áldozatok száma jelentősen csökkent, a súlyos sérüléssel járó balesetek növekedése szinte kiegyenlítette az összes baleset számát. A közút-vasút szintbeli keresztezésében bekövetkezett balesetek számának tendenciája stagnál, 33 regisztrált eseményre.

A több mutató viszonylagos javulást mutat: a jelzőmeghaladások száma majdnem a felére csökkent, amelyet vasúti járművezetők fegyelmének javulásának, valamint a közlekedési hatóság a vasúti társaságok felé intézett figyelemfelhívásának köszönhető. A sítörések száma növekedett, így a veszélyeztetések száma, a jelzőmeghaladások csökkenése ellenére növekedett.

C. A szervezet

1. A szervezet bemutatása

2016-ban a vasúti közlekedés szakterületén a Nemzeti Közlekedési Hatóság Vasúti Főosztálya működött nemzeti biztonsági hatóságként. 2017. január 01-től a vasúti közlekedéssel kapcsolatos hatósági feladatok ellátását országos hatáskörrel a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Vasúti Hatósági Főosztálya végezte jogutódként, amely 2018. május óta Innovációs és Technológiai Minisztérium néven folytatja a tevékenységét, változatlan jogkörrel és változatlan belső szervezeti felépítéssel

2. Szervezeti felépítés, kapcsolat más nemzeti szervekkel

A szervezeti diagramok a „B.” Mellékletben szerepelnek.

Vasúti Hatósági Főosztály (személyi állomány: 35 fő)

- Képviseli az NSA-t a RISC, ILGGRI és az ERA eseményeken.
- Véleményezi a vasutat érintő jogszabályokat, műszaki irányelveket és rendeleteket, javaslatot tesz azok módosítására.
- A közlekedési ágazatot érintő kérdésekben előkészíti a jogszabályokat a minisztérium részére.
- Országos hatáskörrel ellátja a hagyományos, városi, keskeny nyomtávú és saját célú vasúti pályahálózatot érintő hatósági feladatokat, az alábbi területeken:

■ Vasútbiztonsági és Ellenőrzési Osztály

- Országos hatáskörrel látja el az országos, térségi, helyi, elővárosi és saját célú vasúti pályák felügyeletét.
- Kiadja a vasútbiztonsági tanúsítványt és vasútbiztonsági engedélyt a vasúttársaságok és infrastruktúra üzemeltetők részére.
- Elvégzi a tehervagonok karbantartásért felelős szervezetek (ECM) tanúsítását.
- Kiadja az ECM hatálya alá nem tartozó vasúti járművek karbantartását végző műhelyek műszaki engedélyét;
- Bejelenti (NoBo) és kijelöli (DeBo) a megfelelőségértékelő szervezeteket
- Biztosítja, hogy a kölcsönös átjárhatóság feltételei teljesülnek mind a vasúti járműveket mind az infrastruktúrát illetően.
- Felügyeli az üzemeltetés és karbantartási tevékenységet, ellenőrzi a jogszabályoknak való megfelelést.
- Ellátja a vasúttársaságok felügyeletét.
- Tájékoztatja az érintett vezetőket az ellenőrzések tapasztalatairól, éves biztonsági jelentést készít
- Vasútbiztonságot veszélyeztető esetekben megteszi a szükséges jogi lépéseket.
- Az ERA által kiadott feladatokat elvégzi.
- Balesetknél képviseli az NSA-t.

■ Vasútgépészeti Osztály

- Kiadja a típusengedélyt és az üzembehelyezési engedélyt a vasúti járművekre.
- Engedélyezi a vasútgépészeti berendezések (mérlegek, fordítókorongok, daruk, stb.) építését, átépítését, bontását és üzembe helyezését. Valamint felügyeli ezeknek a berendezéseknek az üzemeltetését.
- Speciális vasúti rendszerekkel kapcsolatos feladatok ellátása (vasúti járművek üzem- és forgalombiztonságának ellenőrzése stb.) és a vasúti járművek üzembehelyezésének engedélyezése.

■ Országos Vasúti Infrastruktúra Osztály

Az országos törzshálózati vasúti pályahálózat vonatkozásában feladata:

- Országos vasúti pálya és tartozékok (pl.: jelzők, hidak, alagutak) létesítésének, üzembehelyezésének, módosításának és bontásának engedélyezése.
- Országos vasúti biztosító, és vonatbefolyásoló rendszerek létesítésének, üzembehelyezésének, módosításának és bontásának engedélyezése.
- Szakhatóságként közreműködik más hatósági eljárásokban.

- Véleményezi az országos vasúti fejlesztési koncepciókat, programokat és településrendezési terveket.
 - A törvény által előírt infrastruktúra nyilvántartást vezeti.
- Városi Vasúti Infrastruktúra Osztály
- Városi vasúti pálya és tartozékok (pl.: jelzők, hidak, alagutak) létesítésének, üzembehelyezésének, módosításának és bontásának engedélyezése.
 - Városi vasúti biztosító, és vonatbefolyásoló rendszerek létesítésének, üzembehelyezésének, módosításának és bontásának engedélyezése.
 - Szakhatóságként közreműködik más hatósági eljárásokban.
 - Véleményezi a regionális és városi vasúti fejlesztési koncepciókat, programokat és településrendezési terveket.
 - A törvény által előírt infrastruktúra nyilvántartást vezeti.
- Vasúti Képzés- és Vizsgafelügyeleti Osztály
- Felügyeli és irányítja a mozdonyvezetők és a vasúti közlekedés biztonságával közvetlenül összefüggő munkakörökben foglalkoztatottak képzését és vizsgáztatását.
 - Jóváhagyja a vasúttársaságok munkavállalóinak képzésével kapcsolatos vállalati utasításokat.
 - A vasúti személyzet részére meghatározza az oktatási stratégiát, követelményeket és egyéb anyagokat.
 - Nyilvántartásba veszi a szakmai oktatókat és vizsgáztatókat.
 - A mozdonyvezetők számára kiadja a vezetői engedélyt.
 - Kinevezi a vizsgabiztosokat.
 - Honosítja a külföldi vasúti képesítéseket.

D. A vasútbiztonság fejlesztése

1. A biztonságot javító/fejlesztő intézkedések

Magyarország teljes mértékben átültette a vasútbiztonsági irányelv követelményeit.

Magyarországon a vasúti piac szereplőitől független szervezet a Közlekedésbiztonsági Szervezet (a továbbiakban: KBSZ), amely szintén az Innovációs és Technológiai Minisztérium szervezetébe tartozik. Alapfeladata a közlekedési balesetek vizsgálata, ezen belül a vonatkozó EU-s irányelvekkel összhangban - a 2005. évi CLXXXIV. törvény alapján az érintett közlekedési ágakban, a törvény által meghatározott közlekedési eseményekkel összefüggésben a független szakmai vizsgálat lefolytatása, szükség esetén ajánlás megtétele a közlekedés biztonságának növelése érdekében. A független szakmai vizsgálat célja mindenkor a balesetek okainak feltárása a jövőbeni hasonló események megelőzése érdekében, de nem feladata a jogi értelemben vett felelősség megállapítása.

A D.1.1 számú táblázat a KBSZ által 2017. évre vonatkozóan, a vasúti közlekedést érintően, kiadott biztonsági ajánlásokat tartalmazza.

Táblázat D.1.1 – Balesetek következtében kiadott biztonsági ajánlások

Intézkedést követelő balesetek			Biztonsági ajánlás
Dátum	Helyszín	Az esemény leírása	
2018.02.07.	Budapest (Blaha Lujza tér és Astoria M2 metróállomások között.)	A pályakarbantartó, tolt menetben közlekedő szerelvény, az számára engedélyezett szakaszhatárig közlekedést meghaladta, összeütközött az előtte álló TVG szerelvénynek. Egy fő könnyű sérülést szenvedett.	BA2018-0139-5-01: A KBSZ megállapította, hogy noha a vasúti társaság biztonságirányítási rendszere előírja a folyamatba épített vezetői ellenőrzéseket, a napi gyakorlatban az nem vagy alig valósul meg, így a munkatársak szabályszerű munkavégzését sem tudja erősíteni. A közlekedésbiztonsági szervezet javasolja az ITM VHF-nek, hogy vizsgálja meg, a BKV Zrt. biztonságirányítási rendszere megfelelően tartalmazza-e a vezető ellenőrzések rendszerét, és az a gyakorlatban megvalósul-e, eléri-e a célját. Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén nagyban javítható a munkatársak szabálykövető magatartása.
2017.05.27.	Ács	Az állomás VIII vágányára bejáró 44288 sz. tehervonat szinkronban közlekedő mozdonyai és 6 gabonaszállító tehervagon 4-4 tengellyel siklott.	BA2017-0661-5-01: A kisiklás előtt 25 nappal a pályafelügyelet során feltárták a vágány hibáját, de nem történt intézkedés sem a javításra, sem korlátozások bevezetésére. A KBSZ javasolja az ITM VHF-nek, hogy vizsgálja meg a MÁV Zrt. biztonságirányítási rendszerében, hogy a pályafelügyeleti tevékenység során feltárt hiányosságokat miért nem követi intézkedés, és tegye meg a szükséges intézkedéseket. Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén a pályahibák időben történő kijavításával vagy megfelelő korlátozások bevezetésével a balesetek elkerülhetők. BA2017-0661-5-02: A kisiklás a műanyag betétes betonaltaljakban lévő síncsavarok – nem látható helyen való – korrodálására volt visszavezethető, ez a hiba azonban az alkalmazott pályafelügyeleti eljárásokkal a csavar tényleges eltörését megelőzően még nem ismerhető fel. A KBSZ javasolja az ITM VHF-nek, hogy vizsgálja felül a MÁV Zrt. pályafelügyeleti rendszerében alkalmazott eljárásokat, azok mennyiben alkalmasak a nem látható helyen korrodált, elvékonyodott síncsavarok felismerésére, és tegye meg a szükséges intézkedéseket a pályafelügyeleti eljárások módosítására. Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén az ilyen pályahibák még a balesetek bekövetkezése esetén kiszűrhetők és a vágány javítható vagy megfelelő korlátozás rendelhető el.
2017.06.08.	Ferencváros	Az állomásra behaladó 22299 sz. mozdonyvonat az 58/a sz. váltón kisiklott, majd a kettős keresztezési részen, az 58/b sz. váltón a vágányra visszaterelődött.	BA2017-0720-5-01: Az eseménnyel összefüggésben a KBSZ megállapította, hogy a váltók csúcscsín- állítórúd kapcsolatának megszakadása siklásveszélyt rejt magában, noha az ilyen esetek a hálózaton ritkák. A jelen eseménytől eltérő körülmények között azonban a kisiklás nagyon súlyos következményekkel is járhat. Az ilyen hibák a kialakulás folyamatában – a fennálló pályafelügyeleti gyakorlat mellett - nehezen ismerhetők fel.

			A KBSZ javasolj az ITM VHF-nak, hogy a MÁV Zrt-t hívja fel kockázatelemzés elvégzésére annak megállapítására, hogy a váltók csúcshín-állítórúd-ellenőrzőrúd kapcsolatának megbízhatósága elfogadható-e, vagy szükséges annak rendszeres ellenőrzését beépíteni a biztonságirányítási rendszer szabályzataiba. Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén csökkenthető a váltók alkatrészeinek meghibásodásából eredő baleseti kockázat.
2017.07.27.	Tata	Az állomásra behaladó, vágányzár miatt a helytelen vágányon közlekedő, 43489 sz. vonat meghaladta az állomás K5 jelű kijárat jelzőjét és felvágta a 8 sz. váltót, amely a 4810 sz. vonat vágányútjában volt. A személyvonat a bejárat jelző előtt megállt.	BA2017-0953-5-01: A KBSZ megállapította, hogy a MÁV Zrt. TB. 1. sz. utasítása nem tartalmaz előírásokat a biztosítóberendezés ütemadó áramköreinek ciklusidőkkel kapcsolatos ellenőrzési mérések időszakos elvégzésére. A KBSZ javasolja az ITM VHF-nek, hogy vizsgálja meg, hogy a MÁV Zrt. TB.1. sz. Utasítása megfelelő előírásokat tartalmaz-e a régi, előregedő elektronikus alkatrészek okozta biztonságkritikus helyzetek megelőzését szolgáló ellenőrzések elvégzésére. Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén lecsökkenhet az áramkörök előregedése miatt megváltozott áramköri jellemzők okozta biztosítóberendezési zavarok, és az ezekből adódó biztonságkritikus helyzetek száma.
2017.10.26	Lakitelek - Kecskemét	Az állomások között lévő AS239 jól működő, fénysorompóval biztosított útátjáróban a 37116 sz. vonat oldalának egy személygépjármű ütközött. A gépjármű vezetője könnyű sérülést szenvedett. A fénysorompó helyes működésének megállapítása további vizsgálatot igényelt.	BA2017-1372-5-1: A KBSZ vizsgálóbizottsága a vizsgálat során megállapította, hogy abban az esetben, ha vonat közlekedésekor a nyíltvonali útátjáró „zavar” állapotba kerül, akkor a mozdonyvezetőnek nincs információja arról, hogy a közelített útátjárót potenciális veszélyforrásként kell kezelnie. A vasúttársaság hatályos szabályrendszerében nincs eljárásrend arra vonatkozóan, hogy az ilyen veszélyes pont felé közeledő vonatok mozdonyvezetőit figyelmeztetni lehessen, valamint arra, hogy ilyen helyetről való tudomásszerzéskor hogyan közlekedjenek, ezért a KBSZ javasolja az ITM VHF-nek, hogy hívja fel a vasúti pályahálózat működtető társaságokat arra, hogy amennyiben zavarba került közelített útátjáró állapotára vonatkozóan a mozdonyvezető jelzés útján információt nem kap, dolgozzanak ki eljárási rendet a veszélyről történő tájékoztatásra. Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén a KBSZ véleménye szerint jelentősen növelhető az esélye annak, hogy a zavar állapotban lévő sorompó felé közeledő, írásbeli rendelkezéssel már nem értesíthető vonat mozdonyvezetője információhoz jut a potenciális veszélyforrásról, és ennek megfelelően szabályozza a vonat sebességét.
2017.10.29	Cece – Vajta	Az állomásokról induló 8308 és 8303 sz. vonatokat azonos időben hatalmazták fel indulásra. A szembemenesztést észelve a forgalmi szolgálattevők intézkedtek a vonatok megállítására. A vonatok egymástól ~5 km távolságra megálltak.	BA2017-1393-5-01: A KBSZ a szakmai vizsgálat során megállapította, hogy az esemény bekövetkezéséhez a biztonságkritikus kommunikáció alacsony szintje jelentősen hozzájárult. Ezeknek az ismereteknek az oktatása nem része a személyzet kiképzésének, illetve továbbképzésének. A KBSZ javasolja az ITM VHF-nek, hogy az érintett vasúti társaságok és képzési, valamint vizsgáztató szervezetek bevonásával vizsgálja felül a képzési tematikákat, külön hangsúlyt helyezve a nem szakmai

		ismeretekre. A vizsgálatok megállapításai alapján javasoljuk, hogy tegyék meg a szükséges intézkedéseket. Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén az iparági szereplők igényeinek megfelelő, a közlekedésbiztonságot biztosító képzési tematikák és azt követő képzések alakulhatnak ki. Az ilyen, nem kizárólag utasításismeretet átadó oktatások a szabályok alkalmazásának képességét is biztosítsák, és ezen keresztül hozzájárulnak a közlekedés biztonságának javításához. A KBSZ a 2015-0845-5 számon nyilvántartott, Acsa-erdőkürt és Nógrádkövesd állomások között bekövetkezett ütközés vizsgálata során az alábbi ajánlást adta ki: BA2015-0845-5-1: <i>A KBSZ Vizsgálóbizottsága a szakmai vizsgálat során megállapította, hogy veszélyhelyzetek észlelése esetén a forgalomirányító- és a vonatszemélyzet közötti élőszavas kommunikáció tartalmi elemei nem definiáltak, ezek módszertanát nem oktatják, ezáltal a kommunikáció során a lényegi információk, megállásra utasító üzenetek átadása késedelmet szenvedhet, jelentésük módosulhat.</i> <i>A KBSZ javasolja az NFM Vasúti Hatósági Főosztálynak, hogy a MÁV Zrt. biztonságirányítási rendszerében vizsgálja meg a forgalomirányító- és a vonatszemélyzet közötti szóbeli kommunikáció formai és tartalmi elemeire vonatkozó szabályokat és tegye meg a szükséges intézkedéseket.</i> <i>Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén a Vizsgálóbizottság véleménye szerint a szóbeli utasítások nem lényegre törő, nem egyértelmű kiadásából eredő események bekövetkezésének valószínűsége csökkenthető.</i> Az ajánlást a címzett elfogadta, megtett intézkedésről a KBSZ-nek nincs tudomása. Az ajánlást a KBSZ jelen esemény kapcsán is fenntartja, a fenti újabb ajánlással megerősíti. Visszajelzés: A vasúti közlekedési hatóság az ajánlással egyetértett. Megjegyezte, hogy a 19/2011 NFM rendelet a vasúti járművezető képzések esetére tartalmazza az üzemeltetési kommunikáció alapelveit, annak soron következő módosításnál javasolni fogják ennek kiterjesztését az irányítói és forgalmi szolgálattevői munkakörre is.
--	--	---

2. Részletes adatelemzés

Az adatok alapját a Magyarországon vasúti tevékenységet végző társaságok részére kötelező, a vasútbiztonsági tanúsítványt kiadó határozat 2. mellékletét képező, „Vasúti balesetek és rendkívüli események éves összesítő adatai” adatszolgáltatás képezi, melyet 2018. évre vonatkozóan a vasúti társaságoknak 2019. február 28-i határidővel kellett teljesíteni.

