

2005. évi CLXXXIV. törvény

a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési

események szakmai vizsgálatáról

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

I. Fejezet

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

A törvény hatálya

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

(2) Amennyiben nemzetközi szerződés eltérően nem rendelkezik, e törvény rendelkezéseit kell alkalmazni a Magyar Köztársaság területén, légterén kívül (külföldön) magyar lajstromba vett légi járművel és úszólétesítménnyel, valamint magyar nyilvántartásba vett légi járművel és vasúti járművel bekövetkezett közlekedési baleset és egyéb közlekedési esemény vizsgálatára is.

(3) Nem terjed ki a törvény hatálya

a)

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

1/A. § (1) Az e törvény 3. § (4) bekezdésében, 7. § (3) és (4) bekezdésében, 14. §-ában, valamint 16. § (7) bekezdésében foglaltakat a kizárólag állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési balesettel, repülőeseménnyel és légiközlekedési rendellenességgel összefüggésben nem kell alkalmazni.

(2) A polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: EU-rendelet) 1. cikkét, 2. cikkének 1–9. és 11–17. pontját, 4. cikkét, 6. cikkét, 9. cikk (1) bekezdését, 11–14. cikkét, 15. cikkének (1) bekezdését, 16. cikkének (1)–(5) bekezdését, 17. cikkét, 18. cikkének (1)–(4) bekezdését és a Mellékletét a kizárólag állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési balesettel, súlyos repülőeseménnyel, repülőeseménnyel és légiközlekedési rendellenességgel összefüggésben megfelelően kell alkalmazni azzal, hogy az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) részére teljesítendő értesítési és tájékoztatási kötelezettséget nem kell teljesíteni.

(3) Amennyiben a közlekedésbiztonsági szerv szakmai vizsgálatot indít, repülőesemény és a légiközlekedési rendellenesség vizsgálatára az EU rendelet rendelkezéseit kell megfelelően alkalmazni.

Értelmező rendelkezések

2. § E törvény alkalmazásában:

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

b) *egyéb közlekedési esemény*: a súlyos repülőesemény, a repülőesemény, a légiközlekedési rendellenesség, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény, a súlyos víziközlekedési baleset és a víziközlekedési esemény;

c) *halálos baleset*: olyan baleset, amelynek következtében a balesetet szenvedő személy halálos sérülést szenved;

d) *halálos sérülés*: olyan súlyos sérülés, amelyet valaki baleset során szenved el, és amelynek következtében a balesetet követő 30 napon belül elhalálozik;

e) *súlyos sérülés*: olyan sérülés, amelyet valaki légiközlekedési baleset kivételével baleset során szenved el, és amely

ea) vasúti közlekedés esetén – az öngyilkossági kísérletet elkövető személy kivételével – a sérüléstől számított hét napon belül 24 órát meghaladó kórházi ápolást tesz szükségessé, vagy

eb) csonttörést okoz, kivéve az ujj-, lábujj- és orrtörést, vagy

ec) olyan vágott sebekkel jár, amelyek súlyos vérzést vagy ideg-, izom-, illetve ínsérülést okoznak, vagy

ed) belső szervek sérülését okozza, vagy

ee) másod- vagy harmadfokú égési sérüléseket, vagy a testfelület több mint 5%-át érintő égési sérülést okoz, vagy

ef) annak következménye, hogy a sérült bizonyítottan fertőző anyagoknak vagy káros sugárzásnak volt kitéve;

eg) víziközlekedés esetén a sérüléstől számított hét napon belül 72 órát meghaladó kórházi ápolást tesz szükségessé, vagy tengeri baleset esetén ennek megfelelő időtartamú munkaképtelenséget okoz;

f) *légiközlekedési baleset*: az EU-rendelet 2. cikkének 1. pontjában megfogalmazott baleset;

g) *súlyos repülőesemény*: az EU-rendelet 2. cikkének 16. pontjában megfogalmazott súlyos repülőesemény;

h) repülőesemény: az EU-rendelet 2. cikkének 7. pontjában megfogalmazott repülőesemény;

i) légiközlekedési rendellenesség: olyan – nem a repülés tartama alatt bekövetkezett – működési zavar, hiba, hiányosság vagy más szabálytalan körülmény, amely a repülésbiztonságot befolyásolhatja vagy befolyásolhatta, de amely nem okozott balesetet vagy súlyos repülőeseményt;

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

k) vasúti baleset: a vasutat érintő, a vasúti közlekedés során bekövetkező, káros következményekkel járó nem szándékos esemény vagy események láncolata, amelynek kategóriái:

ka) ütközés,

kb) kisiklás,

kc) baleset vasúti átjáróban,

kd) mozgó jármű okozta személyi sérülés,

ke) tüzeset,

kf) egyéb vasúti baleset;

l) váratlan vasúti esemény: a súlyos vasúti baleseten és a vasúti baleseten kívül minden olyan esemény, amely a vonatok üzemeltetését és az üzemeltetés biztonságát károsan érinti;

m) víziközlekedési baleset: a víziközlekedési tevékenység folytatása során bekövetkezett olyan esemény, amely során

ma) halál vagy súlyos személyi sérülés történik, és ez kapcsolatban vagy okozati összefüggésben áll az úszólétesítmény működésével,

mb) személy úszólétesítményről eltűnik, és ez kapcsolatban vagy okozati összefüggésben áll az úszólétesítmény működésével,

mc) az úszólétesítmény ténylegesen vagy feltételezhetően eltűnik, vagy az úszólétesítményen tartózkodók az úszólétesítmény elhagyására kényszerülnek,

md) az úszólétesítményben anyagi kár keletkezik,

me) az úszólétesítmény megfeneklik, üzemképtelenné vagy ütközés részesévé válik,

mf) olyan anyagi kár keletkezik, amely az úszólétesítmény működésével kapcsolatba vagy okozati összefüggésbe hozható, vagy

mg) olyan környezetszennyezés keletkezik, amely az úszólétesítmény működésével kapcsolatba vagy okozati összefüggésbe hozható;

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

o) vizsgálóbizottság: a közlekedési baleset vagy egyéb közlekedési esemény vizsgálatára kijelölt bizottság vagy szakmai kivizsgáló;

p) repülés tartama:

pa) ejtőernyős ugrás, ballonnal, vagy lábról induló légi járművel történő repülés kivételével az az időtartam, amely akkor kezdődik, amikor az első személy a repülés szándékával a légi jármű fedélzetére lép és akkor végződik, amikor a légi jármű fedélzetét az utolsó ilyen személy elhagyta,

pb) ejtőernyős ugrás esetén akkor kezdődik, amikor az ugró az ejtőernyős ugrás céljából az ejtőernyőt felcsatolja és addig tart, amíg az ejtőernyőt lecsatolja magáról,

pc) ballonnal történő repülés esetén a ballon gázzal vagy meleg levegővel történő feltöltésének megkezdésével kezdődik, és akkor végződik, amikor a földet érést követő megállás után az utolsó személy is elhagyta annak kosarát vagy gondoláját,

pd) lábról induló repülés esetén akkor kezdődik, amikor a légi jármű vezetője a repülés szándékával a felfüggesztő rendszert magára csatolja és addig tart, amíg a légi jármű vezetője a légi jármű repülésre kész állapotát megszünteti,

pe) vezető nélküli repülésre alkalmas légi jármű esetén az irányítórendszer repültetés szándékával történő üzembe helyezésétől annak a tervezett feladat teljesítését követő szándékos üzemben kívül helyezéseiig;

q) biztonsági ajánlás: a közlekedésbiztonsági szerv által a szakmai vizsgálat során szerzett adatok alapján, a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény, a nagyon súlyos víziközlekedési baleset, a súlyos víziközlekedési baleset, a víziközlekedési esemény (a továbbiakban együtt: vasúti és víziközlekedési balesetek és események) megelőzése céljából tett javaslat, biztonsági ajánlás, továbbá az Európai Bizottság által kiadott biztonsági ajánlás és az EU-rendelet szerinti biztonsági ajánlás is;

r) üzemben tartó: a jármű, illetve az infrastruktúra működését szervező, fenntartó természetes vagy jogi személy, honvédelmi légi jármű esetében a légi jármű üzemeltetéséért felelős szervezet közvetlen szolgálati előljárója. E törvény alkalmazásában az üzemben tartóra vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni azon személy tekintetében is, akinek tevékenysége üzemben tartói engedélyhez nem kötött, illetve üzemben tartói engedélyének érvényessége lejárt, jogsértő módon vagy engedély nélkül folytatta tevékenységét.