A balesetek számának alakulása alapján az összes baleset száma 1,2%-kal növekedett (2016: 162; 2017: 160; 2018: 162), amely az ütközéses jellegű, valamint a vasúti átjáróban bekövetkezett balesetek számának stagnálása ellenére, a mozgó vasúti járművekhez köthető, személyeket érintő balesetek súlyos sérüléssel járó balesetek növekedése okozott.

2.a. Ütközéses jellegű balesetek

Az ütközéses jellegű balesetek száma jelentősen csökkent az előző évekhez viszonyítva. Egy esetben történt ütközés az úrszelvényen belüli akadállyal; 2018. március 19-én Mágocs-Alsómocsolád és Máza-Szászvár állomások között a 38712 számú vonat egy a vasúti pályára dőlt fával ütközött. Az ütközés következtében a motorkocsi 2 tengellyel siklott. Személyi sérülés nem történt.



A 2018. március 19-én bekövetkezett rendkívüli esemény során megrongálódott motorkocsik vizsgálata
(Forrás: MÁV Zrt.)

2018. szeptember 13-án éjjélkor Hernádnémeti-Böcs és Taktaharkány állomások között lévő AS2020 fény- és felsorompóval biztosított útátjáróban a 25251 számú vonat a vasúti pályán hagyott sincsavarozógépnek ütközött. Személyi sérülés nem történt. A mozdony kismértékben megrongálódott. A vizsgálat alapján a pályafenntartást végző társaság az engedélyezett időpont előtt kezdték meg a munkálatokat.



*A 2018. szeptember 13-án bekövetkezett rendkívüli eseményben érintett, pályafenntartás során használt munkagép roncsa
(Forrás: MÁV Zrt.)*

A kiemelés indoka, hogy 2018. évben több esetben történt hasonló esemény, amikor a vasúti pálya karbantartását végző társaságok munkavégzés során a vasúti úrszelvényben hagyják a szerszámaikat, munkagépeiket, melyekre a vasúti járművek ráütköznek, horzsolódnak. Szerencsére ilyen balesetekből 2018-ban súlyos személyi sérülés nem történt, azonban ezen balesettípusok megelőzése érdekében több egyeztetést tartottunk a vasúti pálya építésével, fenntartásával foglalkozó vasúti társaságok vezetőivel, melyen kiemelten kezeltük a munka- és közlekedésbiztonsági szabályok betartását.

2.b. Vonatsiklás jellegű balesetek

A vonatkisiklás jellegű balesetek csökkentek a 2017. évhez képest, ugyanis a számuk 8 bekövetkezett eseményre csökkent (2017: 10), amelyet a vasúti pálya nem megfelelő karbantartásának, a vasúti tehervagonok tengelytúlterheltsége, valamint a vasúti munkavállalók utasításellenes munkavégzése okozott. A siklások során személyi sérülés jellemzően nem történt, továbbá az anyagi károk a vasúti pályában és a járművekben sem voltak minden esetben jelentősek (lsd. kiemelt események).

A siklás jellegű balesetek közül kiemelt a 2018. június 23-án bekövetkezett rendkívüli esemény, melynek során Iváncsa állomás IV. vágányára bejáró 95187 számú tehervonat mozdonya és a vonatba sorozott első 4 üres tartályvagon az állomás 9. számú váltóján kisiklott. A vasúti járművekben jelentős anyagi kár keletkezett. A vasúti pályában csak kismértékű károk keletkeztek. A siklott járművek a vasúti pályát az elhárításig teljesen elzárták.



*A 2018. június 23-án bekövetkezett rendkívüli esemény során siklott vasúti járművek
(Forrás: MÁV Zrt.)*

2.c. Vasúti átvágásokon bekövetkezett balesetek

A vasúti átvágásokon bekövetkezett balesetek esetében a jelentős balesetek száma stagnálást mutat az előző évi adatokhoz képest. 33 eset maradt a jelentős, vasúti átvágásokon bekövetkezett balesetek száma. Ezen típusú balesetek nagy része a nagyobb mértékű anyagi károkozás mellett személyi sérüléssel járó baleset, melyeket a közúti járművezetők KRESZ szabályszegései okoznak, jellemzően a fényoszlopokkal biztosított vasúti átvágásoknál. A balesettípus oka, hogy a közúti járművezető nem kezdi meg az időbeni fékezést a vasúti átvágó megközelítésekor, a fényoszlopot letörve, a vonatoknak ütközik.

Az ilyen jellegű balesetek közül kettőt kiemelünk ki:

2018. március 17-én, Vecsés és Pestszentlőrinc állomások között lévő AS194 jól működő, fényoszlopokkal biztosított átvágáson a 40521 számú tehervonat mozdonya egy személygépjárművel ütközött. A gépjármű az ütközés következtében kigyulladt, a tűz áterjedt a mozdony vezetőállására is. A gépjármű vezetője illetve a mozdonyvezető elhagyta a járműveket, személyi sérülés nem történt. A tüzet a kiérkező tűzoltók megfékezték, azonban az anyagi kár így is jelentős volt.

A másik kiemelt eset a 2018. október 25-én, Székkutas és Orosháza állomások között bekövetkezett rendkívüli esemény, amely során az AS1301 jól működő, fény- és fényoszlopokkal biztosított átvágáson a 7706 számú személyvonat a fényoszlopok csapórúdjaival megkerülő személygépjárművel ütközött. A gépjárműben utazó 4 fő a helyszínen életét veszítette, a vonaton utazók nem sérültek meg.



*A 2018. március 19-én bekövetkezett baleset során részlegesen kitért mozdony és a személygépjármű
(Forrás: LTE Hungária Kft.)*



*A 2018. október 25-án bekövetkezett balesetben érintett személygépjármű
(Forrás: police.hu)*

2.d. Mozdó vasúti járművek által elütött személyek

A Személyek elütése” balesetek 2016. évhez képest majdnem 16,16%-kal csökkentek (2016: 115; 2017: 99), azonban az elhunyt személyek száma továbbra is magas (2016: 38; 2017: 24) a csökkenést a súlyosan sérült személyek számának változása is (2016: 101; 2017: 97) okozta.

A statisztika nem tartalmazza az öngyilkosságokat, ezekkel az adatokkal a vizsgálatokat végző szervezetek (vasúti pályahálózat működtetők, balesetvizsgálók, helyszínelők) rendelkeznek.

2.f. Tüzesetek

A vasúti járművekben keletkezett tűz jellegű balesetekből nem történt súlyos személyi sérüléssel járó baleset. 7 esetben ütött ki tűz a vasúti gördülőállományban. A tüzesetekben utasok nem voltak érintettek. A tüzesetek jellemzően kisebb anyagi károkkal járnak, mivel a járműszemélyzet, mozdonyvezető rendszerint hamar észleli a meghibásodást, füstjelenséget és a járművön rendelkezésre álló poroltókkal még időben be tud avatkozni. A tüzesetben érintett vasúti járművek oltásáig, a helyreállításig a vonatforgalom jelentős késéseket szenvedhet.

Kiemelt a vasúti járművekben bekövetkezett tüzesetekkel kapcsolatosan a 2018. november 18-án, Budapest-Nyugati pályaudvar kihúzó vágányain tárolt, személykocsiból összeállított, szerelvényen tűz keletkezett, melyet a kiérkező tűzoltók megfékeztek. A tüzesetben érintett személykocsit időben sikerült leválasztani, azonban a személykocsi teljesen kiégett. Személyi sérülés nem történt.



*A 2018. november 18-án bekövetkezett tüzeset során kiégett személykocsi az oltás után
(Forrás: MÁV Zrt.)*

A veszélyeztetések száma jelentősen növekedett. Ez főleg a jelzőmeghaladások számának jelentős növekedése indikálta (2016: 4 eset; 2017: 17 eset). A lezárt vizsgálatok alapján a jelzőmeghaladások jelentős része személyi mulasztásból következik be: fáradtság, a nyári időszak hőségriasztásai, figyelmetlenség, késői fékezés. Vizsgálataink során a jelzőmeghaladásokat kiemelten kezeltük, felhívtuk az érintett vasúti társaságok figyelmét a veszélyhelyzetek elkerülésének fontosságára, mivel a vasúti közlekedés biztonságának súlyos veszélyeztetése mellett, a rendkívüli események vizsgálatát végző személyek kiérkezéséig (illetve a helyreállításig) az adott vasútvonalon akár szüneteltetni is szükséges a vonatforgalmat.

Veszélyes áru szállítása: A veszélyes áruk szállítása terén 2018-ban nem történt jelentős környezeti kárral járó baleset.

A súlyos balesetek által keletkezett anyagi kár költsége folyamatosan növekszik, amely köszönhető az alkalmazott vasúti járművek és a vasúti infrastruktúra eszközeinek jelentős értéknövekedésének is.

A környezeti károkozás költsége a jelentős balesetekre vonatkozóan nehezen kimutatható.

Összességében a Közös Biztonsági Mutatók szempontjából vegyes a kép. Habár a balesetek száma kismértékben növekedett, vannak olyan területek (pl. a vasúti átjáróban bekövetkezett balesetek száma), amelyek miatt stagnál az összes esemény száma. A magyar vasúti hálózat biztonsági szintje általánosan összességében fennmaradt.

3. A biztonsági ajánlások eredményei

Táblázat D.3.1 – A biztonsági ajánlások eredményei

A D.1.1. táblázat szerinti rendkívüli események	A biztonsági ajánlások eredményei
A pályakarbantartó, tolt menetben közlekedő szerelvény, az számára engedélyezett szakaszhatárig közlekedést meghaladta, összeütközött az előtte álló TVG szerelvénynek. Egy fő könnyű sérülést szenvedett.	BA2018-0139-5-01 számú ajánlás Elfogadtuk Budapesten, a Blaha Lujza tér és az Astoria M2 metróállomások között történt ütközéses balesettel összefüggő biztonsági ajánlást. Végrehajtás folyamatban.
Az állomás VIII vágányára bejáró 44288 sz. tehervonat szinkronban közlekedő mozdonyai és 6 gabonaszállító tehervagon 4-4 tengellyel siklott.	BA2017-0661-5-01 és BA2017-0661-5-02 számú ajánlás Elfogadtuk Ács állomáson történt siklásos balesettel összefüggő biztonsági ajánlásokat. Végrehajtás folyamatban.

E. A lényeges változások a jogalkotásban és szabályozásban

A jelentéstételi időszakban nem volt a magyar vasúti ágazatot érintő jelentős jogszabályi változás, csak finomítások történtek.

F. A biztonsági engedélyezés és tanúsítás fejlődése

Vasútbiztonsági tanúsítvány:

2018-ban 2 új vasútbiztonsági tanúsítvány került kiadásra („A” rész és „B” rész) V-Híd Vagyonkezelő Kft., és a JELZŐŐR Kft. részére.

Megújításra / módosításra került 10 társaság estében “A” rész és hozzá tartozó “B” rész vonatkozásában.

A külföldi székhellyel rendelkező vasútállalatok esetében egy új “B” rész került kiadásra (Carbo Rail s.r.o.) és 2 esetben a már kiadott “B” rész megújításra került. (Railtrans International, a.s., Slovenská železničná dopravná spoločnosť, a.s.,)

Vasútbiztonsági engedély:

Változás nem történt.

1. Nemzeti jogszabályok – kezdeti dátumok – elérhetőség

A vasútbiztonsági tanúsítványok és vasútbiztonsági engedélyek 2007. január 1. óta kerülnek kiadásra a 2004/49/EK irányelvnek megfelelően.

A kérelmezőknek összegyűjtött tudnivalók és jogi anyagok CD-n elérhetőek, illetve a magyar NSA honlapján megtalálható a vasúti szektort érintő jogszabályi háttér felsorolására. Ez egyre több információt tartalmaz a tanúsítási eljárásokkal és a lényeges kérdésekkel kapcsolatban, továbbá a kérelem formanyomtatványok is itt érhetőek el, azonban az online elektronikus felület hozzáigazítása az új szervezeti felépítéshez, valamint megújítása továbbra is folyamatban van.

A magyar NSA sikeresen átdolgozta a kérelmezőknek szánt tájékoztató anyagokat, csökkentve az adminisztratív terheket és a ráfordított időt a kérelmezők számára, mivel célirányosan megtalálhatók a szükséges anyagok és hivatkozások.

2. Adatok

Lásd „E.” Melléklet.

3. Eljárási szempontok

3.1. Vasútbiztonsági tanúsítvány, „A” rész

A vasútbiztonsági tanúsítvány „A” résznek naprakésszé tételének, illetve módosításának okai

A módosítások okai jellemzően a vasútvállalatok tevékenységének bővülése, valamint a belső folyamatok változásai, amely magában foglalja a járművek és a személyzet mennyiségének növekedését is.

A külföldi NSA-k vasútbiztonsági tanúsítvány „A” résszel kapcsolatos információ kéréseinek, adatellenőrzéssel kapcsolatos ügyeinek áttekintése

Nem történt megkeresés.

A vasútbiztonsági tanúsítvány „A” rész kiállításának költsége

Az igazgatási szolgáltatás díja a közlekedési hatóság által végzett vasúti hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól szóló 72/2006. (IX. 29.) GKM rendelet 1. § (1)-(2) és a 2. § (1) és (4) bekezdések, és a 2. sz. melléklet 11. b) pont rendelkezései alapján kerül meghatározásra. Az összeg 3 300 € és 6 200 € közötti lehet, a végzendő tevékenység(ek)től és jármű darabszámtól függően.

Az NSA által tapasztalt visszatérő/közös problémák a vasútbiztonsági tanúsítvány iránti kérelemmel kapcsolatosan

A vasútbiztonsági tanúsítvány „A” részhez tartozó biztonságirányítási rendszer megítélése az NSA-nak nem jelent problémát, a vasúttársaságok benyújtott dokumentumai viszont eddig a legtöbb esetben hiánypótlásra, kiegészítésre vissza kellett adni.

A vasúttársaságok által említett problémák, a tanúsítvány kérelem benyújtásakor

Jellemzően a Bizottság 1158/2010/EU rendelete szerinti Biztonságirányítási rendszer kialakítása a vasúti társaságoknak változó szinten nehézséget ad, ennek teljesítéséhez eddig az NSA segítsége szükséges még a tanúsítványok meghosszabbítása esetén is.

A magyar NSA konzultációk biztosításával és olyan ellenőrzési-lista átadásával segít, amelyben részleteiben leellenőrizhető a benyújtott biztonságirányítási rendszer dokumentáció a rendelet szempontjainak megfelelően.

Milyen módon tudnak a vasúttársaságok visszajelezni a hatóságnak, vagy esetlegesen panaszt benyújtani

A hatósággal való kapcsolattartás személyesen, levélben, illetve sürgős esetben elektronikus levél formájában történhet.

3.2. Vasútbiztonsági tanúsítvány „B” rész

A tanúsítvány „B” rész kiállításnak költsége

Az igazgatási szolgáltatás díja a közlekedési hatóság által végzett vasúti hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól szóló 72/2006. (IX. 29.) GKM rendelet 1. § (1)-(2) és a 2. § (1) és (4) bekezdések, és a 2. sz. melléklet 11. b) pont rendelkezései alapján kerül meghatározásra. Az összeg az üzemeltetett jármű darabszámtól és a végzett tevékenységtől 3 300 € és 6 400 € közötti lehet, a végzendő tevékenység(ek)től és jármű darabszámtól függően.

A tanúsítvány kiadásával kapcsolatos általános problémák

Nem merült fel probléma.

A vasúttársaságok által említett problémák, a tanúsítvány iránti kérelem benyújtásakor

Nem merült fel probléma.

Milyen módon tudnak a vasúttársaságok visszajelezni a hatóságnak, vagy esetlegesen panaszt benyújtani

A hatósággal való kapcsolattartás személyesen, levélben, illetve sürgős esetben elektronikus levél formájában történhet.

3.3. Vasútbiztonsági engedélyezés

Milyen módon tudnak az infrastruktúra üzemeltetők visszajelezni a hatóságnak, vagy esetlegesen panaszt benyújtani

A hatósággal való kapcsolattartás személyesen, levélben, illetve sürgős esetben elektronikus levél formájában történhet.