s) adatrögzítő: az úszólétesítményeken vagy vasúti járműveken lévő vagy az infrastruktúrához kapcsolódó minden olyan berendezés, amely kiolvasás után információt szolgáltat a bekövetkezett közlekedési balesetről vagy egyéb közlekedési eseményről;

t) súlyos víziközlekedési baleset: nagyon súlyos víziközlekedési balesetnek nem minősülő víziközlekedési baleset, így különösen a tűz, robbanás, ütközés, zátonyra futás, műtárggyal ütközés, időjárás okozta súlyos károsodás, jég okozta kár, az úszólétesítmény testének repedése, az úszólétesítmény testének feltételezett károsodása, amelynek eredményeként

ta) főgép működésképtelenné válik, a lakótér jelentősen megrongálódik, vagy az úszólétesítmény szerkezete súlyosan károsodik (különösen az úszólétesítmény testének víz alatti része beszakad), és ez az úszólétesítményt üzemképtelenné teszi,

tb) környezetszennyezés történik,

tc) olyan meghibásodás keletkezik, amely parti segítséget vagy vontatást tesz szükségessé;

u) nagyon súlyos víziközlekedési baleset: olyan víziközlekedési baleset, amelynek során

ua) legalább egy személy életét veszti,

ub) az úszólétesítmény eltűnik vagy megsemmisül,

uc) jelentős környezetszennyezés következik be,

ud) a hajóút teljesen vagy a víziközlekedést akadályozó módon részlegesen elzáródik,

ue) az úszólétesítmény a víziút műtárgyait vagy a víziutat keresztező műtárgyakat megrongálja, vagy azok üzemképességüket részlegesen vagy teljesen elvesztik.

II. Fejezet

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZERV

A közlekedésbiztonsági szerv jogállása és szervezete

3. § (1) A közlekedésbiztonsági szerv – e törvényben meghatározottak szerint – a balesetek megelőzése érdekében hatósági jogkörben eljárva elvégzi a közlekedési balesetek és az egyéb közlekedési események független szakmai vizsgálatát, gyűjti, elemzi a közlekedési balesetekkel és az egyéb közlekedési eseményekkel kapcsolatos információkat, biztonsági ajánlásokat dolgoz ki.

(2) A közlekedésbiztonsági szerv irányítását a közlekedésért felelős miniszter (a továbbiakban: miniszter) látja el. A közlekedésbiztonsági szerv döntéseit felügyeleti jogkörben megváltoztatni vagy megsemmisíteni nem lehet. A miniszter a közlekedésbiztonsági szervnek feladat elvégzésére vagy mulasztás pótlására egyedi utasítást nem adhat ki.

(3) A közlekedésbiztonsági szerv bevételeit működésének fedezetére használja fel, azok más célra nem vonhatók el.

(4) A közlekedésbiztonsági szerv évente beszámol a Kormánynak az előző évben vizsgált balesetek okainak feltárása során szerzett tapasztalatokról, a közlekedés biztonságát érintő folyamatokról, és a közlekedésbiztonság állapotáról, és ezt követően – legkésőbb

szeptember 30-áig – a honlapján közzéteszi az előző évben végzett vizsgálatokról, a kiadott biztonsági ajánlásokról és a korábban kiadott biztonsági ajánlásokkal összhangban végrehajtott intézkedésekről készített beszámolóját, és azt az Európai Bizottság, valamint az Európai Vasúti Ügynökség részére megküldi.

(5) A közlekedésbiztonsági szerv vezetője és a helyettesítésére jogosult kormánytisztviselő felmenthető, ha a tisztségével való összeférhetetlenségét 30 napon belül nem szüntette meg, illetve tisztségének ellátására tartósan alkalmatlanná vált.

(6)

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

a) a járművek forgalomba helyezését, üzemeltetését, és karbantartását engedélyező, és annak ellenőrzését végző légi-, vízi- és vasúti közlekedési hatóságoktól,

b) a járművezetői engedélyek kiadására illetékes hatóságoktól,

c) a légiforgalom és a víziút forgalmának irányítását végző szervezettől,

d) a közlekedési infrastruktúrát üzemeltető szervezetektől,

e) a közlekedési társaságoktól,

f) a vasúti díjszabás meghatározásáért és a menetvonal elosztásáért (kijelöléséért) felelős szervezetektől,

g) a vasúti közlekedésről szóló törvény szerinti bejelentett szervezetektől,

h) a biztonsági hatóságtól,

i) a többi vasúti szabályozó szervezettől.

(8) A közlekedésbiztonsági szervvel közszolgálati jogviszonyban álló személy (e törvény alkalmazásában a továbbiakban: kormánytisztviselő) nem lehet a (7) bekezdésben meghatározott szervek és gazdálkodó szervezetek kormánytisztviselője, vezető tisztségviselője, tulajdonosa, alkalmazottja vagy egyéb munkavállalója.

(9) A (8) bekezdésben foglaltakon túl a közlekedésbiztonsági szerv vezetője, valamint a vezetőjének helyettesítésére jogosult személy nem lehet a (7) bekezdésben meghatározott szervek és gazdálkodó szervezetek kormánytisztviselőjének, vezető tisztségviselőjének, tulajdonosának, alkalmazottjának vagy egyéb munkavállalójának közeli hozzátartozója [Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény 685. § b) pont].

4. § (1) A közlekedésbiztonsági szerv 24 órás folyamatos baleseti ügyeleti szolgálatot tart fenn a közlekedési balesetekről, és az egyéb közlekedési eseményekről szóló bejelentések fogadására, a szükséges jelentések és intézkedések megtételére.

(2) Amennyiben az esemény kapcsán hatósági, szabálysértési vagy büntetőeljárás is indul, a vizsgálati cselekmények ezen eljárásokkal párhuzamosan is lefolytathatók.

Szabálysértési és közigazgatási hatósági eljárás a szakmai vizsgálatot nem akadályozhatja.

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

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

5. § (1) E törvény eltérő rendelkezésének hiányában a közigazgatási hatósági ügynek nem minősülő szakmai vizsgálatra a közigazgatási hatósági eljárás általános szabályairól szóló törvényt megfelelően kell alkalmazni.

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

(3) A szakmai vizsgálatot a közlekedésbiztonsági szerv zárójelentéssel fejezi be. A zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető, a zárójelentés tekintetében a hatósági döntés végrehajtására vonatkozó szabályok nem alkalmazhatóak.

(4)

(5)

6. §

A közlekedésbiztonsági szerv hatásköre és feladatai

7. § (1) A közlekedésbiztonsági szerv:

a) kivizsgálja

aa) a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: EK-rendelet) II. melléklete hatálya alá nem tartozó polgári és állami légi járművel belföldön bekövetkezett légiközlekedési baleseteket és súlyos repülőeseményeket,

ab) a lajstromozásra kötelezett úszólétesítményekkel bekövetkezett nagyon súlyos víziközlekedési baleseteket és a lajstromozásra nem kötelezett úszólétesítményekkel bekövetkezett halált okozó nagyon súlyos víziközlekedési baleseteket,

ac) a súlyos vasúti baleseteket,

ad) az 1. § (2) bekezdésben meghatározott, az EK-rendelet II. melléklete hatálya alá nem tartozó polgári és állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési baleseteket és súlyos repülőeseményeket, ha a légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény helyszíne szerint illetékes kivizsgáló szerv nem folytat vizsgálatot;

b) vizsgálhatja azokat az EK-rendelet II. melléklete hatálya alá tartozó légi járművekkel bekövetkezett légiközlekedési baleseteket és súlyos repülőeseményeket, a lajstromozásra nem kötelezett úszólétesítménnyel bekövetkezett – az (1) bekezdés a) pont ab) alpontjában nem szereplő – nagyon súlyos víziközlekedési baleseteket, és az egyéb közlekedési eseményeket, amelyek megítélése szerint

ba) más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna,

bb) a közlekedési rendszer egésze szempontjából jelentőséggel bíró eseménysorozat részét képezik,

bc) a közlekedésbiztonságra európai közösségi szinten gyakorolnak hatást,

bd) a biztonsággal kapcsolatos tanulságokkal szolgálhatnak;

c) vizsgálhatja azokat az a) pontban meg nem határozott eseteket is, amelyekkel kapcsolatban a vizsgálatot az infrastruktúra üzemeltetői, a közlekedési társaságok, a biztonsági hatóságok, továbbá nemzetközi együttműködés keretében az Európai Unió más tagállamának balesetvizsgáló szervezetei kérik;

d) figyelembe véve a víziközlekedési baleset vagy víziközlekedési esemény súlyosságát, az érintett úszólétesítmény vagy rakomány típusát, valamint azt a mértéket, amellyel a szakmai vizsgálat megállapításai hozzájárulhatnak a jövőbeli balesetek és események megelőzéséhez a súlyos víziközlekedési baleset és víziközlekedési esemény esetén a közlekedésbiztonsági szerv előzetes vizsgálatot végez és értékelést készít annak meghatározása érdekében, hogy folytasson-e szakmai vizsgálatot; ha a közlekedésbiztonsági szerv a súlyos víziközlekedési baleset kapcsán nem indít vizsgálatot, ennek indokait rögzíti;