A vasútbiztonsági engedély kiállításnak költsége

A vasútbiztonsági engedélyek igazgatási szolgáltatás díja is a közlekedési hatóság által végzett vasúti hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól szóló 72/2006. (IX. 29.) GKM rendelet 1. § (1)-(2) és a 2. § (1) és (4) bekezdések, és a 2. sz. melléklet 11. a) pont rendelkezései alapján kerül meghatározásra. A díj 6 400 € és 11 625 € közötti összeg lehet, az üzemeltetett pályahossztól függően.

G. A vasúttársaságok és infrastruktúra üzemeltetők felügyelete

1. A vasúttársaságok és infrastruktúraüzemeltetők felügyeletének bemutatása

A magyar NSA ellenőrzi a vasúti pálya és tartozékai, az üzemi létesítmények és a vasúti járművek üzem- és forgalombiztos állapotát, a karbantartás, az időszakos vizsgálatok és a szükséges javítás elvégzését. A vasúti társaság köteles a szabad ellenőrzés valamennyi feltételét biztosítani, különösen a lényeges dokumentumokhoz, létesítményekhez, berendezésekhez és felszerelésekhez való korlátozás nélküli hozzáférést. Ha a magyar NSA az ellenőrzés során mulasztást állapít meg, az üzemben tartót a vizsgálat vagy a javítás elvégzésére kötelezi, és az üzemben tartóval szemben bírságot szab ki, vagy működését felfüggeszti.

A felügyeleti tevékenység a szükségesnél kevesebb esetben lett végrehajtva.

A magyar NSA további feladata az utasok és a szakszervezetek vasútbiztonságot érintő panaszainak kezelése.

1.1. Felülvizsgálat/Ellenőrzés/Ellenőrzési listák

- Az ellenőrzések módszerei:
 - helyszíni ellenőrzés;
 - interjú;
 - folyamatok nyomon követése a rendelkezésre álló dokumentumok alapján;
 - közlekedő vonatok ellenőrzése;
 - A ellenőrzéseket az NSA végzi. Mindössze 6 fő áll rendelkezésre. Ugyanezek a munkavállalók végzik a vasútbiztonsági tanúsítványok, vasútbiztonsági engedélyek kiadását, részt vesznek az ECM és NoBo / DeBo megfelelőségértékelő szervezetek tanúsítási eljárásaiban. Szükség esetén más osztályok szakemberei is bevonásra kerülnek.
- A feladat ellátásának humán erőforrás szükséglete kritikus szinten van.
- Az ellenőrzésekre fordított összegét az NFM költségvetése tartalmazza,.

1.2. Különös figyelmet igénylő feladatok az NSA részére

A vasúttársaságok felszólítása az ellenőrzések során feltárt hiányosságok megszüntetésére. A megtett intézkedések vizsgálata.

Ezen ellenőrzések alkalmával azonnali intézkedést igénylő problémák nem kerültek megállapításra, a megállapított hiányosságok általában adminisztratív hiányosságokból eredtek, pl.: a menetokmányok, az oktatási naplók nem az előírásoknak megfelelően voltak vezetve. A közlekedési hatóság a hiányosságok megszüntetésére kötelezte a vasúttársaságokat, akik megtették a szükséges intézkedéseket.

2018-ban a magyar NSA 6 éves felügyeleti ellenőrzést hajtott végre. Az ellenőrzések során egyes esetekben azonnali intézkedések megtételére volt szükség hiányosságok általában adminisztratív hiányosságokból eredtek, pl.: a menetokmányok, az oktatási naplók nem az előírásoknak megfelelően voltak vezetve. A magyar NSA a hiányosságok megszüntetésére kötelezte a vasúttársaságokat, akik megtették a szükséges intézkedéseket

ELLENŐRZÉSEK		Vasútbiztonsági tanúsítvány „A” rész	Vasútbiztonsági tanúsítvány „B” rész	Vasútbiztonsági engedély	Egyéb tevékenység (ECM, Karb. végreh 4.d) feladatkör, NoBo/DeBo,)
2. Ellenőrzések száma 2018-ban	tervezett	*	11	0	0+0+0
	nem tervezett	*	5	0	0+0+0
	végrehajtott	*	16	0	0+0+0

*= Inspections for Part A Safety Certificates are included in the inspections of the Safety Certificate Part B in the case of Hungarian RUs. Inspections of RUs located in other MSs (possessing a Part B Safety Certificate for the Hungarian railway network) are included in the number of audits of issued Safety Certificate Part B. This is because systematically the content és also the conditions of Part A és Part B Safety Certificates are interconnected.

ÉVES ELLENŐRZÉSEK (felügyelet)		Vasútbiztonsági tanúsítvány „A” rész	Vasútbiztonsági tanúsítvány „B” rész	Vasútbiztonsági engedély	Egyéb tevékenység (ECM, Karb. végreh 4.d) feladatkör, NoBo,)
3. Éves ellenőrzések száma 2018-ban	tervezett	37	50	2	39+2=41
	nem tervezett (rendkívüli ellenőrzés esemény /bejelentés miatt)	*	9	0	0+0+0
	végrehajtott	7	8	0	12+2=14

*= Audits for Part A Safety Certificates are included in the audits of the safety certificate Part B in the case of Hungarian RUs. Audits of RUs located in other MSs (possessing a Part B Safety Certificate for the Hungarian railway network) are included in the number of audits of issued Safety Certificate Part B.

2. Az felülvizsgálatokat/ellenőrzéseket követő biztonsági szempontokhoz kapcsolódó javító intézkedések/tevékenységek összegzése

- A mozdonyvezetők valós vonal- és típusismeretének kiegészítő tanúsítványon való egységes feltüntetése
- Az NSA által engedélyezett szabályok érvényesítése
- A vasúttársaságok működési szabályainak érvényesítése
- Vasúti áruszállítási szabályok érvényesítése

Az ellenőrzéseken tapasztaltak és a feltárt hiányosságok jegyzőkönyvben kerültek rögzítésre megállapítás formában, ezt követően az NSA döntött a további feladatokról és azok végrehajtásáról.

A hiányosság megszüntetésének menetéről a társaságoknak akciótervet kell készítenie, és annak végrehajtásról tájékoztatja az NSA-t. Az NSA ellenőrizheti a terv végrehajtását, amely történhet a következő éves ellenőrzés keretében vagy – az ügy jellegétől függően – azonnal és folyamatosan. Ennek alapja a folyamatok kockázatelemzése.

3. A vasúti infrastruktúra üzemeltetők részéről, a vasúttársaságok tanúsítványával kapcsolatos problémákra vonatkozólag nem volt panasz a 2018-ban.
4. A vasúttársaságok részéről, a vasúti infrastruktúra üzemeltetők engedélyezésével kapcsolatos problémákra vonatkozólag nem volt panasz 2018-ban.

H. Közös Biztonsági Módszer a kockázatelemzésre és értékelésre

A Közös Biztonsági Módszer NSA általi alkalmazása

Az NSA 2017. év tényleges folyamatai és a vasúti társaságok tevékenységének kockázatelemzése alapján kerültek meghatározásra. Az NSA ennek a folyamatnak az eredményeit felhasználja a következő évi ellenőrzési program

összeállításához. Számszerűsített kockázatelemzési módszer továbbra is fejlesztés és kipróbálás alatt van. A módszer a következő lépéseken alapul:

1. Adatgyűjtés: e folyamat a tárgyévet megelőző évben a pályauzemeltetők által megküldött baleseti jelentésekre, panaszbejelentésekre, valamint a - tervezett és rendkívüli - hatósági ellenőrzéseken, szemléken felvett jegyzőkönyvekre, feljegyzésekre terjed ki.
2. Kiértékelés: a tárgyévet megelőző év végén a rendelkezésre álló, előző pontban említett adatok megvizsgálása, kiértékelése történik a következők szerint:
 - A vizsgált időszak napi baleseti jelentéseiből a jellemzően előforduló rendkívüli események összeszámlálása, a rendkívüli eseménnyel kapcsolatba hozható vasúti társaság meghatározásával;
 - A helyszíni közlekedésbiztonsági ellenőrzéseken tapasztaltak (járművezető, vontatójármű, vonat, pálya) rögzítése az érintett vasúti társaság meghatározásával;
 - Utolsó éves felügyeleti hatósági ellenőrzésen tapasztaltak összegzése.
3. Összesítés: az összesítés során a szervezeteknél figyelembe vett tényezők:
 - a) a vizsgált időszakban a megtörtént események darabszáma;
 - b) a közlekedésbiztonsági ellenőrzéseken tapasztalt nemmegfelelőségek, hiányosságok darabszáma;
 - c) a társaság vasúti járműveinek darabszáma;
 - d) a társaságnál alkalmazott, a közlekedés biztonságával közvetlenül összefüggő munkakörben foglalkoztatottak létszáma;
 - e) a társaság veszélyes áru szállításával kapcsolatos jogosultság;
 - f) a társaság legutóbbi hatósági ellenőrzésének időpontja (évszám) és a tárgyév között eltelt időtartam nagysága;
 - g) a vizsgált időszakban (bejelentés, megtörtént esemény alapján) indított hatósági eljárások.

A fenti tényezők a kockázatértékelés során különböző számítások szerint súlyozásra kerülnek.

Az utolsó éves felügyeleti hatósági ellenőrzésen tapasztaltakat a társaságok minősítése során figyelembe vesszük, azonban a súlyozással meghatározott osztályozásba nem kerülnek beszámításra.

4. Minősítés: Az összesítés során kapott értékek alapján megtörténik az egyes társaságok három kockázati osztályokba történő besorolása: *alacsony kockázatú osztály (0-15), közepes kockázatú osztály (16-30), magas kockázatú osztály (31-45).*

Ez meghatározza az NSA ellenőrzési tevékenységét.

A Közös Biztonsági Módszer alkalmazása a vasúti társaságok által

Az éves felügyeleti ellenőrzések és új vasútbiztonsági tanúsítvány vagy vasútbiztonsági engedély iránti kérelem eljárások során az NSA felhívja a társaságok figyelmét a kockázatkezelési rendszer alkalmazásának fontosságára és a kockázatértékelés Közös Biztonsági Módszer szerinti elvégzését igénylő esetekre.

A tanúsítási eljárások során az NSA megköveteli a kérelmezőktől a Közös Biztonsági Módszerrel összhangban lévő, működőképes kockázatkezelési-rendszer meglétét

I. Az NSA konklúziói a jelentési időszakra vonatkozóan – Prioritások

Az NSA legfontosabb célkitűzése a közlekedésbiztonság fokozása és magas szinten tartása, összhangban az ilyen irányú Európai Unió célkitűzéseivel. A közlekedésbiztonság a magyar NSA számára olyan stratégiai terület, melyet a közlekedésigazgatás és az ellenőrzés eszközein keresztül napi szinten befolyásol, növeli hatékonyságát.

Az NSA a 2018. évre vonatkozó terveinek teljesítése jelentősen elmaradt a tervezetthez képest a humánerőforrás hiánya miatt. Az erőforrások egy részét még a nemzeti szabályozásba tartozó, a teherkocsik karbantartásért felelős

szervezetek tanúsítási logikája mentén a mozdonyokra és a személykocsikra kiterjesztett tanúsítási eljárások lefolytatása.

Az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) által kitűzött célnak megfelelően a tagállamok hatóságait azonos, magas színvonalra felzárkóztatni olyan minősítési rendszerrel lehet, amelyben a tagállamok rendszeres tanúsítását, auditálását nemzetközi team végzi el azonos vizsgálati módszer és azonos feltételrendszer alapján.

Az NSA célja ezért, hogy végrehajtsa a meghatározott lépéseket továbbá, hogy fenn tudja tartani azt a szintet, amit elért.

J. Alternatív intézkedések a karbantartásért felelős szervezetek azonosítására és tanúsítására vonatkozóan

A közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv (vasúti biztonsági irányelv) 14a. cikk (8) bekezdése szerinti alternatív intézkedéseket nem alkalmaz Magyarország.

K. Az adatok forrása

A jelentésben szereplő adatok/információk forrása:

- a vasúttársaságok és infrastruktúra üzemeltetők által beküldött éves jelentések. Az adatszolgáltatási határidő minden év június 30.
- az infrastruktúra kezelők napi „Baleseti Jelentése”
- az infrastruktúra kezelők a rendkívüli eseményekről készített vizsgálati jelentése (Véleményes Jelentése)
- a Közlekedésbiztonsági Szervezet által készített balesetvizsgálati Zárójelentések, valamint a szervezet weboldala (<http://www.kbsz.hu/j25/en/>)
- A magyar NSA nyilvántartása a tanúsítvánnyal és/vagy engedéllyel rendelkező társaságokról
- Nemzeti Jogszabálytár (<http://njt.hu/>)
- ERADIS, ERAIL adatbázis
- Cartographia, Budapest

L. Mellékletek

A Melléklet: Vasúti infrastruktúrára vonatkozó adatok

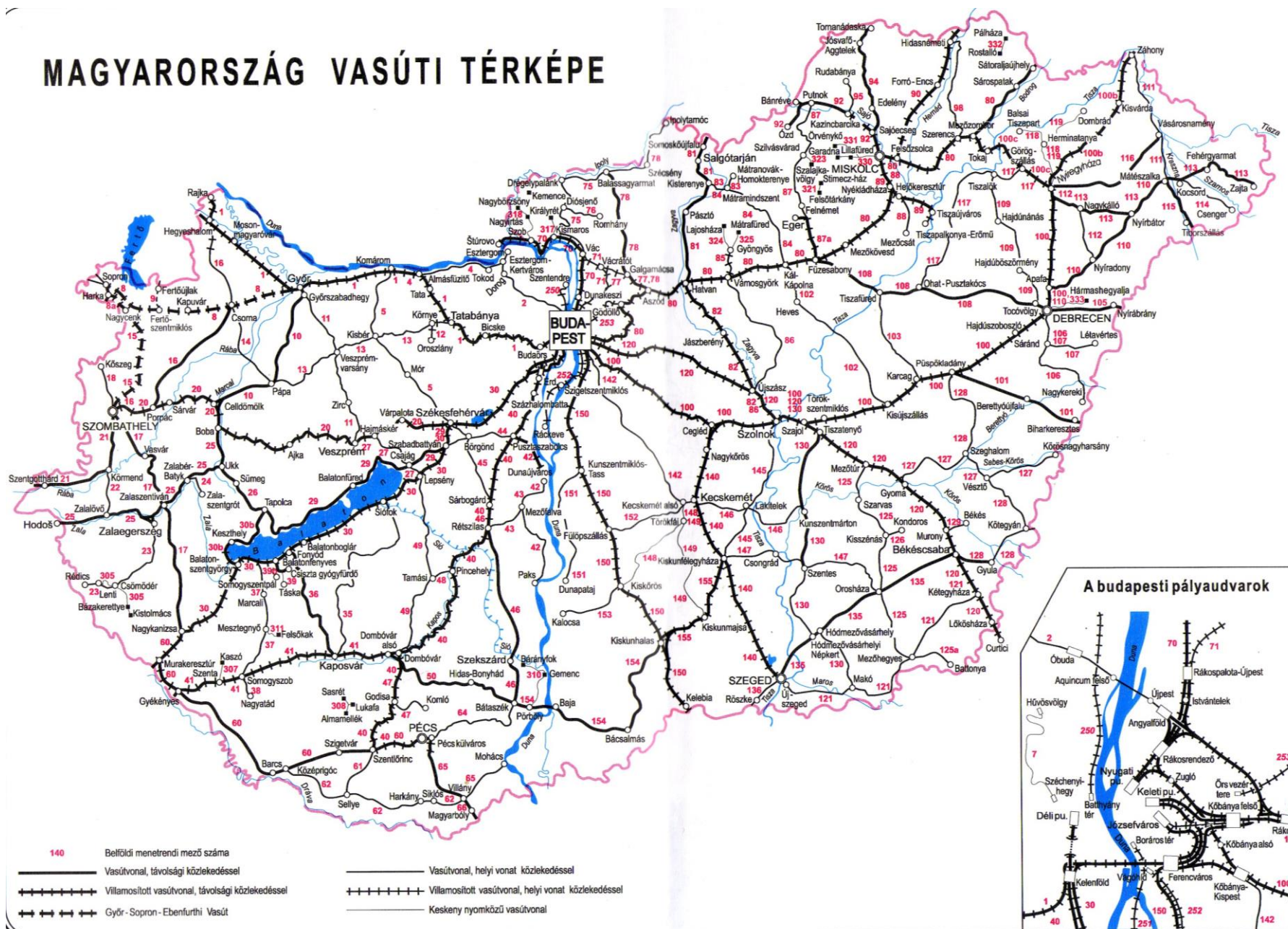
B Melléklet: A magyar NSA szervezeti felépítése

C Melléklet: Baleseti statisztikák – Definíciók

D Melléklet: Lényeges változások a jogalkotásban és szabályozásban

E Melléklet: A biztonsági engedélyezés és tanúsítás fejlesztése

MAGYARORSZÁG VASÚTI TÉRKÉPE



A.2. Infrastruktúra üzemeltetők és vasúttársaságok

A.2.1. Infrastruktúra üzemeltetők

	A társaság neve	Címe	Weboldal	Biztonsági engedély száma	A tevékenység kezdeti dátuma	Pályahálózat hossza	Nagysebességű hálózat hossza	Vasúti átjárók száma
1.	GySEV Zrt.	9400 Sopron, Mátyás király u. 19.	www.gysev.hu	HU 21 2016 0001 2016.12.15.	2008.10.02.	439 km	-	298
2.	MÁV Zrt.	1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.	www.mav.hu	HU 21 2015 0001 2015.06.29.	2010.07.01.	7251 km	-	5743