e) a közlekedési balesetek és az egyéb közlekedési események megelőzése érdekében javaslatot tesz a jogszabály előkészítőjének;

f) a közlekedési balesetek és az egyéb közlekedési események megelőzése érdekében biztonsági ajánlást tesz

fa) a közlekedési társaságnak,

fb) a közlekedési infrastruktúra üzemeltetőinek, a járművet üzemeltetőnek, állami légi jármű esetében az üzemeltetésért felelős állományilletékes parancsnoknak (a továbbiakban együtt: üzemeltető),

fc) állami légi jármű esetén a légi jármű üzemben tartójának, továbbá a katonai állami légi jármű esetén a honvédelemért felelős miniszternek,

fd) a közlekedési hatóságnak, és az eljárásban érintett más hatóságnak;

g) a légiközlekedési balesetek, súlyos repülőesemények, repülőesemények és légiközlekedési rendellenességek nyilvántartására, értékelésére, feldolgozására adatbázist hoz létre és működtet;

h) folyamatos vélemény- és tapasztalatcserét folytat más országok szervezeteivel, a nemzetközi szervezetekkel – a műszaki és tudományos fejlődéssel összhangban lévő –

közös vizsgálati módszerek kidolgozása, a biztonsági ajánlások végrehajtásának figyelemmel kísérésére szolgáló közös elvek megfogalmazása céljából, az e törvény végrehajtására kiadott jogszabályban meghatározott adattartalommal értesíti az Európai Bizottságot a víziközlekedési balesetekről és a rendkívüli víziközlekedési eseményekről;

i) a víziközlekedési balesetekre és víziközlekedési eseményekre vonatkozó adatokat a Bizottság által létrehozott, az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformja (EMCIP) elnevezésű európai elektronikus adatbázisban tárolja.

(2) A közlekedésbiztonsági szerv az (1) bekezdés e) pontjában megjelölt adatbázisban tartja nyilván a légiközlekedési balesetre, a súlyos repülőeseményre és a légiközlekedési rendellenességre vonatkozó bejelentések alapján indított szakmai vizsgálat során az e törvénnyel összhangban birtokába került adatokat. Az adatbázisban tárolja továbbá a légiközlekedési hatóság által összegyűjtött, értékelt, a légiközlekedés biztonságát veszélyeztető, a külön jogszabályban meghatározott légiközlekedés védelmi jellegű eseményekre vonatkozó adatokat is. Az adatbázisban rögzített adatok kizárólag az e törvényben, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendeletben és az 1330/2007/EK bizottsági rendeletben meghatározott célokra használhatók fel.

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

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

III. Fejezet

A BALESETEK VIZSGÁLATA

A szakmai vizsgálat alapelvei

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

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

A szakmai vizsgálatra vonatkozó általános szabályok

9. § (1) A közlekedésbiztonsági szerv a vasúti és víziközlekedési balesetek és események tényállásának megállapítása keretében – szükség esetén a többi közigazgatási hatósággal egyeztetett módon, a büntetőeljárást nem akadályozva – jogosult különösen arra, hogy

a) a közigazgatási hatósági eljárás általános szabályairól szóló törvény szemlére vonatkozó szabályai szerint haladéktalanul és akadálytalanul – az esemény vizsgálatára

külön jogszabály alapján jogosult más hatóságokkal egyidejűleg is – hozzáférhessen a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény, a repülőesemény, a légi közlekedési rendellenesség és a váratlan vasúti esemény helyszínéhez, a járműhöz, annak rakományához vagy roncsához, a közlekedési járműhöz kapcsolódó infrastruktúrához, a forgalomirányító és jelzőberendezésekhez;

b) azonnal megkezdhesse a helyszínen található bizonyítékok rögzítése mellett a maradványok és a roncsdarabok vagy alkatrészek, infrastruktúra elemek ellenőrzött eltávolítását vizsgálati vagy elemzési célokra;

c) azonnal hozzáférhessen a fedélzeti és egyéb adatrögzítők, valamint más felvételek tartalmához, és szakmai vizsgálatához azokat, azok tartalmát felhasználhassa, hozzáférhessen a szóbeli üzeneteket és a forgalomirányító és jelzőrendszer működését rögzítő berendezésekhez és használhassa azokat;

d) hozzáférhessen az áldozatok testének vizsgálatából származó eredményekhez, illetve az azokból vett mintákhoz;

e) azonnal hozzáférhessen a jármű üzemeltetésében részt vevő személyek egészségügyi vizsgálati eredményeihez, illetve a tőlük vett mintákhoz;

f) akadálytalanul hozzájusson az ügyre vonatkozó minden olyan információhoz vagy rögzített adathoz, amely a jármű tulajdonosának, üzemeltetőjének vagy gyártójának, valamint a közlekedést vagy az infrastruktúra üzemeltetését felügyelő hatóságok rendelkezésére áll;

g) hozzáférhessen a közlekedési infrastruktúra működtetője, az érintett közlekedési társaságok és az üzemben tartó biztonsági szervezetének és a közlekedési hatóságok birtokában lévő lényeges információhoz vagy feljegyzéshez;

h) a tanúkat a vizsgálat bármely szakaszában – a helyszínen lévő tanúkat azonnal – meghallgassa;

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

(2) A közlekedésbiztonsági szerv az (1) bekezdésben meghatározott jogosultságát a vizsgálóbizottsága vagy szakmai vizsgálója útján gyakorolja.

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

(4) A vizsgálóbizottság javaslatára a közlekedésbiztonsági szerv vezetője a szakmai vizsgálat bármely szakaszában jogosult biztonsági ajánlás kiadására.

A szakmai vizsgálat megindítása

10. § (1) Aki közlekedési balesetet észlel, köteles azt haladéktalanul a rendőrségnek bejelenteni. A rendőrség haladéktalanul értesíti azokat a szerveket, amelyek feladatkörébe tartozik a közlekedési baleset következtében veszélybe került személyek részére segítségnyújtása, az élet- és vagyonbiztonság védelme, a közlekedési baleset szakmai vizsgálata.

(2) A vasúti vagy víziközlekedési balesetben vagy eseményben részt vevő jármű személyzete, a járművek üzemben tartói, az érintett közlekedési infrastruktúra üzemben tartói, továbbá a vasúti és víziközlekedési baleset vagy esemény kivizsgálását végző más hatóságok haladéktalanul kötelesek jelenteni a közlekedésbiztonsági szervnek a bekövetkezett vasúti és víziközlekedési balesetet vagy eseményt az e törvény végrehajtására kiadott jogszabályban meghatározott adattartalommal. A bejelentési kötelezettség kiterjed a magyar úszólétesítményt külföldön ért balesetre is.

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

(4) Amennyiben

a) a légi jármű üzemeltetője vagy üzemben tartója,

b) a repülőtér üzemben tartója,

c) a kivizsgálást végző más hatóság,

d) a légiforgalmi szolgálatot, vagy a földi kiszolgálással kapcsolatos feladatot ellátó személy,

e) a légi jármű személyzete,

f) a légi jármű vagy annak bármely felszerelése vagy alkatrésze tervezésével, gyártásával, karbantartásával vagy módosításával foglalkozó személy,

g) a légi jármű vagy annak bármely felszerelése, vagy alkatrésze karbantartási célú átvizsgálásáról vagy üzembe helyezéséről szóló igazolást aláíró személy,

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

a feladata ellátása során repülőeseményről vagy légiközlekedési rendellenességről szerez tudomást, köteles azt repülőesemény esetében haladéktalanul, légiközlekedési rendellenesség esetében 24 órán belül bejelenteni.

(4a) A (4) bekezdésben meghatározott bejelentési kötelezettség kiterjed a magyar légi járművel külföldön bekövetkezett repülőeseményre és légiközlekedési rendellenességre is.

(4b) A (2) és a (4) bekezdés szerinti, a légiközlekedési balesetről, súlyos repülőeseményről, repülőeseményről vagy légiközlekedési rendellenességről szóló bejelentést személyesen vagy a légiközlekedésről szóló törvényben meghatározott baleseti ügyeleti szolgálat útján kell megtenni, a 22. § (1) bekezdés b) és d) pontja, és (2) bekezdése alapján kiadott jogszabályban meghatározott adattartalommal.

(4c) A (4) és a (4a) bekezdésben meghatározott bejelentési kötelezettség nem terjed ki az állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési rendellenességre.

(5) A légiközlekedésben előforduló jelentési kötelezettség alá eső események tájékoztató jellegű felsorolását a 22. § (1) bekezdés *b)* és *d)* pontjában és a (2) bekezdésében foglalt felhatalmazás alapján kiadott jogszabály állapítja meg.

(5a) A bejelentőt – bejelentése miatt – munkáltatója részéről nem érheti hátrány.

(6) A baleseti ügyeleti szolgálat a bejelentéseket telefonon, elektronikus úton, valamint levélben fogadja a közlekedésbiztonsági szerv honlapján és a Magyar Köztársaság Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványában (AIP) közzétett címen és telefonszámon. A közlekedésbiztonsági szerv nyilvántartásba veszi a bejelentést, és a baleseti ügyeleti szolgálat segítségével haladéktalanul megteszi a vizsgálat megkezdéséhez szükséges intézkedéseket. Amennyiben a bejelentés nem az üzemben tartótól származik, a közlekedésbiztonsági szerv az üzemben tartót haladéktalanul értesíti. Légiközlekedési balesetek, súlyos repülőesemények és repülőesemények esetében a közlekedésbiztonsági szerv haladéktalanul értesíti a légiközlekedési hatóságot.

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

(8) A vizsgálóbizottság legalább két tagból áll. A bizottság tagjait a közlekedésbiztonsági szerv vezetője írásban jelöli ki a vizsgálat lefolytatására, egyidejűleg kijelöli a szakmai vizsgálat megszervezésével, végrehajtásával és felügyeletével megbízott vizsgálatvezetőt. A bizottság munkájában való részvételre a közlekedésbiztonsági szerv kormánytisztviselőin kívül más, a szakmai vizsgálat lefolytatására – a 22. § (1) bekezdés *a–c)* pontjában kapott felhatalmazás alapján kiadott rendeletben meghatározott – szakértelemmel rendelkező személy is igénybe vehető. A vizsgálat vezetője a közlekedésbiztonsági szerv kormánytisztviselője. A súlyos repülőesemény kivételével az egyéb közlekedési esemény vizsgálatára a közlekedésbiztonsági szerv kormánytisztviselői közül – vizsgálóbizottság helyett – szakmai kivizsgáló is kijelölhető. A szakmai kivizsgáló a vizsgálóbizottság feladatait látja el és gyakorolja jogait.

(9) A közlekedésbiztonsági szerv vezetője a bejelentést követően haladéktalanul írásban kijelöli a vizsgálóbizottság tagjait, és ezzel megindítja a szakmai vizsgálatot. A vizsgálóbizottság a kijelölést követően haladéktalanul megkezdí a szakmai vizsgálatot. Amennyiben a közlekedési balesetben és egyéb közlekedési eseményben több jármű érintett, azt egy esetnek kell tekinteni. Az esetet a legsúlyosabb következmény alapján kell minősíteni.

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

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

(12) A helyszíni szemle vezetőjének jelentése alapján a közlekedésbiztonsági szerv vezetője az állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési baleset bejelentésétől

számított 24 órán belül tájékoztatást ad a balesetről a honvédelemért felelős miniszter és a Magyar Honvédség vezérkari főnöke, illetve a rendvédelmi szervek érintettsége esetén az illetékes miniszter részére.

(13) A (11) bekezdés szerinti megfigyelő a vizsgálóbizottsággal, illetve a szakmai kivizsgálóval együtt lehet jelen a vizsgálati cselekményeknél, és gyakorolhatja iratbetekintési jogát, jogosult továbbá arra, hogy indítványozza kérdés feltételét tanúhoz, illetve szakértőhöz, továbbá jogosult nyilatkozatot tenni.

(14) A belföldön külföldi járművel bekövetkezett közlekedési baleset és egyéb közlekedési esemény bekövetkezésekor a közlekedésbiztonsági szerv a lehető legkisebb késedelemmel értesíti a járművet lajstromozó (nyilvántartó), üzemben tartó (üzemeltető), tervező, gyártó, valamint nemzetközi szerződésben meghatározott érintettségű állam balesetkivizsgáló szervét. Az értesítést a nemzetközi szerződésekben meghatározott hivatalos munkanyelven kell megküldeni. Az értesítés tartalmát külön jogszabály határozza meg. Az értesítés az adott időpontban rendelkezésre álló információkat tartalmazza, az egyes információk hiánya miatt az értesítés nem szenvedhet késedelmet. A hiányzó adatokat és az egyéb kapcsolódó információkat azok beszerzését követően haladéktalanul pótolni kell.

A helyszín biztosítása

11. § (1) A helyszín biztosításáról és a (7) bekezdés szerinti változatlanul hagyásáról

a) légiközlekedési baleset esetében a rendőrség, súlyos repülőesemény és repülőesemény esetében a légi jármű parancsnoka, akadályoztatása esetén a légi jármű személyzete, illetve a légi jármű üzemben tartója,

b) víziközlekedési baleset esetében az úszólétesítmény vezetője, akadályoztatása esetén a személyzet, illetve a baleset helyszínére érkezését követően a rendőrség,

c) súlyos vasúti baleset és vasúti baleset esetében a rendőrség

gondoskodik.

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

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

a) a légi jármű parancsnoka vagy személyzete, illetve a repülőtéri szolgálatok vezetője,

b) vasúti baleset esetén a balesettel érintett terület tulajdonosa (kezelője, használója) vagy annak alkalmazottja, valamint a vonat személyzete,

c) az úszólétesítmény vezetője vagy tisztje

látja el.

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

(5) A szakmai vizsgálat tárgyává tett közlekedési baleset és egyéb közlekedési esemény helyszínének megbontásához – a személyek életének, testi épségének védelme vagy katasztrófhelyzet felszámolása érdekében tett intézkedésektől, valamint halaszthatatlan eljárási cselekménytől eltekintve – a vizsgálóbizottság vezetőjének hozzájárulása szükséges.

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

(7) A helyszín változatlanul hagyása és a nyomok, valamint a roncsok megőrzése érdekében a rendelkezésre álló eszközökkel mindent meg kell tenni azért, hogy az időjárás vagy más körülmény ne okozzon károsodást, továbbá távol kell tartani az illetékteleneket. A helyszín eredeti állapotban való megőrzésétől kizárólag akkor lehet eltekinteni, ha azt személyek életének, testi épségének védelme, katasztrófhelyzet felszámolásához nélkülözhetetlen azonnali intézkedések, valamint halaszthatatlan eljárási cselekmények indokolják; ilyen esetekben is kizárólag az ezen intézkedésekkel vagy cselekményekkel közvetlenül összefüggő változtatásokat szabad végrehajtani. A helyszín változtatásáról a nyomokat rögzítő bizottságot a helyszínre érkezésekor haladéktalanul tájékoztatni kell, amennyiben arra lehetőség van, a végrehajtott változtatásokat jegyzőkönyvben vagy képi úton rögzíteni kell.

(8) Amennyiben a helyszín katonai vagy rendészeti létesítmény területe, vagy őrzött szállítmány, a helyszín, illetve a szállítmány őrzéséről és változatlanul hagyásáról az illetékes katonai, illetve rendészeti szerv gondoskodik.

(9) A helyszín őrzését és annak időtartamát a szakmai vizsgálat vezetőjének az illetékes rendőri, katonai szervekkel egyeztetni kell.

(10) A közlekedésbiztonsági szerv, illetve a vizsgálóbizottság a lehető legrövidebb időn belül befejezi a helyszíni szemlét a közlekedés zavartalanságának mielőbbi helyreállítása érdekében.

(11) A közlekedési baleset és egyéb közlekedési esemény esetén a személyzet és az utasok tulajdonának, továbbá a speciális eszközöknek és tartozékoknak, valamint a rakományoknak a begyűjtése, nyilvántartásba vétele az üzemben tartó vagy az üzemeltető feladata, azok helyszínről történő elszállítására – az érintett hatóságokkal történt egyeztetést követően – a vizsgálóbizottság vezetője ad engedélyt.

11/A. § (1) A vizsgálóbizottság a helyszínen szemlét folytat le, amelyről helyszíni szemlejegyzőkönyvet vesz fel.

(2) A közlekedésbiztonsági szerv vizsgálóbizottsága szakmai vizsgálatához felhasználhatja más hatóság, illetve az üzemben tartó vagy üzemeltető által készített helyszíni szemlejegyzőkönyvet is.

(3) A mentés vezetője köteles a szükséges segítséget megadni a rendelkezésére álló eszközökkel a bizonyítékok begyűjtéséhez, a nyomok rögzítéséhez és minden olyan mérés elvégzéséhez, amelyek a kárelhárítás során megváltozhatnak.

(4) Amennyiben törvény eltérően nem rendelkezik, a vizsgálóbizottság vezetője a helyszíni vizsgálattal összefüggésben, a vizsgálat idejére jogosult – az esemény vizsgálatában érintett hatóságokkal egyeztetve – a helyszín környezetében lévő infrastruktúrán zajló forgalom, illetve tevékenység szükséges mértékű és időtartamú korlátozására vagy szüneteltetésére.