A.2.2. Vasúttársaságok

	A társaság neve	Címe	Weboldal	Vasútbiztonsági tanúsítvány 2004/49/EK	A tevékenység kezdete	Tevékenység
	AWT a.s.	702 62 Ostrava, Hornopolni 3314/38.	www.awt.eu	HU 12 2019 0003	04.03.2019	vontatás, árutovábbítás
1.	AWT Rail HU Zrt.	1134 Budapest, Róbert Károly krt. 64-66.	www.awt.eu	HU 11 2015 0012	16.11.2010	vontatás, árutovábbítás
2.	BOBO Kft.	3528 Miskolc, Csele utca 10.	www.bobokft.hu	HU 11 2016 0008	02.04.2008	vontatás, árutovábbítás
3.	boxXpress.de GmbH	21129 Hamburg, Köhlfleetdamm 5.	www.boxxpress.de	HU 12 2016 0011	16.04.2009	vontatás, árutovábbítás
4.	BSS 2000 Kft.	2700 Cegléd, Alkotmány út 59.	www.bss2000.hu	HU 11 2016 0011	30.11.2011	vontatás, árutovábbítás

	Carbo Rail s.r.o.	821 03 Bratislava, Seberíniho 1.	www.carborail.sk	HU 12 2018 0004	08.06.2018	vontatás, árutovábbítás
5.	Central Railways s.r.o.	040 01Košice, Kriva 21.	www.crw.sk	HU 12 2017 0002	01.02.2012	vontatás, árutovábbítás
6.	CER Hungary Zrt.	1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 16.	www.cer.hu	HU 11 2016 0009	28.11.2011	vontatás, árutovábbítás
7.	Continental Railway Solution Kft.	1143 Budapest, Hungária krt. 80/a II/3.	www.continentaltrain.com	HU 11 2015 0006	15.05.2015	vontatás, személyszállítás, árutovábbítás
8.	DB Cargo Hungária Kft.	9027 Győr, Hűtőház út 23.	www.hu.dbcargo.com	HU 11 2016 0012	15.12.2011	vontatás, árutovábbítás
10.	DS VASÚT Kft.	9500 Celldömölk, Nagy Sándor tér 14.	www.dsvasut.uniweb.hu	HU 11 2017 0006	10.05.2015	vontatás, árutovábbítás
11.	DUNAGÉP Zrt.	2316 Tököl, Csépi út 221.	www.dunagep.hu	HU 11 2018 0004	16.06.2013	vontatás
13.	FEHÉRVILL-ÁM Kft.	8000 Székesfehérvár, Szedres út 23.	-	HU 11 2019 0007	30.06.2014	vontatás, árutovábbítás
14.	FLOYD Zrt.	1138 Budapest, Madarász u.47-49.	www.floyd.hu	HU 11 2017 0004	01.09.2008	vontatás, árutovábbítás
15.	FOXrail Zrt.	1042 Budapest, Árpád út 56, II. em. 4.	www.foxrail.hu	HU 11 2018 0004	10.10.2013	vontatás, árutovábbítás
16.	G & G Kft.	6726 Szeged Torockói u. 3/b	www.gesgkft.hu	HU 11 2019 0009	16.12.2008	vontatás, árutovábbítás
17.	GySEV CARGO Zrt.	9400 Sopron, Mátyás király u. 19.	www.gysevcargo.hu	HU 11 2015 0007	01.06.2010	vontatás, árutovábbítás
18.	GySEV Zrt.	9400 Sopron Mátyás Király u. 19.	www.gysev.hu	HU 11 2016 0017	28.06.2007	személyszállítás vontatás, árutovábbítás
19.	Hungarian Railway Kft.	1053 Budapest Magyar u. 29.	www.hungarian-railway.hu	HU 11 2019 0006	01.06.2016	vontatás, árutovábbítás
20.	I. G. Rail s.r.o.	811 02 Bratislava, Mostová 2.	www.igrail.sk	HU 12 2019 0011	01.06.2016	vontatás, árutovábbítás
	JELZŐŐR Kft.	2310 Szigetszentmiklós, Nárcisz utca 5/A.	-	HU 11 2018 0011	12.09.2018	vontatás árutovábbítás

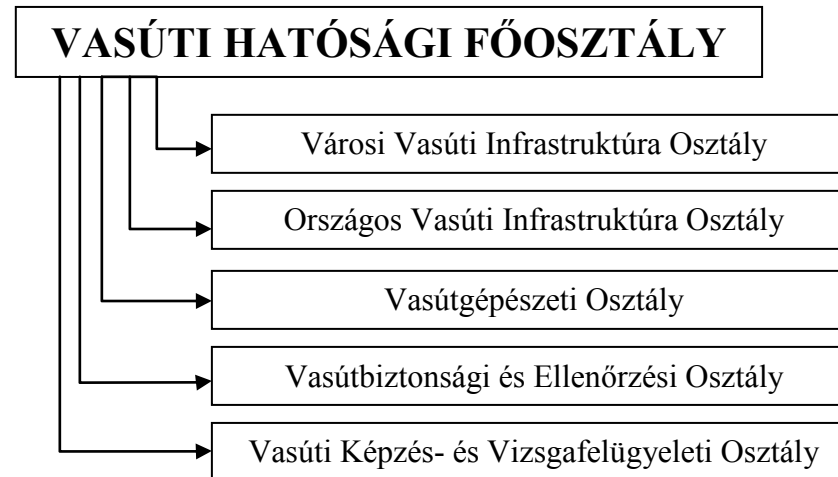
21.	KÁRPÁT Vasút Kft.	2737 Ceglédbercel, Virág utca 9.	www.karpatvasut.hu	HU 11 2018 0007	01.05.2010	vontatás árutovábbítás
22.	Komplex Rail Kft.	1138 Budapest, Madarász Viktor u. 47-49.	-	HU 11 2019 0005	18.04.2019	vontatás árutovábbítás
23.	LTE Hungária Vasúti Árufuvarozó és Logisztikai Kft.	1117 Budapest, Október 23. utca 8-10.	www.lte-group.eu	HU 11 2015 0013	24.02.2015	vontatás árutovábbítás
25.	Magyar Vasúti Áruszállító Kft.	4028 Debrecen, Jósika utca 9.	www.mvakft.hu	HU 11 2015 0008	15.08.2011	vontatás árutovábbítás
26.	MÁV FKG Kft.	5137 Jászkisér Jászládányi u. 10.	www.fkg.hu	HU 11 2018 0019	16.11.2008	vontatás árutovábbítás
27.	MÁV NOSZTALGIA Kft.	1142 Budapest, Tatai út 95.	www.mavnosztalgia.hu	HU 11 2018 0012	01.06.2009	személyszállítás vontatás árutovábbítás
	MÁV-HÉV Zrt.	1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.	www.mavcsoport.hu	HU 11 2019 0008	08.08.2019	vontatás árutovábbítás
28.	MÁV-START Zrt.	1087 Budapest Könyves Kálmán krt. 54-60.	www.mav-start.hu	HU 11 2015 0009	01.07.2010	személyszállítás vontatás, árutovábbítás
29.	MÁV VAGON Kft.	8000 Székesfehérvár, Takarodó út 1.	www.mavcsoport.hu	HU 11 2018 0010	2017.11.17	vontatás árutovábbítás
30.	METRANS /Danubia/ a.s.	92901 Szlovákia, Dunajska Streda, Povodska cesta 18.	www.metrans.cz	HU 12 2017 0007	01.07.2012	vontatás árutovábbítás
31.	METRANS /Danubia/ Kft.	9024 Győr, Somogyi Béla utca 22. B. ép. 2. em. 7.	www.metrans.hu	HU 11 2016 0005	01.05.2016.	vontatás árutovábbítás
32.	MMV Magyar Magánvasút Zrt.	1035 Budapest, Kerek u. 80.	www.mmv.hu	HU 11 2017 0008	01.10.2007	vontatás árutovábbítás
33.	MOL Nyrt.	1117. Budapest, Október huszonharmadika u. 18.	www.mol.hu	HU 11 2018 0002	01.04.2012	árutovábbítás

34.	MTMG Zrt.	1012 Budapest, Logodi u. 34/A.	mtmgzrt.com	HU 11 2015 0010	16.11.2009	vontatás árutovábbítás
35.	Petrolsped Slovakia s.r.o.	98401 Lučenec, L. Svobodu 2839/1.	www.petrolsped.sk	HU 12 2017 0005	16.05.2012	vontatás árutovábbítás
36.	PKP Cargo S.A.	Grójecka 17. PL-02-021 Warszawa	www.pkp-cargo.pl	HU 12 2019 0010	10.05.2013	vontatás árutovábbítás
37.	Prvá Slovenská Železničná, a.s.	934 01 Levice, Ku Bratke 5.	www.psz.sk	HU 12 2019 0008	16.05.2008	vontatás árutovábbítás
38.	Rail Cargo Hungaria Zrt.	1033 Budapest, Váci u. 92.	www.railcargo.hu	HU 11 2016 0002	01.03.2011	vontatás árutovábbítás
	RAIL TECHNIKA Kft.	7200 Dombóvár, Bethlen Gábor u. 54.	www.railtechnika.hu	HU 11 2019 0001	08.03.2019	vontatás árutovábbítás
39.	RCC Kft.	1033 Budapest, Váci u. 92.	www.rcc.hu	HU 11 2014 0010	01.04.2013.	vontatás árutovábbítás
40.	RailTrans International a.s.	920 41 Leopoldov, Trnavská cesta	www.railtrans.eu/en/	HU 12 2019 0006	19.12.2013.	vontatás árutovábbítás
41.	RTS Rail Transport GmbH	A-8055 Graz, Puchstraße 184.	www.rts-rail.com	HU 12 2016 0009	13.10.2011	vontatás árutovábbítás
42.	SŽDS a.s.	960 01 Zvolen, Na Štepnici 1379/1.	www.szds.sk	HU 12 2018 0006	16.10.2008	vontatás árutovábbítás
43.	STRABAG Vasútépítő Kft.	1117 Budapest, Gábor Dénes utca 2.	www.strabag.com	HU 11 2019 0004	01.10.2015.	vontatás árutovábbítás
44.	SWIETELSKY Vasúttechnika Kft.	9500 Celldömölk, Nagy Sándor tér 14.	www.vasuttechnika.hu	HU 11 2018 0005	16.08.2013	vontatás árutovábbítás
45.	STRABAG RAIL Kft.	1117 Budapest, Gábor Dénes utca 2.	www.strabag.com	HU 11 2019 0003	16.05.2008	vontatás árutovábbítás
46.	Train Hungary Kft.	1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 12.	www.trainhungary.hu	HU 11 2017 0007	01.09.2007	vontatás árutovábbítás
47.	Vasútépítők Kft.	1123 Budapest, Alkotás u. 50 C. épület	www.vasutepitok.hu	HU 11 2015 0014	22.12.2015	vontatás árutovábbítás

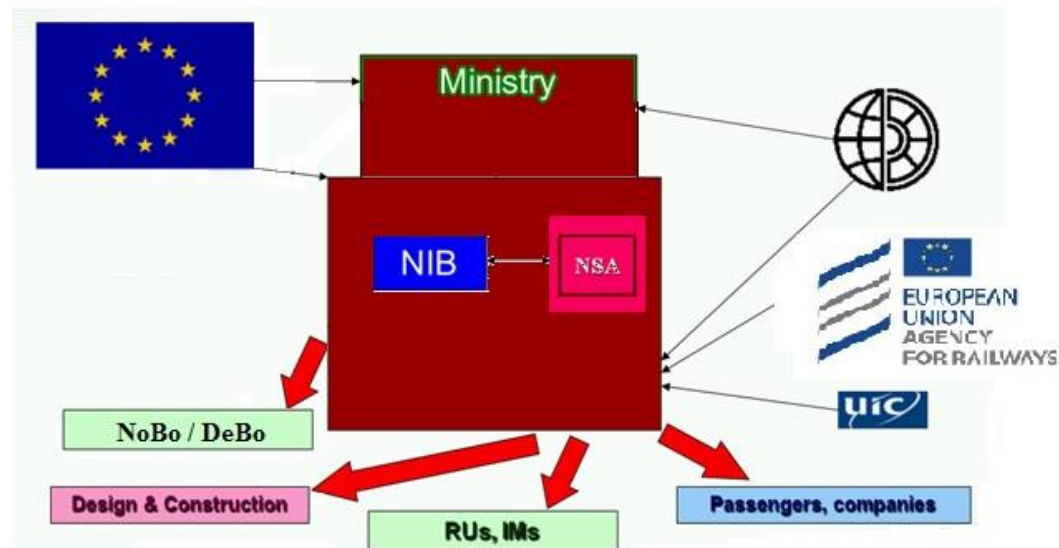
48.	VASÚTVILLAMOSÍTÓ Kft.	1106 Budapest, Jászberényi út 90.	www.vasutvill.hu	HU 11 2016 0010	15.11.2011	vontatás árutovábbítás
49.	Záhony-Port Zrt.	4625 Záhony, Európa tér 12.	www.zahony-port.hu	HU 11 2018 0008	16.09.2008	vontatás árutovábbítás
50.	ŽSSK Cargo Slovakia a.s.	820 09 Bratislava, Drieňová u. 24.	www.zscargo.sk	HU 12 2015 0014	16.10.2010	vontatás árutovábbítás

B Melléklet: Az NSA szervezeti ábrái

B.1. ábra: Szervezeti felépítés



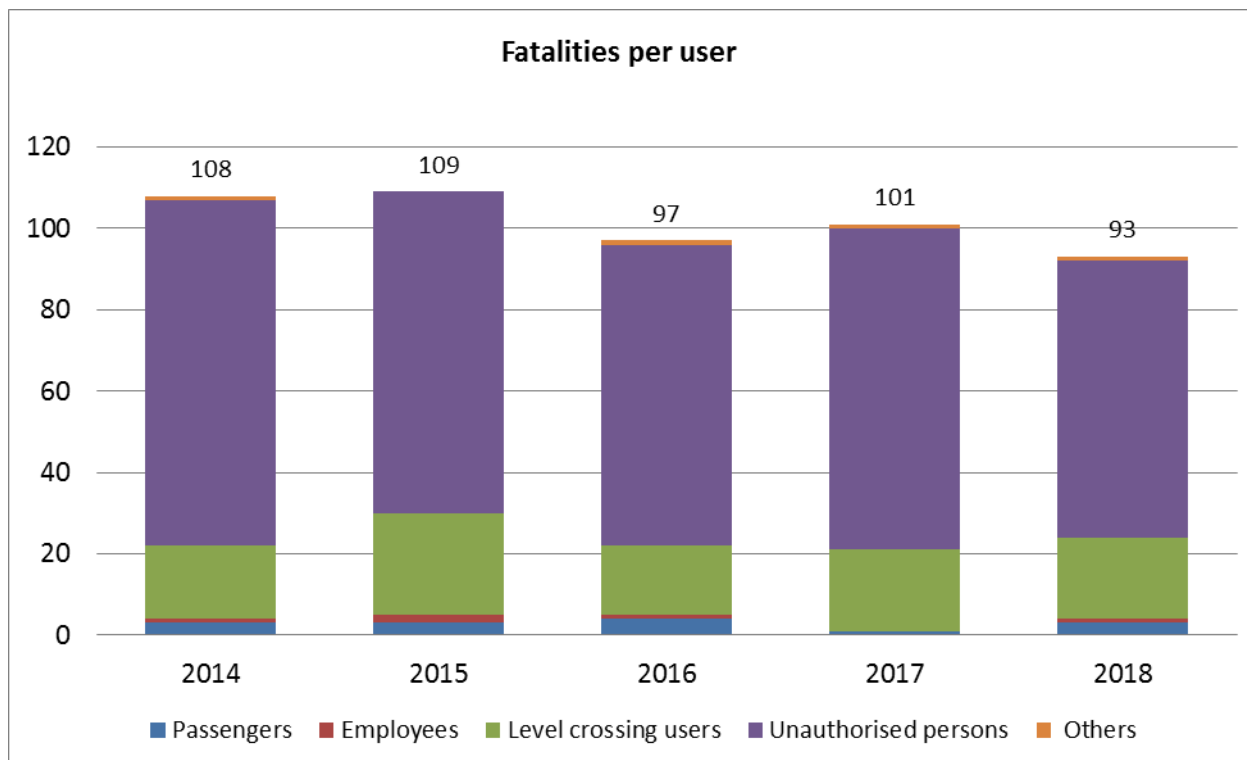
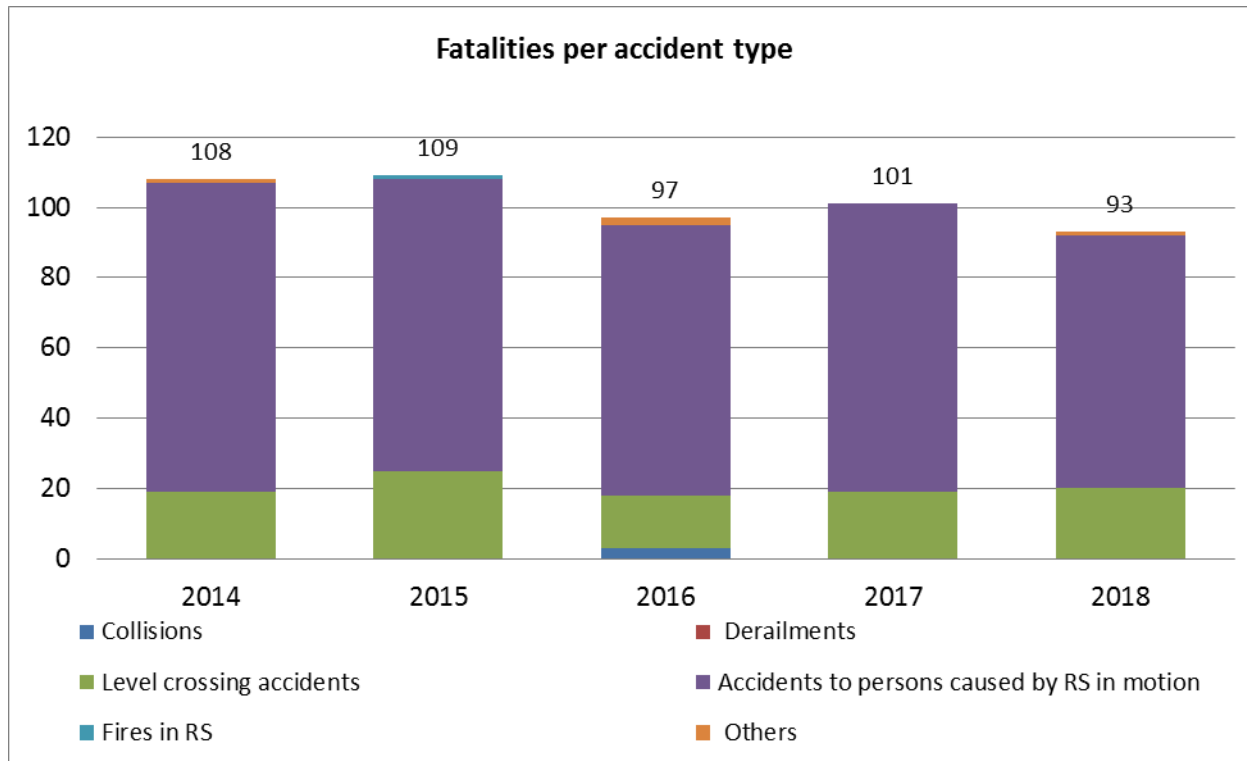
B.2. ábra: Kapcsolat más szervekkel

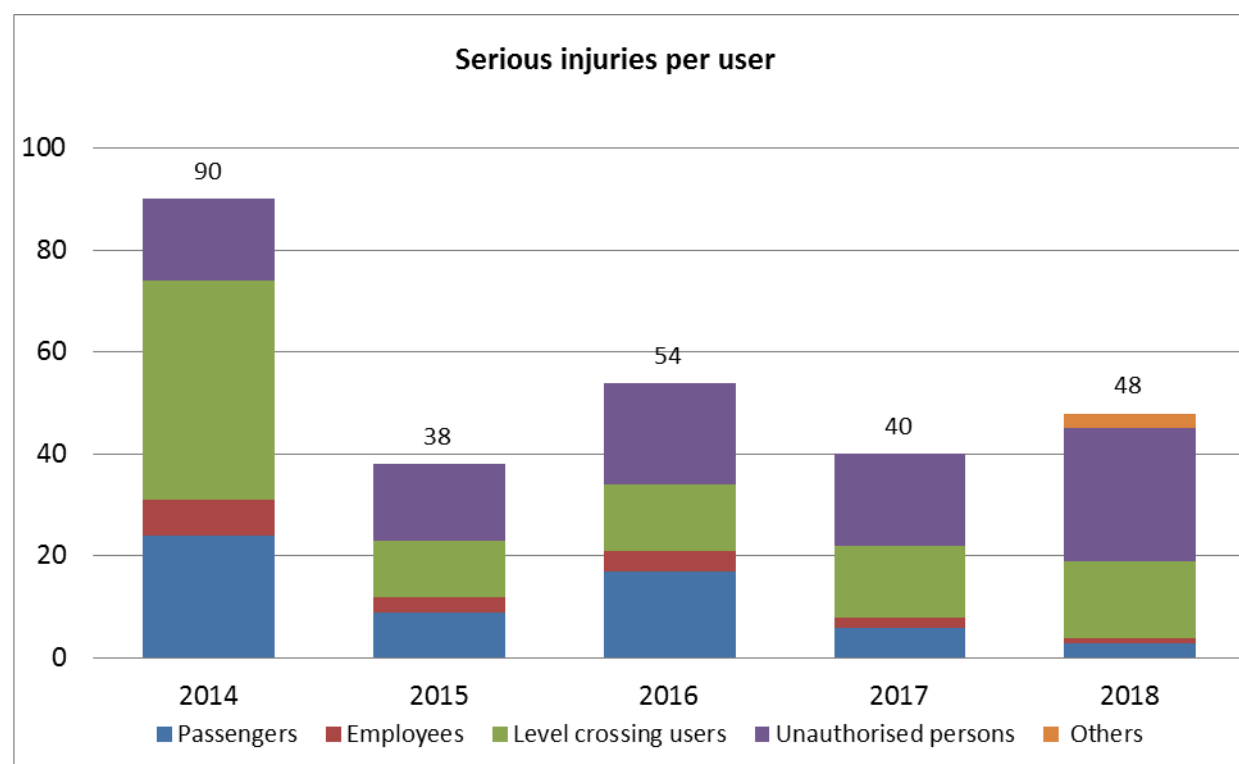
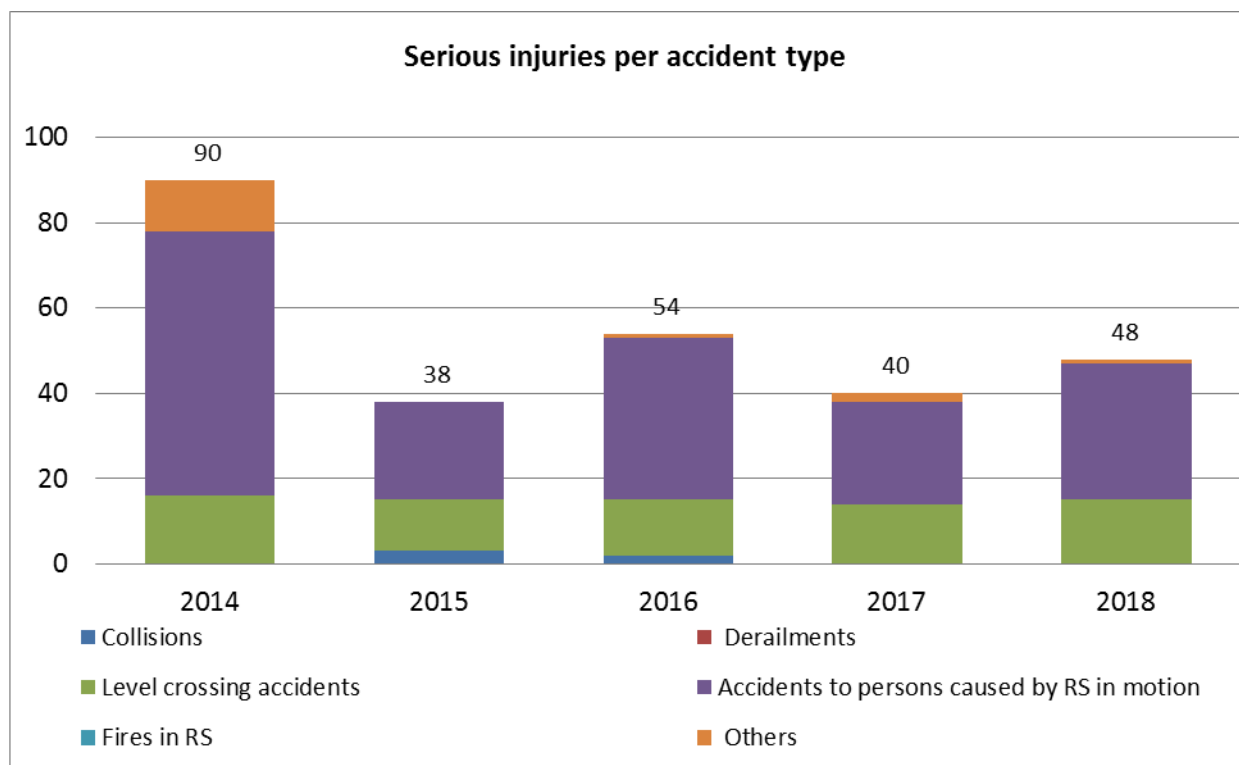


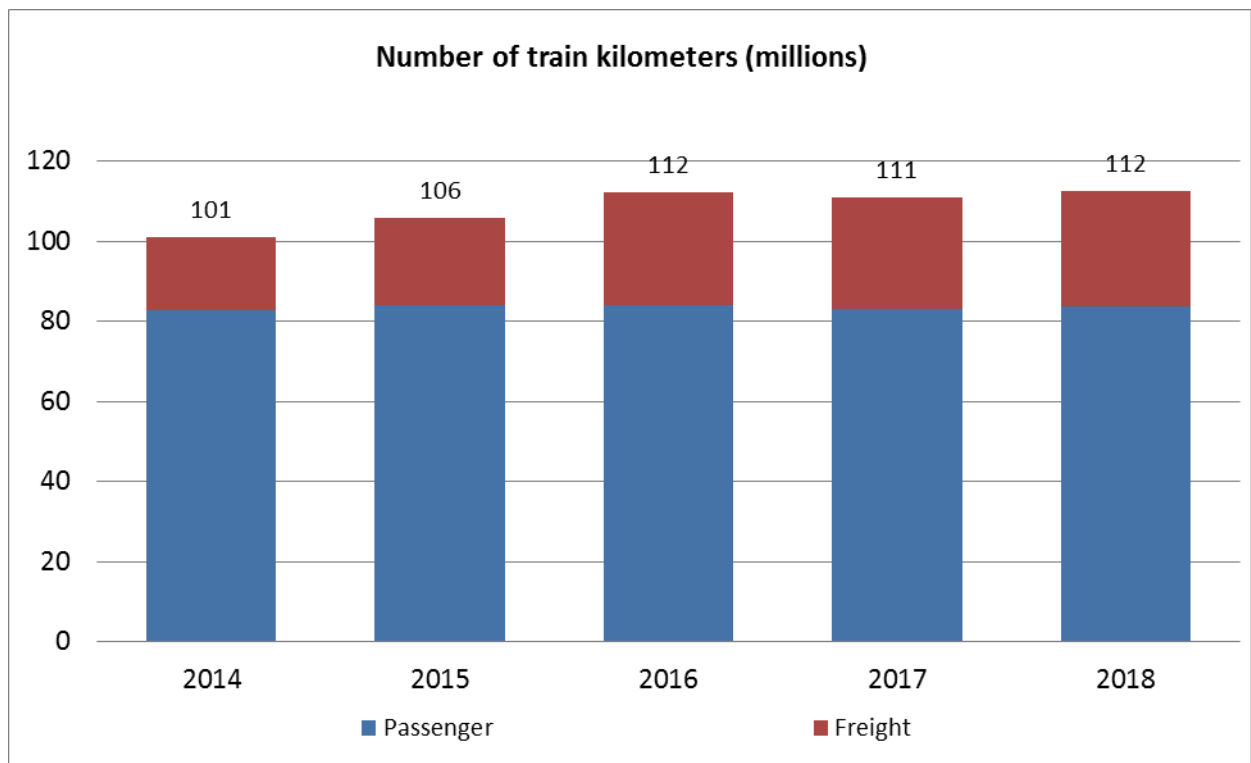
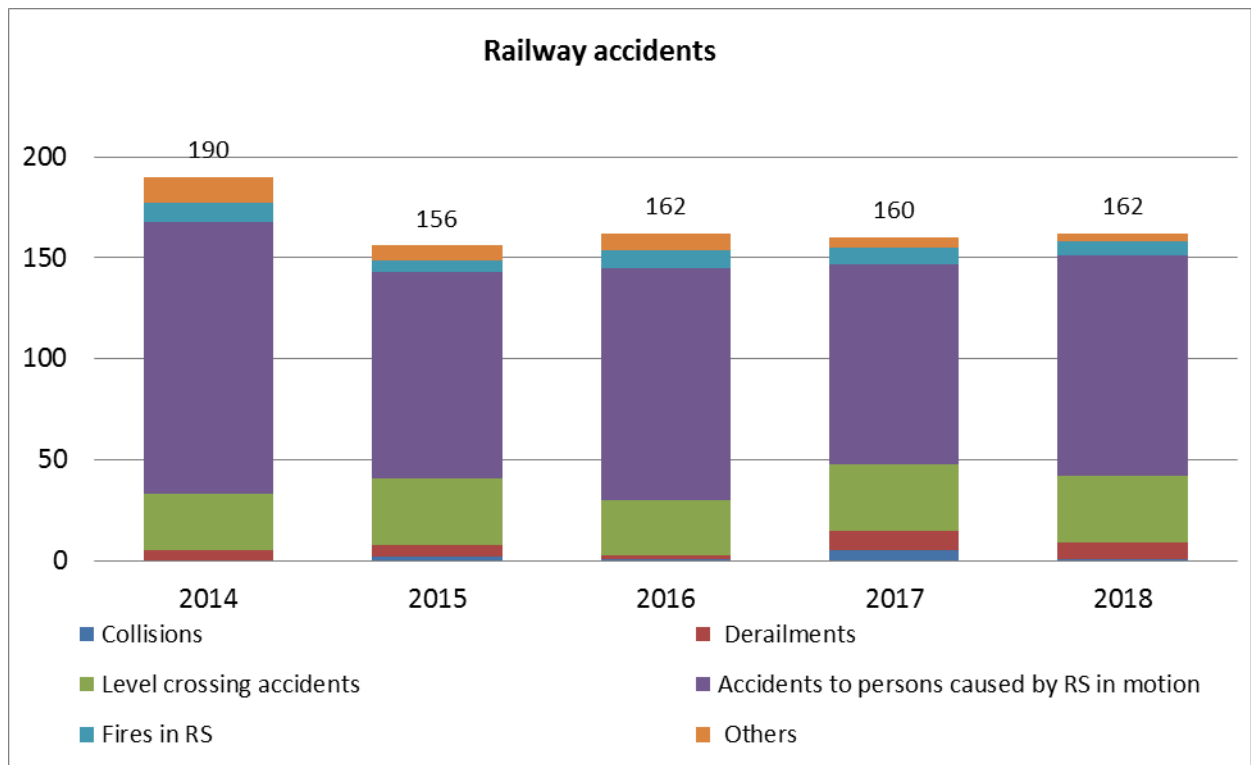
C Melléklet: Baleseti statisztikák – Definíciók