(5) A helyszíni vizsgálat befejezését követően a le nem foglalt járművek, berendezések eltávolításáról az üzemben tartó (üzemeltető), annak hiányában a tulajdonos gondoskodik.

(6) A helyszíni vizsgálatban részt vevő személyeket megfelelő védőruházattal, külön jogszabályban meghatározott kötelező védőoltásokkal és az azonosítást megkönnyítő jelzéssel, valamint a helyszíni szemle lefolytatásához megfelelő technikai felszereléssel kell ellátni.

(7) Az érintett üzemben tartó (üzemeltető) felelős vezetője a közlekedésbiztonsági szerv kérésére gondoskodik a közlekedési tevékenységgel kapcsolatos dokumentumok, okmányok összegyűjtéséről és elismervény ellenében azoknak a nyomokat rögzítő bizottság rendelkezésére bocsátásáról.

(8) A meghatalmazott képviselők helyszínre történő érkezése nem késleltetheti a helyszíni szemle megkezdését és lefolytatását.

Adatrögzítők

11/B. § (1) Az adatrögzítő berendezések által rögzített adatok, információk visszanyerését, kiolvasását, kezelését csak arra kiképzett és feljogosított személy végezheti.

(2) Az adatrögzítő berendezések által rögzített adatok, információk visszanyerése, kiolvasása iránt a vizsgálóbizottság intézkedik. Amennyiben a vizsgálóbizottság nem rendelkezik ehhez megfelelő eszközzel vagy berendezéssel, abban az esetben olyan más, hazai vagy külföldi szervezethez fordulhat, amely a vizsgálat elvégzéséhez szükséges feltételeket biztosítja.

(3) Az (1) bekezdés szerinti adatokat, információkat – figyelemmel a 18. § (6) bekezdésére – a nyomozó hatóság kérésére át kell adni.

(4) A járművekben lévő adatrögzítőket – beleértve a hangrögzítőket is – a közlekedésbiztonsági szerv a szakmai kivizsgálás eredményessége érdekében abban az esetben is lefoglalhatja, illetve elrendelheti azok adattartalmának letöltését, ha ezzel a jármű újbóli üzembe helyezését késlelteti.

A bizonyítékok megőrzése

12. § (1) Amennyiben további vizsgálat szükséges, a vizsgálóbizottság vezetőjének az érintett hatósággal egyeztetett döntése alapján, a közlekedésbiztonsági szerv az üzemben tartó (üzemeltető) – annak hiányában a tulajdonos – közreműködésével és költségére az érintett járművet, berendezést, roncsot és tartozékait, valamint az egyéb bizonyítékokat a vizsgálat lefolytatására alkalmas helyre szállíttatja, és további őrzéséről intézkedik. Az

őrzés megszüntetéséről a vizsgálóbizottság vezetője és az esemény vizsgálatában részt vevő hatóságok közösen döntenek.

(2) A közlekedésbiztonsági szerv az őrizetébe került bizonyítékokat erre alkalmas módon berendezett, elkülönített és az illetéktelenek elől elzárt helyen őrzi meg. A megőrzés során a közlekedésbiztonsági szerv gondoskodik a bizonyítékok azonosíthatóságáról és megváltoztathatlanságáról.

(3) A nyomozó hatóság és a szabálysértési hatóság által lefoglalt bizonyítékoknak a vizsgálóbizottság által szükségesnek ítélt vizsgálata iránt – az érintett hatóságokkal egyeztetett módon – a vizsgálóbizottság vezetője intézkedik.

(4) A közlekedési esemény szakmai vizsgálata során átvett vagy lefoglalt bármely járművet, berendezést és egyéb dolgot – ha arra a vizsgálat lefolytatásához már nincs szükség – az érintett hatóságokkal történt egyeztetést követően át kell adni a tulajdonosának, üzemben tartójának vagy az általuk kijelölt szerv, személy részére. Ha a jogosult a dolgot megfelelő határidő alatt felszólításra nem szállítja el, a közlekedésbiztonsági szerv – állami légi jármű, honvédelmi és rendvédelmi célú vasúti jármű vagy úszólétesítmény kivételével – értékesítés vagy felhasználás tekintetében a felelős őrzés szabályai szerint jár el (Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény 197. §). Állami légi jármű, honvédelmi és rendvédelmi célú vasúti jármű vagy úszólétesítmény tekintetében az üzemben tartó a jármű, berendezés és egyéb dolog átvételéről köteles intézkedni.

A szakmai vizsgálatban részt vevő személyek

13. § (1) A vizsgálóbizottság tagja, illetve szakmai kivizsgáló nem lehet az, aki

a) érintett a közlekedési balesetben vagy az egyéb közlekedési eseményben, valamint annak közeli hozzátartozója [Ptk. 685. § b) pont],

b) eljár a közlekedési baleset vagy az egyéb közlekedési esemény tárgyában indult más hatósági, szabálysértési vagy büntetőeljárásban, továbbá

c) az a személy, akit a közlekedési balesetet, az egyéb közlekedési eseményt hatósági, szabálysértési vagy büntetőeljárás keretében vizsgáló más hatóság a vizsgálatba szakértőként bevont,

d) akitől a közlekedési baleset vagy az egyéb közlekedési esemény tárgyilagosa vizsgálata egyéb okból nem várható el,

e) a vizsgálat által érintett szerv (gazdálkodó szervezet) vezető tisztségviselőjének vagy tulajdonosának közeli hozzátartozója.

(2) A vizsgálóbizottság vezetőjének és kormánytisztviselő tagjainak a következő végzettséggel és képesítéssel kell rendelkezniük:

a) szakirányú felsőfokú iskolai végzettség és az érintett jármű szerinti szakterületen legalább öt év szakmai gyakorlat, valamint

b) a közlekedésbiztonsági szervnél elvégzett, vagy más közlekedésbiztonsági szervnél, képző szervnél, illetve nemzetközi szervezetnél elvégzett és a közlekedésbiztonsági szerv által elfogadott közlekedési balesetvizsgáló tanfolyam elvégzését igazoló irat.

14. § A vasúti és víziközlekedési balesetekben vagy esemény során elhalálozott személyek hozzátartozóit, valamint sérültjeit a vizsgálatról és annak folyamatáról tájékoztatni kell, és lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a vizsgálattal kapcsolatos álláspontjukat kifejthessék és a zárójelentés tervezetében szereplő adatokhoz megjegyzést fűzzenek.

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

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

a) tervező,

b) gyártó,

c) üzemben tartó, illetve üzemeltető,

d) hatósági nyilvántartásában (lajstromában) nyilvántartó (a továbbiakban: lajstromozó),

e) kezelő személyzet jogosításait kiadó

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

(2a) A (2) bekezdés szerinti meghatalmazott képviselők a vizsgálóbizottság vezetőjének felügyelete alatt a szakmai vizsgálat során jogosultak:

a) megtekinteni a baleset helyszínét és megvizsgálni a roncsokat,

b) javaslatot tenni a tanúmeghallgatás témaköreire és hozzáférni a tanúk által szolgáltatott információkhoz,

c) másolatot kapni minden vonatkozó dokumentumból és hozzáférni a releváns tényadatokhoz,

d) jelen lenni az adatrögzítő kiolvasásánál,

e) részt venni a helyszínen kívüli vizsgálati tevékenységekben, például az egyes alkatrészek vizsgálatában, műszaki megbeszéléseken, a tesztekben és szimulációkban,

f) részt venni a kivizsgálás előre haladásáról tartott, az elemzéseket, a megállapításokat, az okokat és a biztonsági ajánlásokat vizsgáló értekezleten,

g) előterjesztést tenni a kivizsgálás különböző elemeire.

(3) A meghatalmazott képviselő segítségével

a) az üzemeltető,

b) az üzemben tartó,

c) a tervező,

d) a gyártó,

e) légi jármű és úszólétesítmény esetén a lajstromozó, vasúti jármű esetén a nyilvántartó

állam kivizsgáló szerve a vizsgálathoz az üzemeltető, az üzemben tartó, a tervező, és a gyártó által ajánlott egy vagy több tanácsadót nevezhet ki. Amennyiben a 15. § (2) bekezdése alapján érintett állam nem jelöl ki meghatalmazott képviselőt, az üzemeltető, az üzemben tartó, a tervező és a gyártó képviselőjét a vizsgálóbizottság vezetője a szakmai vizsgálatba tanácsadónak hívhatja meg.

(4) A légiközlekedési baleset kivételével a közlekedési balesetben elhalálozott vagy halálos sérülést szenvedett személy állampolgársága szerinti állam a vizsgálóbizottság mellé meghatalmazott képviselőt delegálhat.