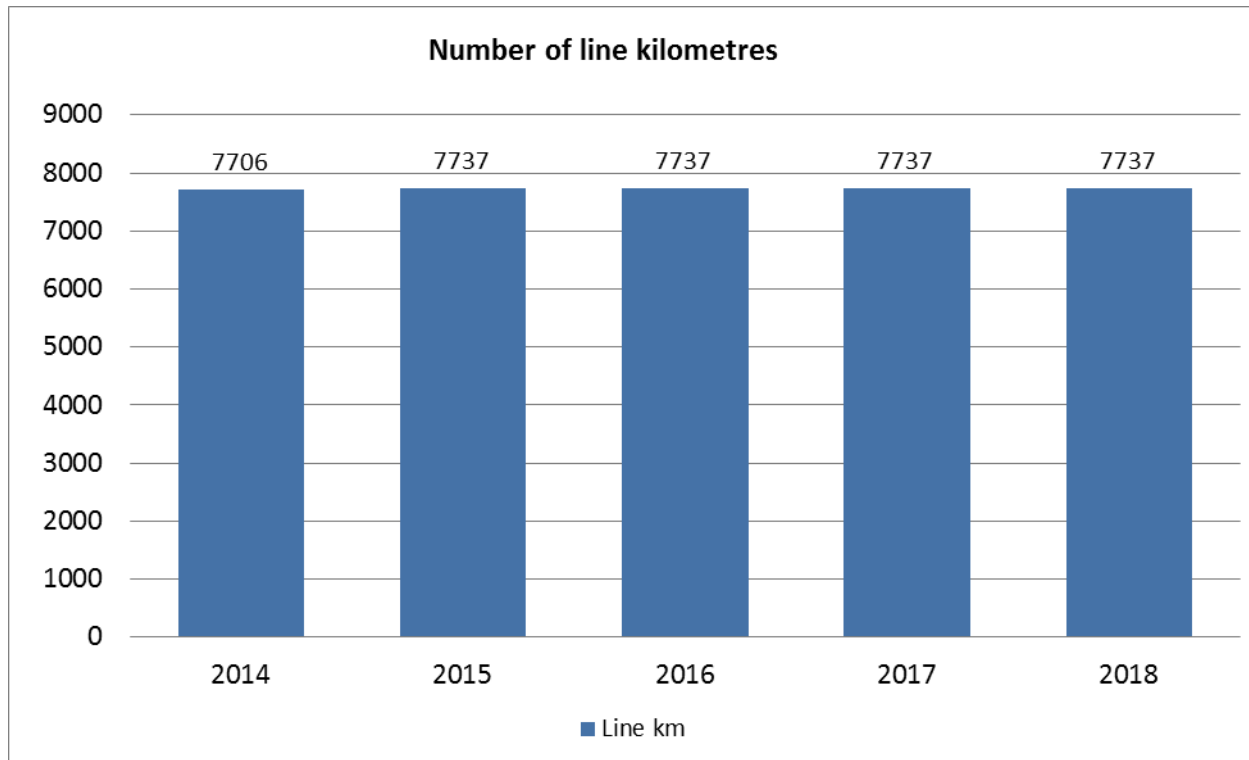
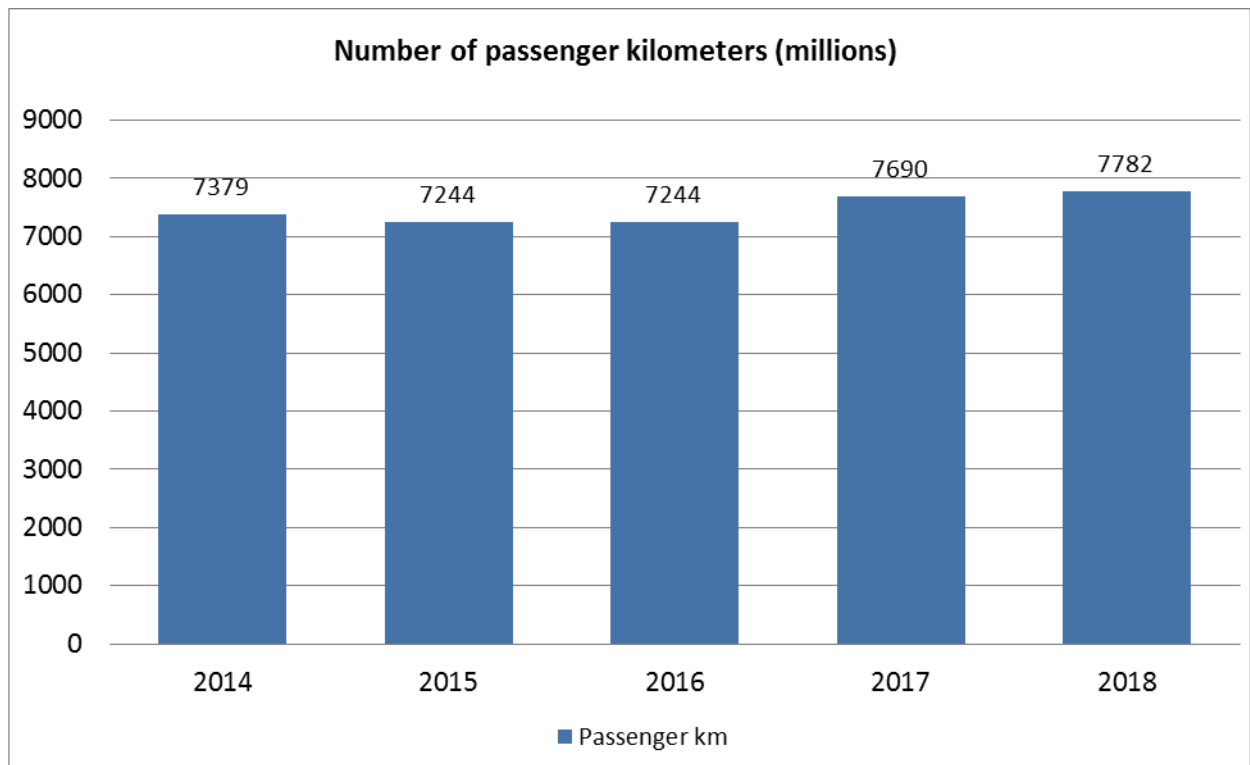
C.1. Baleseti statisztika

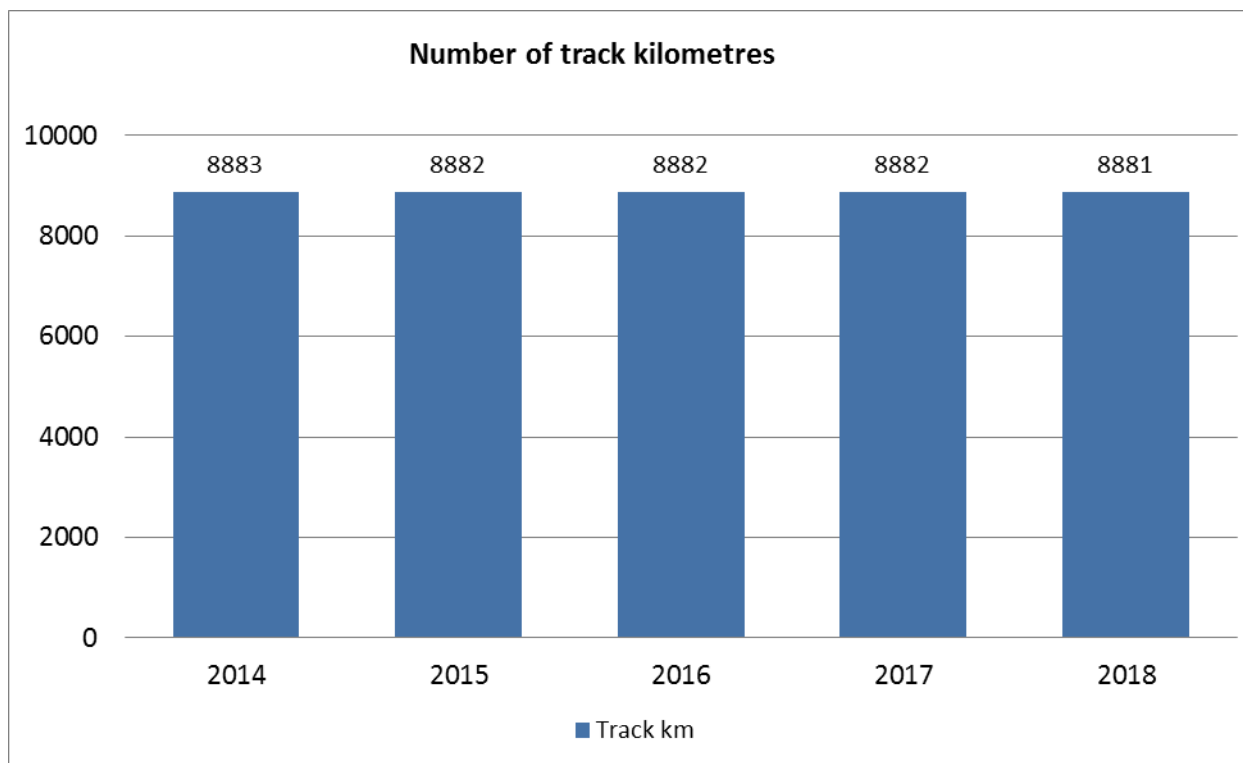
Eredmények



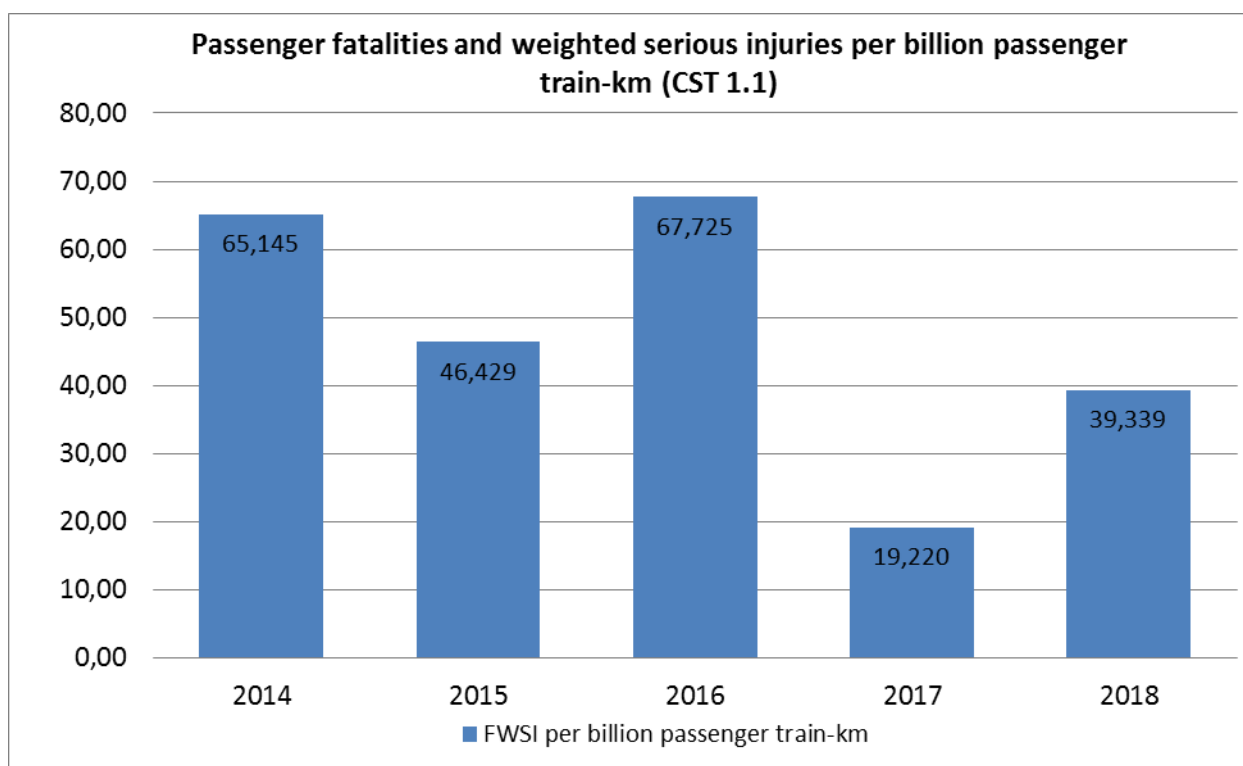


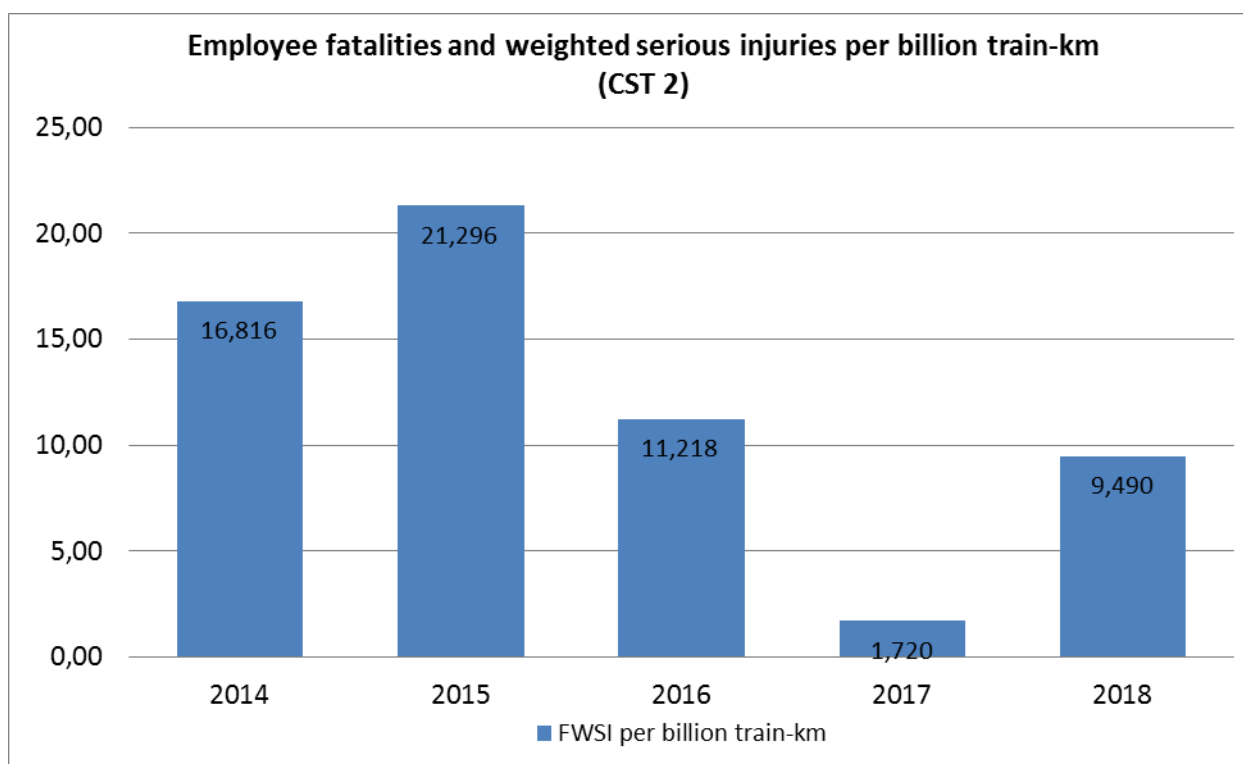
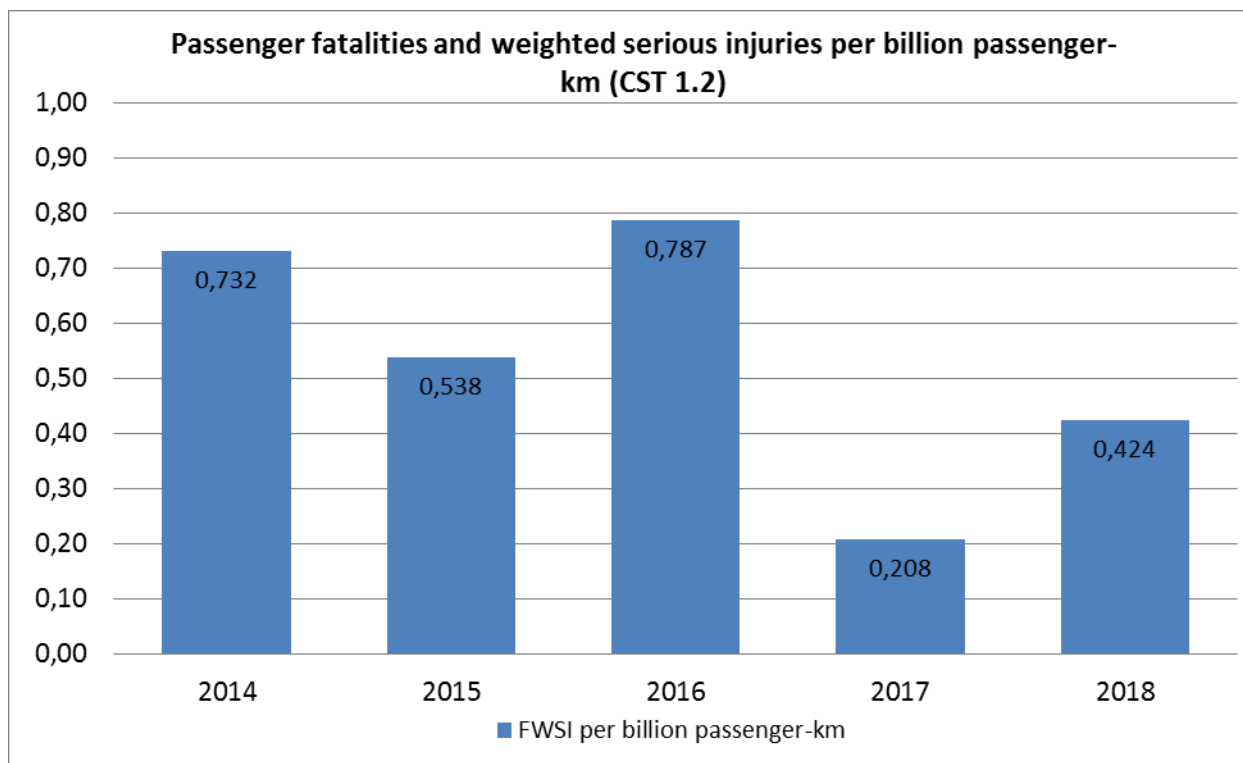


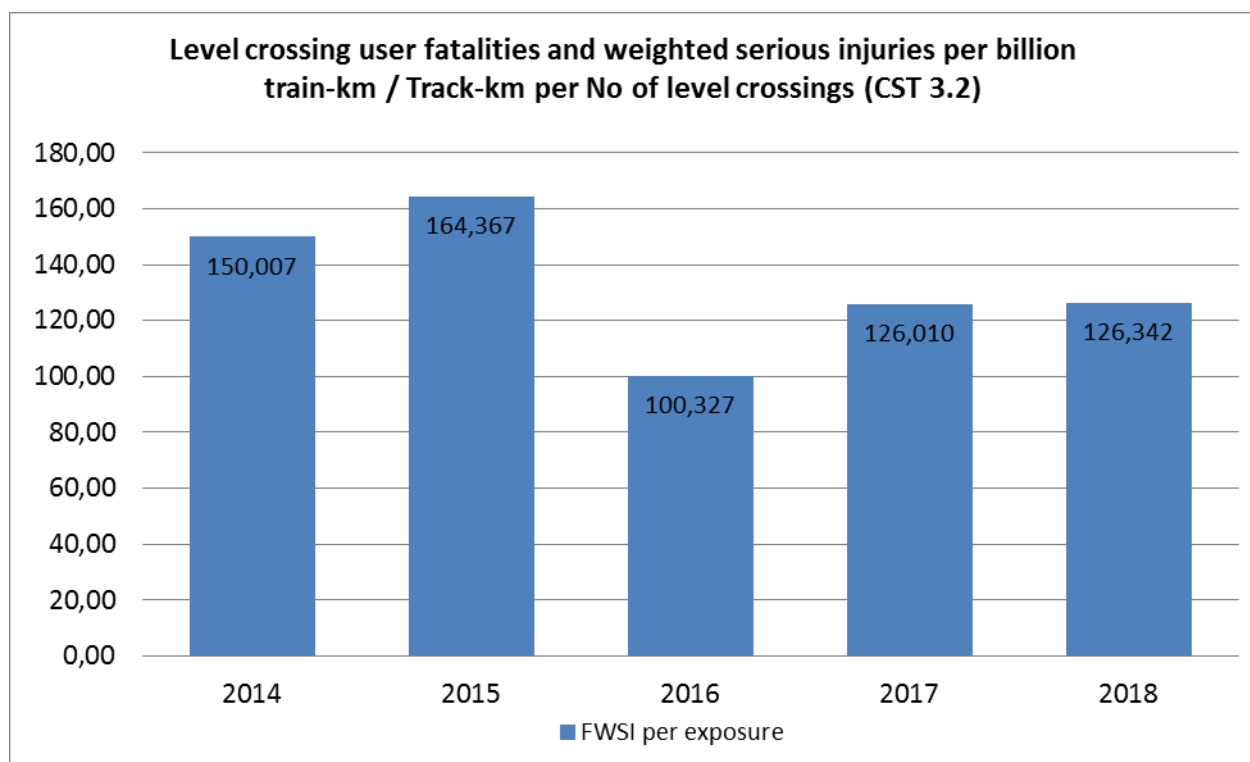
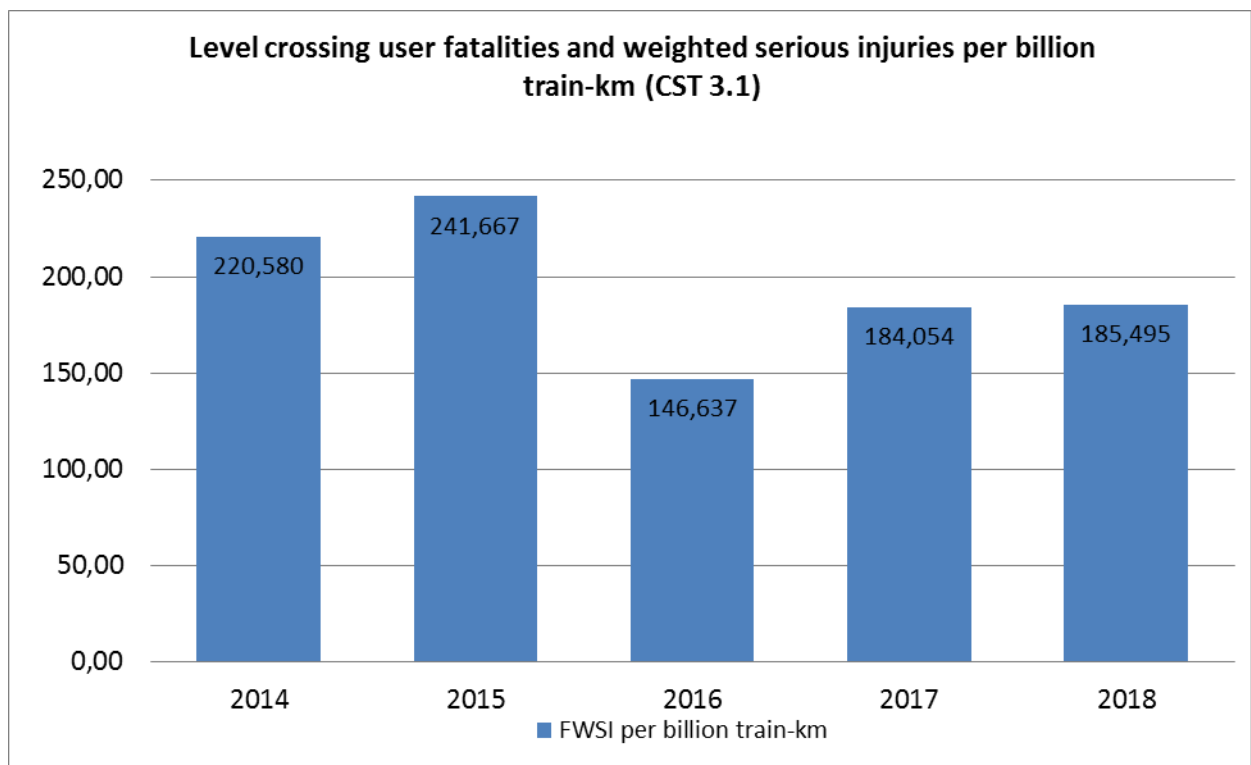


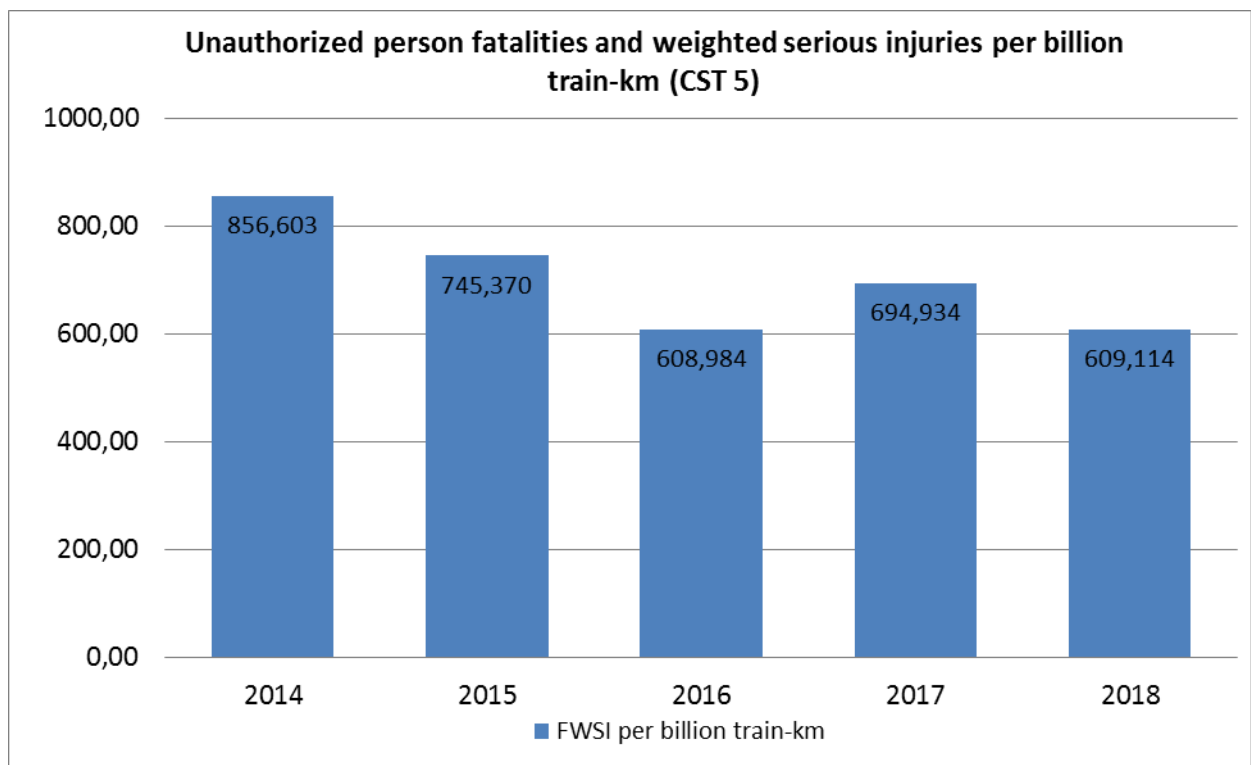
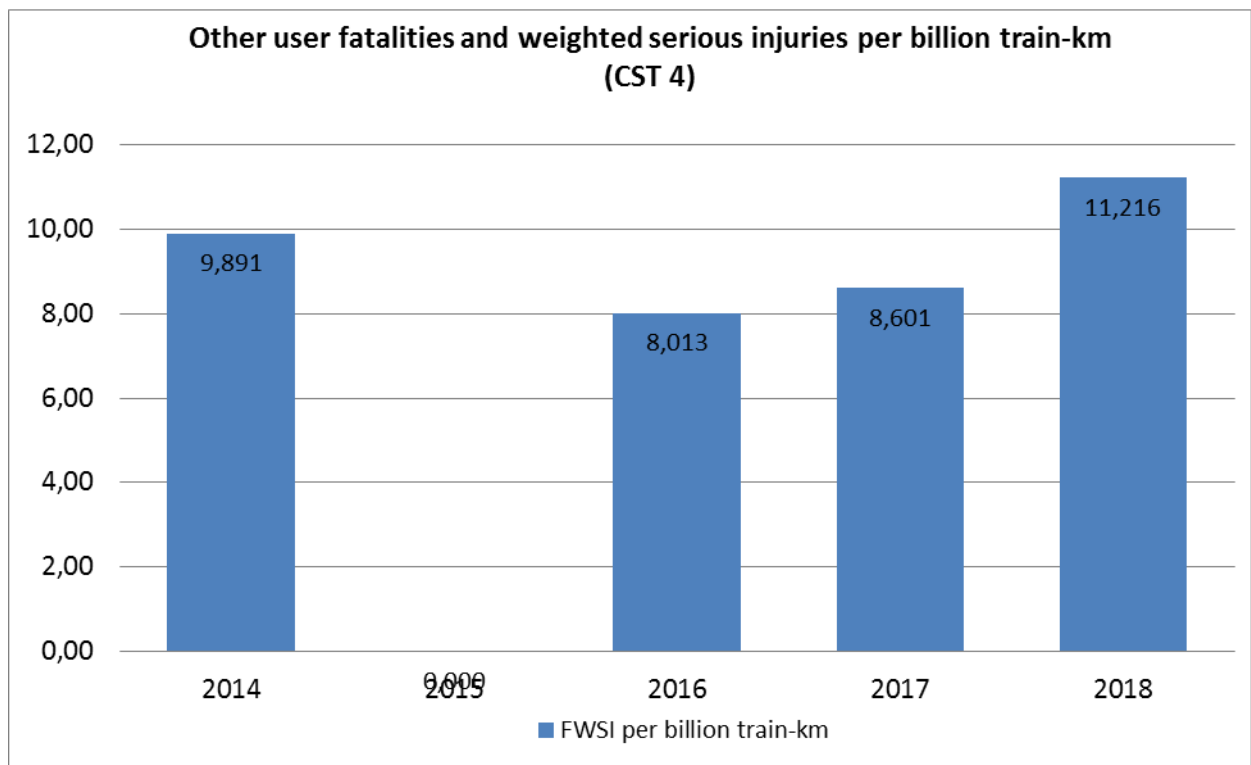