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

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

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

(8) A kizárólag állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési balesettel, súlyos repülőeseménnyel, repülőeseménnyel vagy légiközlekedési rendellenességgel érintett járművet, infrastruktúrát tervező, gyártó, üzemben tartó, üzemeltető, lajstromozó állam katonai szakmai kivizsgáló szerve a közlekedésbiztonsági szerv felhívására a vizsgálóbizottság mellé, vagy amennyiben a közlekedésbiztonsági szerv meghatalmazott képviselő küldésére jogosult, az ő munkájának segítésére, tanácsadót delegálhat.

(9) A (8) bekezdésben megjelölt tanácsadó az EU-rendelet 8. cikk (2) bekezdésében meghatározott jogokat gyakorolhatja, továbbá biztosítja a vizsgálóbizottság által kért információkat, adatokat és felszereléseket, valamint köteles betartani az EU-rendelet 14. cikkének érzékeny biztonsági információk védelmére vonatkozó rendelkezéseit.

15/A. § Az állami légi jármű fegyverzeti, titkosító, felderítő berendezéseinek, valamint ezek okmányainak vizsgálatát a vizsgálóbizottság vezetője által kijelölt, arra jogosult személy végzi.

Zárójelentés-tervezet

15/B. § (1) A vizsgálóbizottság vezetője a szakmai vizsgálat alapján elkészíti a zárójelentés tervezetét, és – amennyiben szükséges – annak részeként kidolgozza a javasolt biztonsági ajánlásokat és benyújtja a közlekedésbiztonsági szerv vezetőjének.

(2) A vasúti és víziközlekedési balesetek és események kapcsán készült zárójelentés tervezetét a közlekedésbiztonsági szerv vezetője megküldi

a) a közlekedési hatóságoknak, a közlekedési balesetben vagy egyéb közlekedési eseményben érintett szakszemélyzetnek, az érintett szervezet vezetőjének,

b) a biztonsági ajánlások címzettjeinek és

c) a vizsgálatban részt vett államok balesetkivizsgáló szerveinek

amelyre azok – a kézhezvételtől számított 60 napon belül – észrevételt tehetnek.

(2a) A (2) bekezdésben meghatározott határidőt kell alkalmazni a légiközlekedési baleset, a súlyos repülőesemény, a repülőesemény és a légiközlekedési rendellenesség kapcsán megküldött zárójelentés-tervezet esetében is.

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

(4) A közlekedésbiztonsági szerv vezetője a szakmai vizsgálat iratai és a rendelkezésre álló adatok alapján felülvizsgálja a zárójelentés tervezetét, amelynek során ellenőrzi, hogy a vizsgálatot az előírásoknak megfelelően folytatták-e le.

(5) A vizsgálóbizottság a zárójelentés-tervezetre tett észrevételek figyelembevételével véglegesíti annak szövegét.

(6) A zárójelentés-tervezetet nem lehet közzétenni.

A zárójelentés

16. § (1) A szakmai vizsgálat eredményéről a közlekedésbiztonsági szerv a zárójelentés-tervezeten alapuló zárójelentést készít, amelyet a közlekedésbiztonsági szerv vezetője ad ki.

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

(3) A vasúti és víziközlekedési balesetek és események kapcsán készült zárójelentés és az abban foglalt biztonsági ajánlás nem tartalmazhat a közlekedési balesettel vagy egyéb

közlekedési eseménnyel kapcsolatos, a vétkességre vagy felelősségre, illetve jogra vagy kötelezettségre vonatkozó megállapítást vagy feltételezést.

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

(5) A zárójelentésben meg kell jelölni az eljáró vizsgálóbizottság vezetőjének, tagjainak, valamint a vizsgálóbizottság munkáját segítő meghatalmazott képviselőknek, tanácsadóknak és az EU rendelet 21. cikk (4) bekezdése szerinti szakértőknek a nevét. A zárójelentést a vizsgálóbizottság tagjai írják alá. Az esetleges véleményeltérésre a zárójelentés aláírásakor utalni kell, és az eltérő véleményt a zárójelentéshez csatolni kell.

(6) A vasúti és víziközlekedési balesetek és események, valamint a kizárólag állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési balesetek, súlyos repülőesemények vagy repülőesemények kapcsán készült zárójelentést a közlekedésbiztonsági szerv köteles megküldeni a közlekedési balesetben vagy egyéb közlekedési eseményben érintetteknek, a biztonsági ajánlás címzettjeinek, valamint minden olyan szervezetnek, amely abból biztonsági szempontból hasznos következtetéseket vonhat le. A zárójelentést meg kell küldeni az e törvény végrehajtására kiadott miniszteri rendeletben meghatározott nemzetközi szervezeteknek, az Európai Bizottságnak és az Európai Vasúti Ügynökségnek.

(7) A közlekedésbiztonsági szerv a zárójelentést – a légiközlekedési rendellenesség vizsgálatával kapcsolatban készített zárójelentés kivételével – honlapján közzéteszi.

(8) A vasúti és víziközlekedési balesetek és események kapcsán kibocsátott biztonsági ajánlások címzettjei a biztonsági ajánlás kézhezvételétől számított 90 napon belül írásban tájékoztatást adnak a közlekedésbiztonsági szervnek az ajánlások elfogadásáról bevezetésük határidejének megjelölésével vagy egyet nem értésükről indokolással ellátva.

(9) A biztonsági ajánlások címzettjei jelentést nyújtanak be a közlekedésbiztonsági szervhez az ajánlások nyomán megtett vagy tervezett intézkedésekről a tárgyévet követő év április 30-áig.

(10) A vasúti és víziközlekedési balesetek és események kapcsán kibocsátott zárójelentés közzétételének határideje a szakmai vizsgálat megindításától számított egy év, kivéve, ha a közlekedésbiztonsági szerven kívül álló okok miatt a közlekedési baleset vagy az egyéb közlekedési esemény vizsgálata ezen az időtartamon belül nem zárható le, ebben az esetben a vizsgálat állásáról a vizsgálat megindításától számított 12 hónapon belül, ezt követően 12 havonta időközi jelentést kell közzétenni a közlekedésbiztonsági szerv honlapján.

(11) A kizárólag állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény és repülőesemény kapcsán elkészített zárójelentés kibocsátásának határideje a szakmai vizsgálat megindításától számított 12 hónap, kivéve, ha a közlekedésbiztonsági szerven kívül álló okok miatt a légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény vagy repülőesemény vizsgálata ezen az időtartamon belül nem zárható le.

(12) A zárójelentés kijavítására és kiegészítésére a hatósági döntés kijavítására és kiegészítésére vonatkozó szabályokat kell alkalmazni.

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

(14) A kizárólag állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési balesettel, súlyos repülőeseménnyel és repülőeseménnyel összefüggő zárójelentést a közlekedésbiztonsági szerv köteles megküldeni az érintett üzemben tartónak és üzemeltetőnek, továbbá az állami légi járművel összefüggő biztonsági ajánlást – érintettségük esetén – a NATO-tagországok repülésbiztonsági szervezeteinek.

(15) Amennyiben a közlekedési baleset vagy az egyéb közlekedési esemény tárgyában indított szakmai vizsgálat lefolytatása a vizsgálat során felmerült objektív akadály miatt ellehetetlenül, a közlekedésbiztonsági szerv vezetője a zárójelentést zárójelentés-tervezet készítése nélkül adja ki.

IV. Fejezet

A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZERV ADATKEZELÉSE

17. § A közlekedésbiztonsági szerv a 7. § (1) bekezdésében és az EU-rendeletben foglalt feladatának ellátása céljából a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény szakmai vizsgálatához elengedhetetlenül szükséges mértékben az alábbi adatok kezelésére jogosult:

a) a közlekedési balesetben vagy egyéb közlekedési eseményben érintett jármű személyzete tagjainak, az érintett jármű, infrastruktúra üzemeltetésében, karbantartásában, kiszolgálásában részt vevő vagy forgalmi irányítását, tájékoztatását ellátó személy

aa) családi és utóneve, születési családi és utóneve, állampolgársága, születési helye, ideje, lakcíme, értesítési címe,

ab) képzettsége, szakmai gyakorlata, szakmai jogosultsága, az esemény idején betöltött szolgálati beosztása,

ac) egészségi állapotára vonatkozó különleges adat,

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

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

af) az esemény bekövetkeztekor, illetve azt közvetlenül megelőzően folytatott telefonforgalmának ténye;

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

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

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

(2) A zárójelentés kibocsátása után egy – halálos sérülés esetén három – évvel, de – ha e törvény ettől eltérően nem rendelkezik – legfeljebb a közlekedési baleset vagy egyéb közlekedési esemény bekövetkezése után három évvel a közlekedésbiztonsági szerv köteles – a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló törvényben meghatározottak figyelembevételével – minden, az adott ügyben kezelt személyes és különleges adatot helyreállíthatatlan módon törölni.