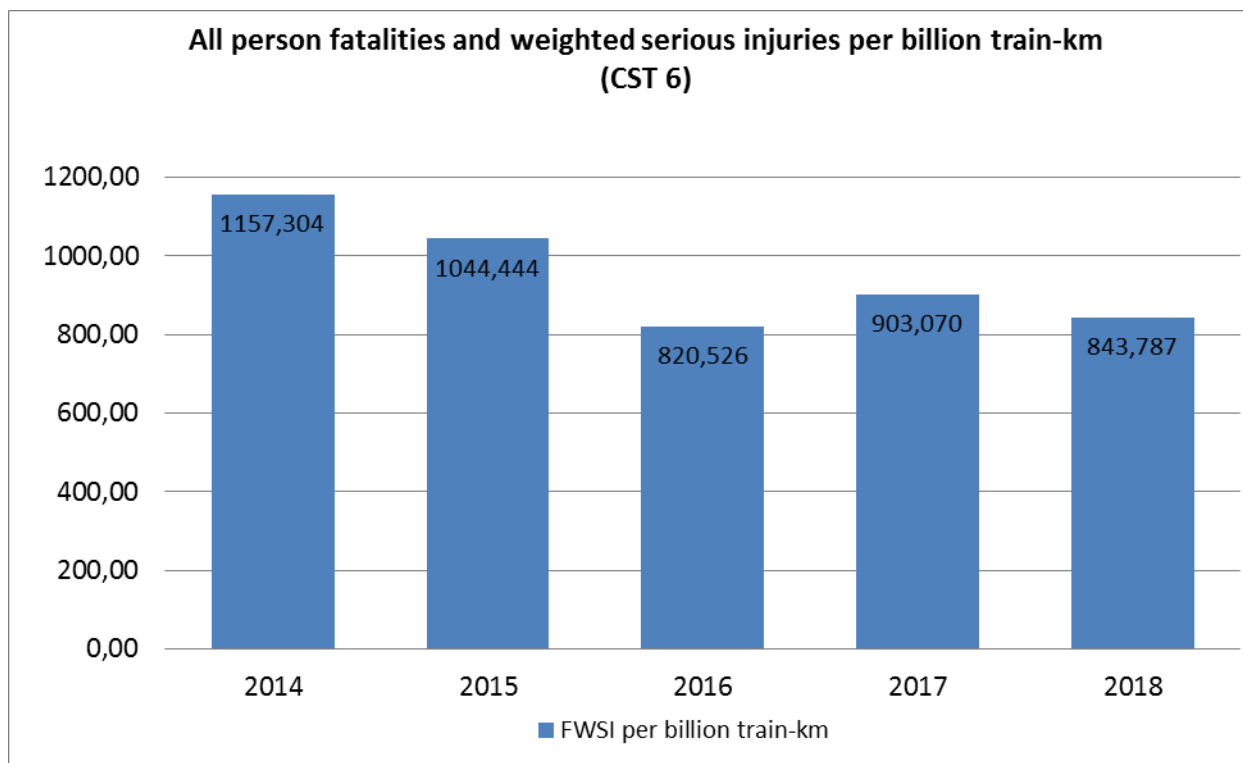
Kockázati mutatók



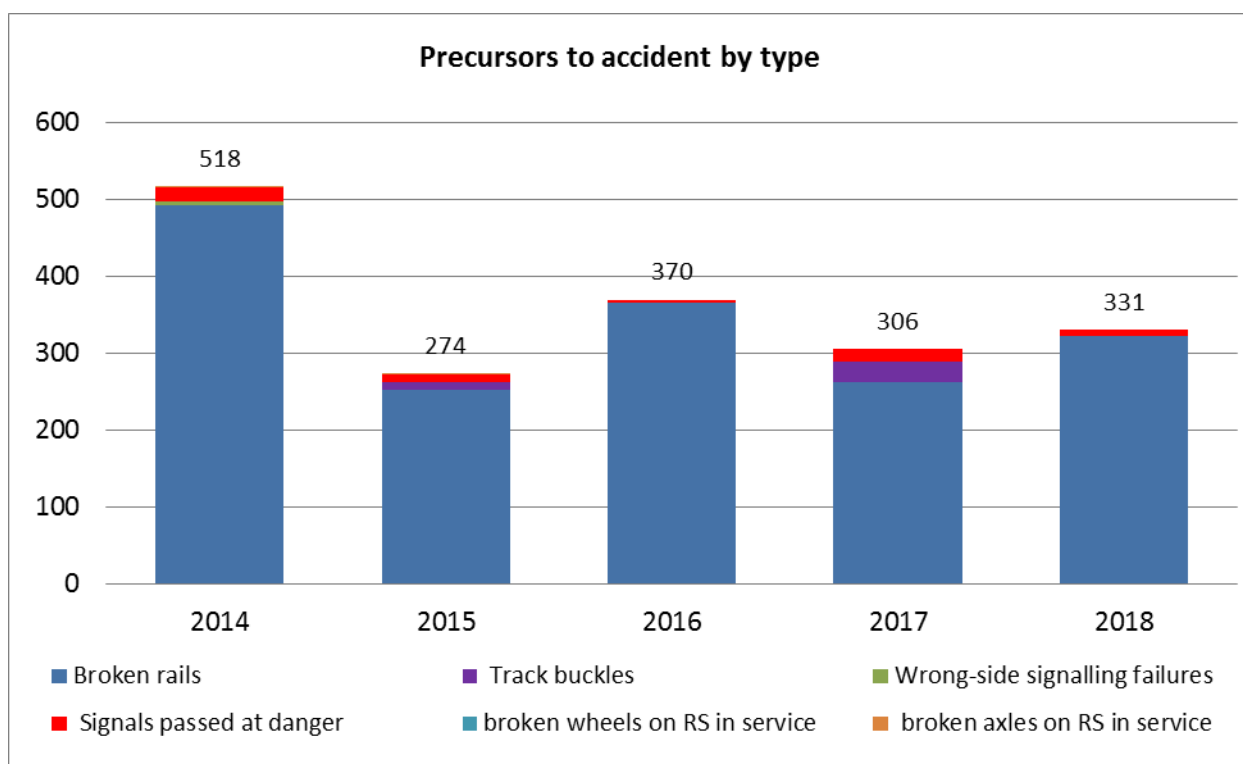


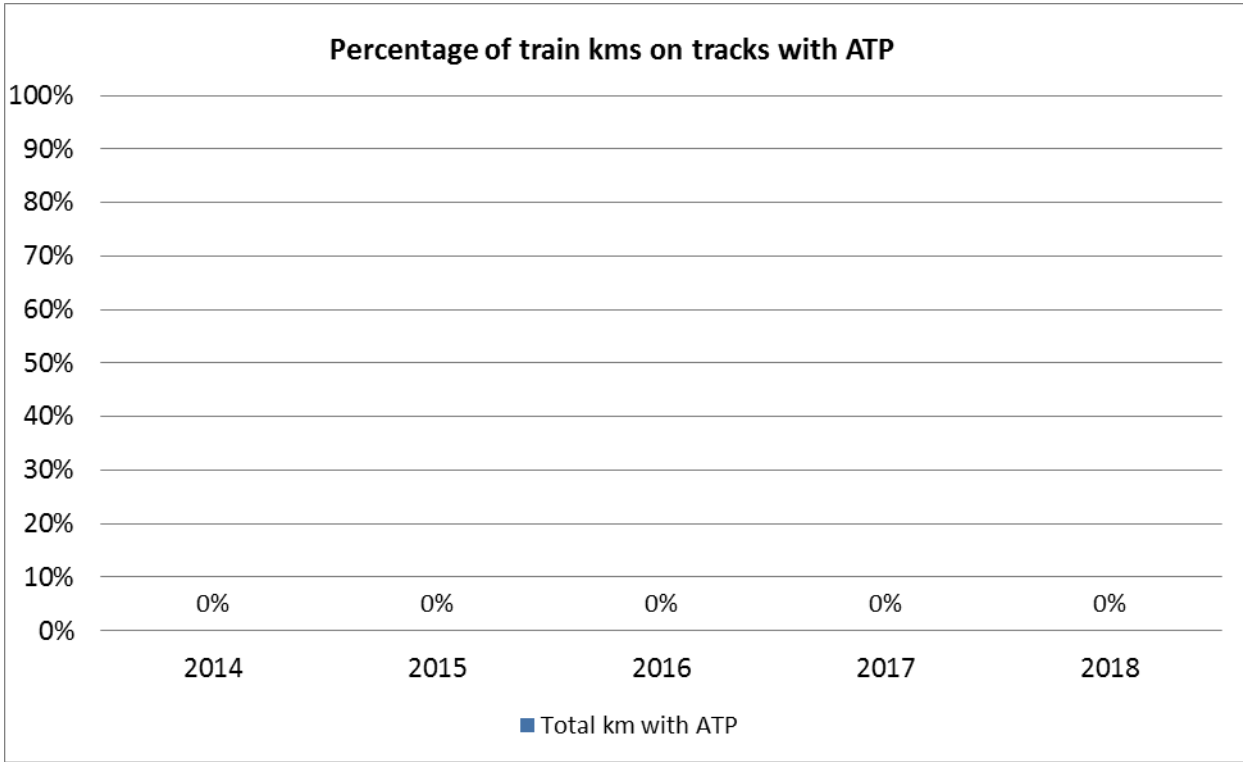
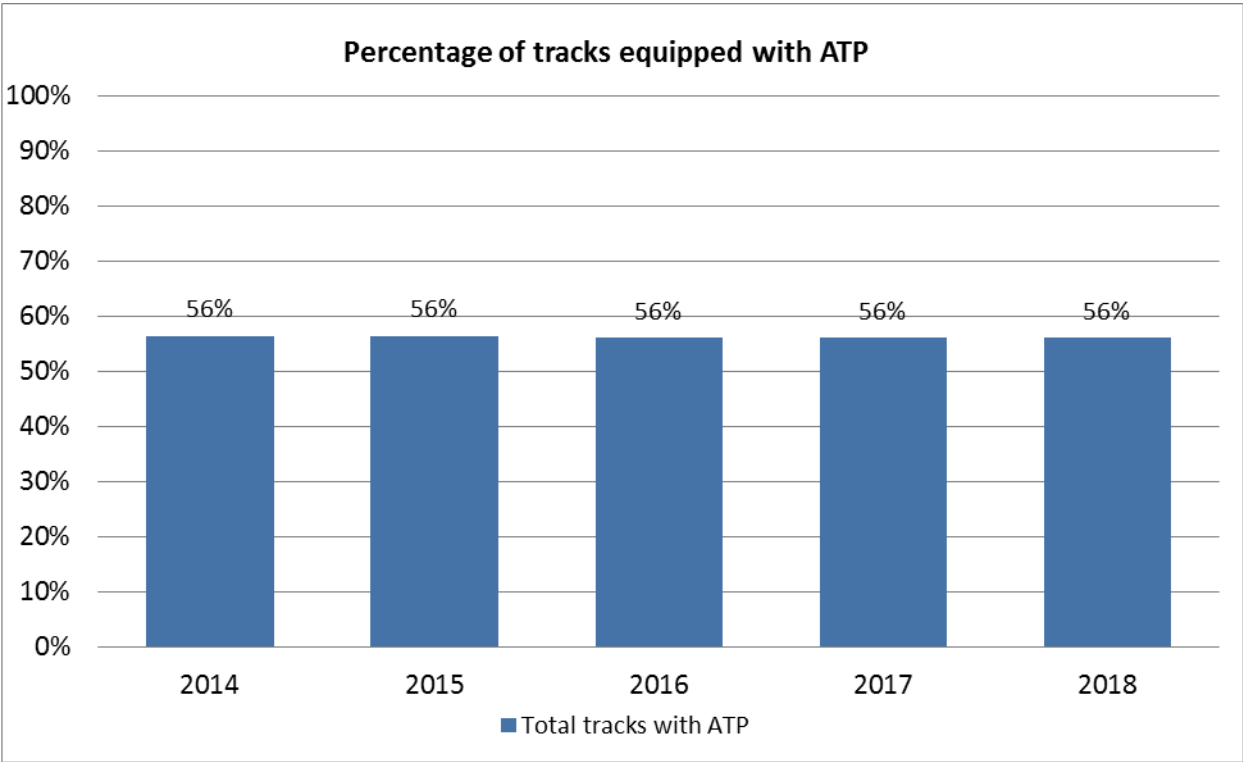




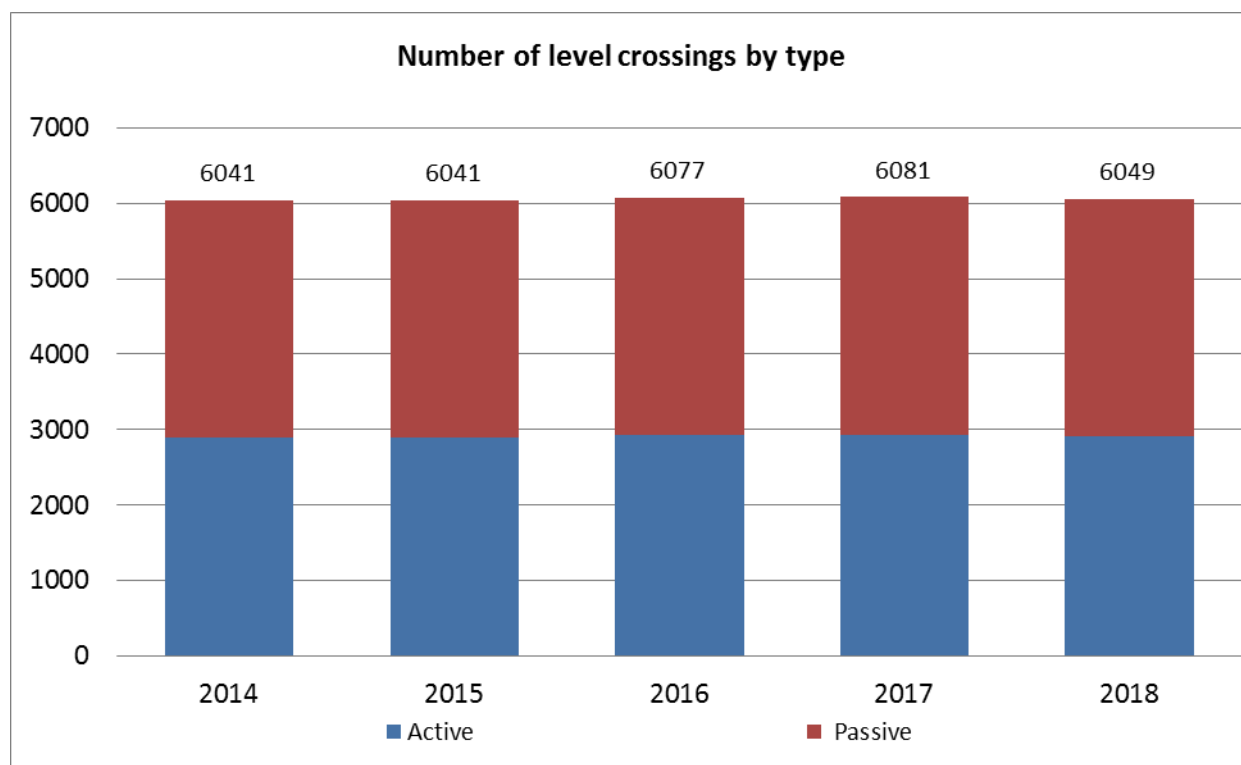


Veszélyeztetések





Please note: For reporting years 2014, 2015, 2016, 2017 and 2018 no input data were available.



C.2. A jelentésben szereplő definíciók

C.2.1. Definíciók:

Halálos áldozat (haláleset): olyan személy, aki a baleset következtében a helyszínen vagy a balesetet követően 30 napon belül elhunyt, kivéve az öngyilkosságot elkövető személyt.

Súlyos sérülést szenvedett személy (súlyos sérülés): olyan sérült, aki baleset következtében 24 óránál hosszabb ideig kórházi

Utaskilométer: Egy utaskilométer egy utas egy kilométerre való elszállítását jelenti. Csak az országon belüli közlekedés van figyelembe véve.

Utas: olyan személy, aki vasúton utazik, a vonatszemélyzet tagját nem beleértve. A balesetekre vonatkozó statisztikai kimutatásokban a mozgó vonatra való felszállást vagy a mozgó vonatról való leszállást megkísérlő utast is számításba kell venni.

Öngyilkosság: minden olyan haláleset, amelyet közvetve vagy közvetlenül magának az áldozatnak, valamilyen pozitív vagy negatív aktusa idéz elő, ha tudja, hogy aktusa szükségképpen erre az eredményre vezet, amit a kijelölt hatóság állapít meg.

Jelentős baleset: minden olyan baleset, amely legalább egy mozgásban lévő vasúti járművet érint, és legalább egy személy halálát vagy súlyos sérülését idézi elő, vagy jelentős kárt okoz a járműállományban, a pályában, egyéb berendezésekben vagy a környezetben, vagy jelentős forgalmi zavart okoz. Nem tartoznak ide a műhelyekben, a raktárakban és a járműtelephelyeken bekövetkező balesetek.

Vonat: egy vagy több mozdony vagy vasúti motorkocsi által vontatott egy vagy több olyan vasúti jármű, továbbá önállóan közlekedő olyan vasúti motorkocsi, amely egy meghatározott szám vagy egyedi elnevezés alatt egy meghatározott kiindulási ponttól egy meghatározott rendeltetési pontig közlekedik. Vonatnak minősül az üres mozdonymenet, vagyis az önmagában közlekedő mozdony is.

Vonatkilométer: az egyes vonatok által befutott út hossza. A számításnál a tényleges futást kell figyelembe venni, ha nem áll rendelkezésre, akkor a kezdeti és végpont közötti távolság. Csak az országon belüli közlekedés van figyelembe véve.

C.2.2. Nemzeti szabályok

2004/49/EK Irányelv I. Melléklet 8. pont szerint:

“Fogalommeghatározások

A közös biztonsági mutatókra és a balesetek gazdasági hatásainak számítását szolgáló módszerekre vonatkozó közös fogalommeghatározásokat a függelék tartalmazza.”

Nemzeti definíciók és módszerek a 2004/49/EK irányelv 1. Mellékletben szereplő elemekre vonatkozó költségek számítására vonatkozóan, ebben a részben kell leírni.

C.3. Magyarázat

CSI	Közös Biztonsági Mutató
ERA	Európai Vasúti Ügynökség
LC	Vasúti átjáró
MLN	10 ⁶
BLN	10 ⁹
NSA	Biztonsági Hatóság (ITM Vasúti Hatósági Főosztály)
RS	Jármű
RU / IM	Vasúttársaság / Infrastruktúra üzemeltető

D Melléklet: Lényeges változások a törvényekben és szabályozásban

Fenntartva.

E Melléklet: A biztonsági engedélyezés és tanúsítás fejlesztése

E.1. Vasútbiztonsági tanúsítványok 2004/49/EK irányelv szerint

	Vasútbiztonsági tanúsítvány „A” részek száma 2018			
	Új	Naprakészített	Visszavont	Megújított
Összesen:	1	2	1	7

	Vasútbiztonsági tanúsítvány „B” részek száma 2018			
	Új	Naprakészített	Visszavont	Megújított
Összesen:	2	2	3	8

E.1.3. Kiegészítő tanúsítvánnyal rendelkező vasúti társaságok

Vasúti társaság neve	Az a tagállam, ahol az „A” részt kiadták
AWT a.s.	Czech Republic
boxXpress.de GmbH	Federal Republic of Germany
Carbo Rail s.r.o.	Slovak Republic
Central Railways a.s.	Slovak Republic
I. G. Rail s.r.o.	Slovak Republic
METRANS /Danubia/ a.s.	Slovak Republic
Petrolsped Slovakia s.r.o.	Slovak Republic
PKP Cargo S.A.	Republic of Poland
Prvá Slovenská Železničná, a.s.	Slovak Republic
Railtrans International s.r.o.	Slovak Republic
RTS Rail Transport Service GmbH	Republic of Austria
Slovenská Železničná Dopravná Spoločnosť a.s.	Slovak Republic
Železničná spoločnosť Cargo Slovakia a.s.	Slovak Republic

E.2. Vasútbiztonsági engedélyek a 2004/49/EK szerint

	Vasútbiztonsági engedélyek száma
E.2.1. Érvényes vasútbiztonsági engedéllyel rendelkező infrastruktúra üzemeltetők 2018-ben	2

2018. évben, engedély iránti kérelmet benyújtók száma		A	R	P
E.2.2. Vasútbiztonsági engedély iránti beadott kérelmek 2018-ben	új tanúsítványok	-	-	-
	frissített/bővített tanúsítványok	-	-	-
	megújított tanúsítványok	-	-	-

A = Elfogadott kérelem, a tanúsítvány kiadva
R = Visszautasított kérelem, tanúsítvány nincs kiadva
P = Az ügy folyamatban van, még nincs kiadva tanúsítvány

E 2.3 A visszavont vasútbiztonsági engedélyek száma	0
---	---

E.3. Ügyrendi szempontok vasútbiztonsági tanúsítvány „A” rész

		Új	Frissítve / bővítve	Megújítva
A kérelem beérkezésétől számítva, a tanúsítvány kiadásáig átlagosan eltelt idő 2018-ben (napokban számítva)	Az országban van nyilvántartásba véve	90	90	90
	Más tagországban van nyilvántartásba véve	90	90	30

E.4. Ügyrendi szempontok vasútbiztonsági tanúsítvány „B” rész

		Új	Frissítve / bővítve	Megújítva
A kérelem beérkezésétől számítva, a tanúsítvány kiadásáig átlagosan eltelt idő 2018-ben (napokban számítva)	Az országban van nyilvántartásba véve	90	90	90
	Más tagországban van nyilvántartásba véve	90	90	30