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

(4) A közlekedésbiztonsági szerv vezetője gondoskodik arról, hogy a személyes adatok védelmének biztosítása érdekében

a) az érintett a közlekedésbiztonsági szerv által kezelt személyes és különleges adataihoz hozzáférhessen, illetve gyakorolhassa a helyesbítéshez vagy a törléshez való jogát,

b) a kezelt adatokat töröljék, ha azok kezelésének joga – törvény rendelkezése szerint – megszűnt, vagy a bíróság az adatvédelmi eljárás során a törlést elrendelte.

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

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

18/A. § Az állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény vagy légiközlekedési rendellenesség tekintetében a

közlekedésbiztonsági szerv a nemzetbiztonsági és a honvédelmi érdekekre figyelemmel ad tájékoztatást a sajtó részére.

18/B. § A közlekedésbiztonsági szerv vezetője az állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési balesettel, súlyos repülőeseménnyel, repülőeseménnyel vagy légiközlekedési rendellenességgel összefüggésben feladat- és hatáskörében minősítésre jogosult.

V. Fejezet

NEMZETKÖZI EGYÜTTMŰKÖDÉS

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

(1a) Amennyiben a víziközlekedési baleset vagy víziközlekedési esemény az Európai Gazdasági Térség két vagy több államát érinti, az érintett tagállamok kijelölt vizsgálóbizottságai megállapodnak, hogy melyikük végzi el a szakmai vizsgálatot, vagy azt közösen végzik el, és haladéktalanul megállapodnak abban, hogy melyikük legyen a vizsgálatot vezető tagállam.

(1b) Ugyanazon tengeri víziközlekedési baleset vagy tengeri víziközlekedési esemény párhuzamos vizsgálatára csak kivételes esetekben kerülhet sor. Tengeri víziközlekedési baleset vagy tengeri víziközlekedési esemény párhuzamos vizsgálata esetén a közlekedésbiztonsági szerv a miniszter útján értesíti az Európai Bizottságot a párhuzamos vizsgálat indokairól. Párhuzamos vizsgálat során az abban részt vevő más tagállam vizsgálóbizottságával együtt kell működni, és a vizsgálat során gondoskodni kell a kölcsönös tájékoztatásról.

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

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

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

(2a) A víziközlekedési baleset és víziközlekedési esemény kapcsán vizsgálóbizottság kezdeményezésére a közlekedésbiztonsági szerv vezetője más államok vizsgáló testületeit vagy nemzetközi szervezetet felkérhet arra, hogy a szakmai vizsgálat vezetését

vállalja, a szakmai vizsgálatot folytassa le vagy a szakmai vizsgálatához kapcsolódó meghatározott feladatot végezzen el.

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

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

(5) Az 1. § (2) bekezdésében meghatározott esetben a légiközlekedési baleset és a súlyos repülőesemény szakmai vizsgálatát, a szakmai vizsgálat valamely részét a közlekedésbiztonsági szerv vezetője indokolt esetben a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek (ICAO) átadhatja.

(6) A közlekedési baleset és a súlyos repülőesemény szakmai vizsgálatát, ha a szakmai vizsgálatban a közlekedésbiztonsági szerv eljárása a közigazgatási hatósági eljárás általános szabályairól szóló törvény szerint kizárt, a közlekedésbiztonsági szerv vezetője a szakmai vizsgálatot másik EGT-állam vizsgáló szervét bízta meg.

(7) A közlekedésbiztonsági szerv együttműködési megállapodást köthet a közlekedési balesetek és az egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatára jogosult külföldi szervvel.

19/A. § (1) A külföldi kivizsgáló szerv által végzett vizsgálatban a közlekedésbiztonsági szerv a külföldi kivizsgáló szerv felkérése esetén részt vehet, illetve a vizsgálatba meghatalmazott képviselőt és tanácsadót küldhet.

(2) A vasúti és víziközlekedési balesetek és események esetén a részvételi szándékról, a meghatalmazott képviselő vagy a tanácsadó személyéről, várható érkezéséről a bejelentés vételét követően a külföldi kivizsgáló szervet haladéktalanul tájékoztatni kell. A tanácsadó küldése vonatkozásában e szabályokat a légiközlekedés területére is alkalmazni kell.

(3) A külföldi kivizsgáló szerv által végzett vizsgálatához a közlekedésbiztonsági szerv a rendelkezésére álló információkat az e törvényben és egyéb jogszabályokban meghatározott adatvédelmi rendelkezések figyelembevételével továbbítja.

(4) Magyar lajstromba vagy nyilvántartásba vett járművel, illetve a Magyar Köztársaság területén letelepedett üzemeltető, üzemben tartó járművével külföldön bekövetkezett közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események külföldi szakmai vizsgálatához a közlekedésbiztonsági szerv által kijelölt meghatalmazott képviselő segítségével a közlekedésbiztonsági szerv, valamint az üzemben tartó, a gyártó és a tervező egy vagy több tanácsadót jelölhet ki. Amennyiben a közlekedésbiztonsági szerv nem jelöl ki meghatalmazott képviselőt, a külföldi vizsgálóbizottság felkérésére az üzemben tartó, a gyártó és a tervező részt vehet a szakmai vizsgálatban.

(5) A meghatalmazott képviselő és tanácsadó az esettel kapcsolatosan – az e törvény rendelkezéseinek figyelembevételével – minden vonatkozó és rendelkezésre álló információt köteles a külföldi vizsgálóbizottság rendelkezésére bocsátani.

KÖLTSÉGEK

19/B. § (1) Az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes két vagy több államot érintő közös szakmai vizsgálat esetén a közlekedésbiztonsági szerv saját vizsgálati tevékenységét díjmentesen végzi.

(2) Amennyiben a Magyar Köztársaság a szakmai vizsgálatban nem érintett, a vizsgálattal érintett állam által kért segítségnyújtás költségeiről a közlekedésbiztonsági szerv megállapodhat.

V/A. Fejezet

TENGERI BALESETEKRE VONATKOZÓ KÜLÖNÖS SZABÁLYOK

19/C. § E fejezet alkalmazásában:

a) vizsgálatot vezető állam: az az állam, amely az érdekelt államok kivizsgáló szerveinek közös megállapodása alapján, a vizsgálat lefolytatásáért a felelősséget vállalja;

b) érdekelt állam: az az állam,

ba) amelynek a vizsgálat által érintett úszólétesítmény a lobogóját viseli,

bb) amelynek beltengerén vagy parti tengerén a víziközlekedési baleset vagy víziközlekedési esemény történt,

bc) ahol vagy amelynek a nemzetközi jog által elismert joghatósága alá tartozó területén a víziközlekedési baleset vagy víziközlekedési esemény súlyos környezeti károkkal fenyegetett vagy károkat okozott,

bd) amelynek a víziközlekedési baleset következményei súlyos károkat okoztak a belterületén, vagy a felségterületén levő mesterséges szigeteken, épületekben, vagy műtárgyakban,

be) amelynek állampolgára a baleset során életét veszítette, vagy súlyos sérülést szenvedett,

bf) melynek olyan információ áll rendelkezésére, ami hasznos lehet a vizsgálat lefolytatásához,

bg) amelyik valamilyen más, a kivizsgálást vezető állam által lényegesnek ítélt okból kifolyólag érdekelttségét jelzi.

19/D. § (1) E törvény rendelkezéseit kell alkalmazni olyan tengeri víziközlekedési balesetekre és tengeri víziközlekedési eseményekre is, amelyek – tekintet nélkül a bekövetkezés helyére vagy az érintett hajó(k) lobogójára – a Magyar Köztársaság alapvető érdekeit érintik.

(2) E törvény hatálya nem terjed ki olyan tengeri víziközlekedési balesetekre és tengeri víziközlekedési eseményekre, amelyek csak a következő típusú úszólétesítményeket érintik:

a) gazdasági célú hajózási tevékenységre nem használt, nem gépi meghajtású vízijármű és egyéb úszólétesítmény, kedvtelési célú hajó, kivéve, ha legénységgel közlekedik vagy fog közlekedni, és kereskedelmi céllal 12 utasnál többet szállít;

b) 15 méternél rövidebb halászhajó;

c) rögzített nyílt tengeri fúróberendezés.

(3) Ha a közlekedésbiztonsági szerv a 7. § (1) bekezdés d) pontja alapján a tengeri súlyos víziközlekedési baleset kapcsán nem indít vizsgálatot, ennek indokairól az EMCIP adatbázison keresztül értesíti az Európai Bizottságot.

(4) A szakmai vizsgálatot a tengeri víziközlekedési baleset vagy tengeri víziközlekedési esemény bekövetkezése után a kivitelezhetőség függvényében haladéktalanul – de legkésőbb a bekövetkezését követő két hónapon belül – meg kell kezdeni.

(5) Az érdekelt harmadik államokkal együtt kell működni, és biztosítani kell számukra jelen törvény meghatalmazott képviselőkre és tanácsadókra vonatkozó szabályait.

19/E. § (1) Amennyiben a közlekedésbiztonsági szerv egy érdekelt harmadik állam által folytatott vizsgálatban közreműködik, e közreműködése nem sértheti a jelen törvény szerinti vizsgálat lefolytatásával és a jelentéstételi kötelezettségekkel kapcsolatos követelményeket. Ha az érdekelt harmadik állam vizsgálatot folytat, a közlekedésbiztonsági szerv határozhat úgy, hogy nem végez párhuzamos vizsgálatot, amennyiben a harmadik állam a vizsgálatot a tengeri víziközlekedési balesetek és tengeri víziközlekedési események kivizsgálásáról szóló, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által kiadott szabályzatnak megfelelően végzi.

(2) A tengeri víziközlekedési balesetek és tengeri víziközlekedési események kapcsán az adatok összefoglaló elemzése, valamint az elvégzett kivizsgálások eredményei alapján biztonsági ajánlás kiadására az Európai Bizottság is jogosult.

(3) Amennyiben a szakmai vizsgálat során időközi jelentést kell kiadni, azt meg kell küldeni az Európai Bizottságnak.

(4) Amennyiben a közlekedésbiztonsági szerv a vizsgálat bármely szakaszában arra az álláspontra jut, hogy sürgős uniós szintű fellépésre van szükség az új balesetek kockázatának megelőzése érdekében, haladéktalanul tájékoztatnia kell az Európai Bizottságot a korai vészjelzés szükségességéről.

VI. Fejezet

AZ ÜZEMBENTARTÓI VIZSGÁLAT

20. § (1) A 7. § (1) bekezdés a) pontjában meg nem jelölt egyéb közlekedési esemény tekintetében, ha a közlekedésbiztonsági szerv nem folytat le szakmai vizsgálatot, a közlekedés biztonsága érdekében a közlekedési esemény kivizsgálására a légiközlekedésről szóló vagy a vasúti közlekedésről szóló törvény alapján létrehozott

biztonsági szervezetet irányító személyt vagy a víziközlekedésről szóló törvényben meghatározott vezetőt hívja fel (üzemben tartói vizsgálat).

(1a) Az üzemben tartói vizsgálat lefolytatásához az (1) bekezdés szerinti biztonsági szervezet vagy személy számára biztosítani kell az üzemben tartói vizsgálatához elengedhetetlenül szükséges mértékben a 7. § (1) bekezdés a) pontjában meg nem jelölt egyéb közlekedési eseménnyel érintett jármű személyzete tagjainak, az érintett jármű, infrastruktúra üzemeltetésében, karbantartásában, kiszolgálásában részt vevő vagy forgalmi irányítását, tájékoztatását ellátó személyre vonatkozó, a 17. § a) pont aa)–af) alpontjában, valamint b) pontjában meghatározott adatokat azzal, hogy ezek az adatok, valamint az adattovábbítás módja a személy azonosítására nem lehetnek alkalmasak.

(1b) Az (1) bekezdés szerinti biztonsági szervezet vagy személy jogosult az érintett személy nevét és lakcímét a vele az üzemben tartói vizsgálatnál összefüggésben történő kapcsolattartás céljából, az egyéb személyes és különleges adatoktól elkülönítve kezelni.

(1c) Az üzemben tartói vizsgálat eredményéről az (1) bekezdés szerinti biztonsági szervezet vagy személy üzemben tartói jelentésben tájékoztatja a közlekedésbiztonsági szervet. Az üzemben tartói jelentés személyes adatot nem tartalmazhat.

(1d) A kezelt adatokat – a katonai célú állami légiközlekedés kivételével – legkésőbb az üzemben tartói jelentés közlekedésbiztonsági szerv részére történő megküldését követő 30. napon helyreállíthatatlan módon törölni kell. A katonai célú állami légiközlekedés esetén a személy azonosítására szolgáló adatokat legkésőbb az üzemben tartói jelentés közlekedésbiztonsági szerv részére történő megküldését követő 30. napon helyreállíthatatlan módon törölni kell.

(2)

(3)

(4)

(5) Az üzembentartói vizsgálatot a külön jogszabályban foglaltak szerint kell lefolytatni.

VI/A. Fejezet

BÍRSÁG

20/A. § (1) Aki az EU-rendelet, valamint e törvény rendelkezéseit megszegve – a katonai célú állami légiközlekedés kivételével –

a) az EU-rendelet 14. cikke szerinti védelem alatt álló információt közzétesz,

b) a vizsgálatot végzők munkáját akadályozza,

c) bizonyítékok, lényeges információk vagy dokumentumok átadását megtagadja, azokat elrejtji, megváltoztatja vagy megsemmisíti, vagy

d) a közlekedési baleset vagy egyéb közlekedési esemény bejelentésére vonatkozó kötelezettségét elmulasztja

természetes személy esetén 1 000 000 Ft-ig, jogi személy vagy jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet esetén 20 000 000 Ft-ig terjedő bírság szabható ki.

(2) A bírság összegének megállapításánál a közlekedésbiztonsági szerv figyelembe veszi:

a) a szakmai vizsgálat akadályozásának mértékét,

b) a közlekedésbiztonság veszélyeztetésének mértékét,

c) az érintett vagyoni helyzetét és jövedelmi viszonyait,

d) a közlekedési tevékenység jellegét és nagyságrendjét, továbbá

e) a bírságnak ugyanabban a szakmai vizsgálatban történő ismételt kiszabása esetén az előző bírságolások számát és mértékét.

(3) A szakmai vizsgálat során a bírság ismételten is kiszabható.

(4) A bírság összegét a bírságot kiszabó határozat közlésétől számított 30 napon belül a közlekedésbiztonsági szerv által rendelkezésre bocsátott postai feladóvevényen vagy átutalással kell közlekedésbiztonsági szerv Magyar Államkincstárnál vezetett előirányzat-felhasználási keretszámlájára igazoltan befizetni.

(5) A bírságból befolyt összeget a közlekedésbiztonsági szerv elkülönítetten kezeli és a beszedett bírságokról nyilvántartást vezet.

(6) A bírság kiszabására és végrehajtására egyebekben a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló törvény rendelkezéseit kell alkalmazni.

VII. Fejezet

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

21. § (1) Ez a törvény – a (2) és (3) bekezdésben foglalt kivételekkel – 2006. január 1-jén lép hatályba.

(2)–(3)

(4)

a)–b)

c)

d)

(5)–(6)

22. § (1) Felhatalmazást kap a miniszter, hogy

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

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

c) a víziközlekedési balesetek és a víziközlekedési események vizsgálatának részletes szabályait,

d) az üzembentartói vizsgálat szabályait

rendeletben állapítsa meg.

(2) Felhatalmazást kap a miniszter, hogy a honvédelemért felelős miniszter és a rendészetért felelős miniszter egyetértésével kiadott rendeletben állapítsa meg a kizárólag állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési balesetek, repülőesemények és légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának részletes szabályait, valamint a kizárólag állami légi járművel összefüggő üzembentartói vizsgálat szabályait.

(3) Felhatalmazást kap a honvédelemért felelős miniszter, hogy a miniszter, a rendészetért felelős miniszter és az adópolitikáért felelős miniszter egyetértésével kiadott rendeletben állapítsa meg a kizárólag a honvédség, illetve a rendvédelmi szervek úszólétesítményeivel való közlekedés során bekövetkezett súlyos víziközlekedési balesetek és rendkívüli hajózási események szakmai vizsgálatának részletes szabályait.

(4) Felhatalmazást kap a Kormány, hogy a közlekedésbiztonsági szervet vagy szerveket rendeletben jelölje ki.

23. § (1) Ez a törvény a következő uniós aktusoknak való megfelelést szolgálja:

a)

b) az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK irányelve (2003. június 13.) a polgári repülésben előforduló események jelentéséről, az I. és II. melléklet kivételével;

c) az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról, 3. cikk j)–o) pont, 19–25. cikk.

d) a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvénnyel együtt, a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK tanácsi és a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2009. április 23-i 2009/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, az I. és II. melléklet kivételével.

(2) Ez a törvény a következő uniós jogi aktusok végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg:

a) a Bizottság 1321/2007/EK rendelete (2007. november 12.) a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó, a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerint cserélt információk központi adattárba történő rendezésével kapcsolatos végrehajtási szabályok meghatározásáról;

b) a Bizottság 1330/2007/EK rendelete (2007. szeptember 24.) a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó információk az érdekelt felekkel történő, a 2003/42/EK irányelv 7. cikkének (2) bekezdése szerinti terjesztésére vonatkozó végrehajtási szabályok meghatározásáról.

c) a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvénnyel együtt, a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet.