



## BIZTONSÁGI IGAZGATÓSÁG

Gy. 94-339/2012.

### EMLÉKEZTETŐ

a MÁV Zrt. Biztonsági Testület 2012. március 27-i értekezletéről

*András Ányó*

Egyetértek: Dr. Túrós András

**Jelenlévők:** a melléklet szerint

**Dr. Túrós András** biztonsági igazgató köszönti a megjelenteket.

#### **I. napirendi pont: A 2012. február 25-én Rácalmás állomáson történt jelentős baleset vizsgálata és a helyreállítás**

**Kovács Sándor** TVB Bp., a balesetvizsgáló bizottság vezetője beszámolt a baleset körülményeiről és a vizsgálat megállapításairól

- a balesetvizsgálat lezárult, a Rail Cargo Hungaria Zrt. elismerte az általa üzemeltetett teherkocsi hibájából adódó felelősséget,
- a balesetet szenvedett tehervonat kocsijai nem voltak túlsúlyosak, azonban a vonat maximális terheléssel közlekedett, ezért Kelenföldről a továbbításhoz toló mozdony volt szükséges,
- az F.2.Forgalmi Utasítás Vonatok terhelése pontja azt írja elő, hogy a vonatok rendes terheléssel közlekedjenek.



**Fülesi János** Pályavasút, TEB, kárhelyparancsnok ismertette a műszaki mentést

**Dévai Tibor** Záhony TVB:

- a vonatot Eperjeske Átrakó pu. 28. vágányán rakták LIUGUNG típusú homlokrakodóval,
- a rakodógép rendelkezik kanálmérleggel, ezért a berakott kanáltömeget mérték,
- a vágánykönyv szerint baleset okozó kocsin a berakott összesített tömeg 50 t,
- a rakott kocsik között vonatvizsgálat alkalmával két csapaterhelt kocsit rakományigazításra visszaállítottak a rakodó vágányra,
- a csapaterhelt állapot nem jelent kizárólagosan túlterhelést, mivel az ülepedett rugók a berakhatónál kisebb súly esetén felütkeznek,
- ellenőrző mérést végeztünk 12 db súlybevallott kocsinál, ezek között nem volt túlterhelt, a berakott tömeg 1,5-12 tonnával volt kevesebb, mint a C terhelési osztály alatti berakható tömeg,
- Záhony-Port beruházásában folyik vágánymérleg (AR-VTUL282 tip.) kiépítése a 28-29.sz. rakodó vágányba, a mérleg bruttó tömeget és csapnyomás értéket is fog rögzíteni.

**Dr. Túrós András:**

- a balesetvizsgálatot lezártuk, a Rail Cargo Hungaria Zrt. elismerte felelősséget, esetleg már csak a kármegosztás lehet vitás kérdés,
- elfogadjuk a bemutatásokat és ismertetéseket, a műszaki mentés szakszerű és probléma mentes volt, elismerés illeti a kárhelyparancsnokot és kárhelyparancsnok-helyettesét.

## II. napirendi pont: Az F.2.Fékutasítás módosítása

**Kovács Ernő** Forgalmi Főosztály vezetője:

- a Fékutasítás kezelője a MÁV-TRAKCIÓ Zrt.,
- a 4.sz. módosítást az érdekvédelmi szervek véleményezték, majd a TRAKCIÓ kezdeményezésére a Nemzeti Közlekedési Hatóság 2011. december 22-én azt jóváhagyta, de ez még nem lépett hatályba, csak akkor fog, ha azt javasoljuk a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójának,
- ezután a VDSzSz Szolidaritás kifogást emelt a 2.3. pont módosítása ellen, a kifogást megvizsgáltam, és a következő alternatív megoldásokat javaslom:
  1. a vitatott 2.3. pont marad változatlan,
  2. a vitatott 2.3. pont megtárgyalásával, a Biztonsági Testület javaslatával kialakítunk egy újabb verziót, ami szeptemberben ismét jóváhagyható lesz.

**Zórád Zoltán** TRAKCIÓ Zrt.:

- a Fékutasítást azért kellett módosítani, mert a korszerű motorkocsik technikailag meghaladják a hatályos utasítást, és mert ezt az NKH a MÁV-START Zrt.-nek küldött határozatában előírta,
- a módosítás lapcserével történik, már nyomdában van,
- a módosításon előzőleg munkacsoport dolgozott, többek között a START Zrt., a TRAKCIÓ, a GÉPÉSZET Zrt. és a RCH Zrt. szakértői részvételével,
- az E.2.Fékutasítás teljes újrajrása kb. 80 %-os készenléti szinten folyik most,
- a módosításokat a VDSzSz Szolidaritás részéről Klavora Ottó szakértő véleményezte, a most vitatott 2.3. pont ellen nem emelt kifogást,
- Dr.Túros András igazgató úr kérdésére válaszolva, a vitatott 2.3. pont módosítását a munkacsoport kezdeményezte, a fékpróbát végzők felsorolása, illetve ennek törlése gazdasági kérdés is a vasúti társaságok számára, de ez szakmailag is alátámasztható.

**Kakuk István** START Zrt.:

- a Fékutasítás vitatott pontjának módosításához a MÁV-START Zrt. képviselőjében nincs hozzáfűzni valóm.

**Monostory Miklós** Floyd Zrt:

- a vonatkozó jogszabályok (2006/920/EK Bizottsági határozat magyar jogrendben [18/2010. \(III.12.\) KHEM rendelet](#) 4.2.2.5., 4.2.2.6.2., 4.2.2.7.1., 4.2.2.3.1. pontjai és az N melléklet 4.2.2.6.1. és 4.2.2.6.2 pontokra hivatkozásai) e tárgykörben a vasúti társaságok számára írnak elő kötelezettségeket,
- a VDSzSz javaslata a fékpróba tudásanyagának alapvizsgán történő számonkérését hatósági vizsga szintre kívánja emelni, hatósági jóváhagyásra kötelezett társasági utasításban kíván az NKH számára feladatot szabni, azonban nem veszi figyelembe, hogy az NKH nem jogosult vizsgáztatásra, erre a KTI Vasúti Vizsgaközpont a kijelölt szervezet,
- a [19/2011.\(V.10.\) NFM rendelet](#) 1.sz. melléklete tételesen felsorolja, melyek azok a tevékenységi körök, amelyek betöltői fékpróba megtartására jogosultak:
  - vezető jegyvizsgáló, kocsivizsgáló,
  - féklakatos, tengelyátszerelő,
  - villamos fűtési lakatos (szerelő),
- 2013. január 1-től ezek a munkakörök hatósági vizsgakötelesek,
- az NFM rendelet 3.sz. melléklet 16.pontja KOCSIVIZSGÁLÓ ALAPKÉPZÉS címszó alatt részletezi a vjv. kivételével a többi jogosult műszaki tudásanyagát,
- a pályáüzemeltetőnek – a fékteljesítményre vonatkozó adatok átadásán túl – nincs teendője (sem jogosultsága, sem kötelezettsége) a fékezésre vonatkozó szabályok összeállítása kapcsán,

-a Javaslat sem az **OPE TSI** (AZ ÜZEMELTETÉSI ÉS FORGALOMIRÁNYÍTÁSI ALRENDSZER KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGÁRA VONATKOZÓ MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK) előírásait, sem a **KÉPZÉSI RENDELET** előírásait nem veszi figyelembe, a fenti két érvet tekintve ezért érdemben tárgyalni sem kell róla.

**Bárány Balázs VDSzSz:**

- Zórád Zoltántól elhangzott a varázsszó: a Fékutasítás módosításának fő motívuma gazdasági kérdés volt! Értelmszerűen ezt az álláspontot senkinek, a jelen levőknek sem lehet elfogadni. Ismerve a magyar vasúthálózat és az azon közlekedő gördülőállomány műszaki állapotát, egyszerűen megengedhetetlen, hogy a vonat indulását megelőző utolsó, a fékrendszer esetleges működészavarának feltárását lehetővé tevő ellenőrzését olyan személyek végezzék, akik erről vizsgálával nem rendelkeznek. Szükségesnek tartjuk korábbi álláspontunkkal egyezően a hatósági vizsgát, amelyre 2013. január 1-től pl. a kocsvizsgálók, jegyvizsgálók – akik jelenleg is jogosultak fékpróbák végzésére – egyébként is kötelezettek lesznek.
- a módosítás tudomásunkra jutását követően nyomban konzultációt kértünk a Pályavasúttól, mert az utasítások kezelése és jóváhagyásra az NKH-hoz történő felterjesztése a Pályavasút felelőssége. Arról nem is tudtam, hogy az E.2.sz. Fékutasítás felterjesztés előtti kimunkálásával a Pályavasút a MÁV-START Zrt.-t, ill. a MÁV-TRAKCIÓ Zrt.-t bízta meg. Egyébként az ügy szempontjából ez irreleváns, hiszen a felelősség a Pályavasúté.
- a konzultáción Dr.Mosóczi László infrastruktúra általános vezérigazgató-helyettes úrral egyetértettünk abban, hogy nem lehet eltekinteni attól, hogy a fékpróbázók értsenek az általuk végzett tevékenységhez, a 2.3. pont módosított szövege pedig nem ír elő vizsgakötelezettséget,
- a konzultációról nem készítettünk emlékeztetőt, mivel úriemberek közötti megbeszélés eredménye nem igényel köbe vésést, épp ezért meglepetésként ért minket, hogy a Pályavasút egyezségünk ellenére a tervezett formában nyújtotta be hatósági jóváhagyásra a módosító javaslatot,
- a fékpróbákat végzők szakmai szintjének süllyesztésével nem tudok másra gondolni, mint arra, hogy az előterjesztő adott vasúttársaságok fiskális érdekeit a vasútbiztonság rovására szolgai módon érvényesíti. Az eljárás tűrhetetlen, a jelenlevőket súlyos felelősség terheli, amennyiben ezzel egyet értenének, hiszen emberi életet, anyagi értékeket kockáztatnak az esetleges elfogadó döntésükkel, amely szerintem gazemberség.
- követeljük, ahogy az előbbieken erről szoltam, hogy olyan vasutasok végezzék a fékpróbákat, akiknek erről vizsgájuk, 2013. január 1-től pedig hatósági vizsgájuk van. Az utasítás ennek megfelelően taxatív rögzítse, ki végezhet fékpróbát!
- a fékpróba végzésének szakszerű végrehajtását csak egy példával erősíteném: a jelenlevők közül sokak számára ismert, hogy 2012. március 6-án a Kassáról induló IC533 sz. nemzetközi vonat a bizalmi elv okán határátlépéskor nem esett át fékpróbán, a mozdonyvezető Miskolcon majd Füzesabonyban teljes fékpróbát kért, mert a vonat fékezettsége kritikán aluli volt. Még szerencse, – legalábbis úgy tudom, – hogy az út során sehol nem kellett sárga jelzési képpel fedezett térközbe behaladnia a 120 km/h sebességgel közlekedő vonattal. Füzesabonyban az utasokat leszállították, ám a mozdonyvezető még csökkentett sebességgel is csak Hatvan állomásig vállalta a vonatot továbbítani. Ismét mellettünk volt a gondviselés.
- nyomatékkal kérem, hogy a Biztonsági Testület fogadja el a Fékutasítás tervezett módosításának azt a korrekcióját, amit a VDSzSz Szolidaritás nevében a vezérigazgató-helyettes úrral 2012. február 9-én megbeszéltünk, majd amikor az NKH jóváhagyásáról tudomást szereztünk a forgalmi igazgatóval és a biztonsági igazgatóval egyeztetve írásban is benyújtottunk a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójához:

„A vonat fékberendezését (berendezéseit) vizsgálni a fékpróba szabályaira és gyakorlati végrehajtására szervezett képzésen részt vett, és az ott elsajátítottokról a Nemzeti Közlekedési Hatóság által előírt tartalom-

mal és a hatóság által kijelölt személyek előtt sikeres vizsgát tett munkavállaló jogosult. A fékpróba végzésére jogosító igazolást a fékpróbát végző munkavállaló köteles magánál tartani, és azt az ellenőrzésre jogosultak felé kérésre felmutatni, átadni.

A kocsivizsgálónak, féklakatosnak valamint a műszaki kocsimesternek az utasításban előírt esetekben javításba utalási és bárcázási kötelezettsége is van.”

#### **Földházi György Vasútbiztonság:**

- az elmúlt évtizedben a fékpróba szakmai hiányossága nem okozott balesetet,
- a fékpróba kérdését semmilyen körülmények között sem szabad gazdasági szempontok alá rendelni,
- a fékpróbák végzéséről a MÁV hálózatán felmérést és ellenőrzést végeztünk, azt az alapvető problémát találtuk, hogy a fékpróba végzéséhez minimálisan szükséges eszköz, a kalapács nem minden esetben áll rendelkezésre, ha nem kocsivizsgáló, hanem például a jegyvizsgáló fékpróbáz,
- a jegyvizsgálók nagy része kikérdezésre azt válaszolta, hogy fékpróba végzésére nincsenek kiképezve, pedig elemzésünk szerint az O.1.Oktatási Utasítás rájuk vonatkozó tanterve tartalmazza a jegyvizsgálók fékpróbáról szóló elméleti és gyakorlati oktatását,
- a képzés megfelelő, a jegyvizsgálók részére 4 órás írásbeli és egyórás szóbeli vizsgát ír elő,
- az a jegyvizsgáló, aki bevallása szerint nincs kiképezve fékpróba végzésére, nem vezényelhető szolgálatba,
- a jelenlegi szabályozás megfelelő, Monostori Miklós úrral egyetértek, a fékpróba a vállalkozó vasúti társaságok felelőssége,
- a Fékutasítás módosítás NKH által jóváhagyott 2.3. pontjával egyetértek, a szabályozás megfelelő, azt be kell tartani, a probléma az, hogy nem tudjuk ellenőrizni a fékpróbát végzők oktatását.

#### **Dr.Gincsei János KBSz:**

- a közlekedés biztonsága szempontjából fontos, hogy olyan személy végezze a fékpróbát, aki erre jogosult, és a jogosultsága visszaellenőrizhető.

#### **Konrád György GySEV:**

- a GySEV Zrt. 2011. novemberétől átvette többek között Rajka állomást a MÁV Zrt.-től, megdöbbenve tapasztaltuk, hogy a napi 900-1.000 kocsis forgalmú határállomáson nem teljesít szolgálatot kocsivizsgáló!
- a kocsivizsgáló hiánya Rajka állomáson másfél vonatonként okoz egy következmény nélküli vonatveszélyeztetést!
- február 15-től Rajkán ismét rendszeresítettünk kocsivizsgálókat.

#### **Dr. Túrós András:**

- a legfontosabb a biztonság, a fékpróbák jelenlegi rendszerét senki sem kifogásolja, a módosítást a TRAKCIÓ Zrt. kezdeményezte,
- a kérdést ismét megvizsgáljuk, és olyan javaslatot teszünk a módosításra, amely a biztonságot erősíti,
- a Biztonsági Testület vezetője, a biztonsági igazgató a pályavasúti főigazgatóval közösen javasolja a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójának, hogy az E.2.sz. Fékutasítás hatóság által 2011. december 22-én jóváhagyott **4.sz. módosítás** (Nemzeti Közlekedési Hatóság UVH/VF/NS/B1859/1/2011.sz.) **2.3. pontja ne lépjen hatályba**. Az E.2.sz. Fékutasítás jelenleg hatályos 2.3. és 2.3.1. pontját továbbra is hatályban javasolja tartani, melynek érdekében a nyomdailag már előállított 4.sz. módosítást érintő cserélhető lapok közül a hatályban maradó 2.3. és 2.3.1. pontok miatt a 11/12. oldalakat ismételten nyomdailag elő kell állítani.

### **III. napirendi pont: Motorokocsik DEUTA típusú sebesség-regisztráló berendezése**

**Farkas Zoltán** Szeged TVB:

- 2012. január 2-án 7207 sz. motorvonat Tiszatenyő-Martfű között halálra gázolt két öngyilkost,
- a balesetvizsgálat során a motorkocsiból nem sikerült kiolvasni a sebesség-regisztrátumot, mert a 95 55 6342 002-0 psz. Desiro motorkocsi DEUTA típusú regisztrálója 2011. december 26. óta nem működött,
- a motorkocsi heti vizsgálatán 2011. december 31-én Istvántelek KJK-ban a sebességmérő regisztráló műszaki hibáját nem állapították meg,
- megvizsgáltuk a DEUTA regisztráló karbantartási szabályozását, ez teljes körű, azonban annak betartása kérdéses, amit az előbb említett eset igazol,
- hiányoljuk, hogy a regisztráló üzemképességét, működését a vezető pulton nem jelzi semmi, valamint azt, hogy a szinkron üzemmódban közlekedő két 6342 típusú motorkocsi esetében, ha a regisztráló hátul működik, annak működését a vezetőállásban nem lehet észlelni.

**Tárczy Tibor** START Zrt.:

- a MÁV hálózatán közlekedő vontatójárművek kb. felében már elektronikus sebességmérő és regisztráló működik, 6-7 különböző típusú,
- majdnem mindegyik típusú motorkocsi vezetőpultján van elhelyezve jelzőlámpa, mely az elektronikus sebességmérő egység működését jelzi, egyedül a Desiro kocsikon nem szerelték fel, ezt a 2001 évi szerződés kötéskor takarékosági megfontolásból hagyták el,
- a Desiro motorkocsikon az A végi vezetőfülke elektromos szekrényében elhelyezett készüléken ellenőrizhető annak működése,
- a vezetőpultokra ellenőrző jelzőlámpa utólagosan felszerelhető, ennek költsége a teljes kábelezés (nincsenek tartalék erek) és a szoftvercsere miatt 1-2 Mft/jármű, az átalakításhoz vezetői döntés szükséges,
- a Desiro motorkocsikon a beszerzések óta még nem hibásodott meg regisztráló műszer, ezért nincs is ebből a központi egységből tartalék, most intézkedtünk beszerzésre,
- hardver meghibásodás eddig nem fordult elő, azonban lefagyás több esetben előfordult, ez újraindítással azonnal megszüntethető,
- a GÉPÉSZET és a TRAKCIÓ Zrt. megfelelő utasításai lefedik a kérdést, azonban ezeket nem mindig tartják be, fontos, hogy a javítóműhelyből üzemképtelen, hibás készülékkel ne kerüljön ki jármű, és indulás előtt annak működését a mozdonyvezető ellenőrizze.

**Berlik Nándor** GÉPÉSZET Zrt.:

- a szegedi kifogásban említett M jelű heti vizsgának nem része a regisztráló berendezés ellenőrzése, azonban az említett eset fegyelmi felelősségre vonással végződött.

**Kovács Péter** TRAKCIÓ Zrt.:

- a heti vizsgán is meg kell vizsgálni a sebességmérő-regisztrálókat, a műhelyből csak üzemképes műszerrel adható ki motorkocsi,
- a jelző fényt illetően pedig el kell fogadni, hogy a Desiro típus ilyen.

**Dr. Túrós András:**

- konkrét javaslatot teszünk a START és a GÉPÉSZET Zrt. részére, hogy üzemképtelen berendezésekkel nem adható ki javításból jármű.

### **IV. napirendi pont: TRAKCIÓ Zrt. biztonsági adatbankja**

az ismertetést Kovács Péter kérésére elhalasztottuk.

**V. napirendi pont: Egyéb****Dr. Túrós András:**

-a 9/2012.(03.08.)sz. EVIG határozat szerint Kovács Ernő pályavasúti főigazgató úrral közös levélben fogjuk elrendelni területi biztonsági testületek működtetését a budapesti, miskolci, debreceni, szegedi, pécsi, szombathelyi területeken.

**Dévai Tibor:**

-Záhony eltérő speciális helyzetére tekintettel javaslom, Záhony székhellyel is hozunk létre területi biztonsági testületet, ebben vegyenek részt:

-Záhony-Port vezérigazgatója,

-a Pályavasút üzemeltetési, PFT és Tengelyátszerelő alosztályai,

-RCH Zrt. és egyéb vasútvállalatok területi képviselői,

-veszélyesáru biztonsági tanácsadó,

-ezt a MÁV hálózatán egyedüli széles - normál nyomtávolságú határforgalom indokolja, valamint az átrakással összefüggő biztonsági elvárások, tengelyátszerelés, veszélyes áru átfajtás, ezen belül gázátfejtés, veszélyes áru raktározás, tömegáru átrakás és az ezekkel járó biztonsági kockázatok.

**Dr. Túrós András:**

-természetesen, Záhonyban is működjön területi biztonsági testület.

*Houchard Gábor*

Lejegyezte: Houchard Gábor, Vasútbiztonság, tel.: 38-02, [houchardg@mav.hu](mailto:houchardg@mav.hu)

**MÁV Zrt. Biztonsági Testület értekezlet****Jelenléti ív**

Időpont: 2012. március 27. 10h

Biztonsági Igazgatóság, Park Way 020/A-B

Jelenlévők:

<u>név:</u>	<u>szervezet:</u>	<u>telefon:</u>	<u>mobil telefon:</u>	<u>e-mail cím:</u>	<u>aláírás:</u>
FARKAS ZOLTÁN	BI TVB SZEGED	06-16-09	30/678-1309	farkas32@mav.hu	<i>Farkas</i>
GYULAI ZOLTÁN	GYSEU CARGO	07-71-34	60/512-6784	gyulai.zoltan@gyseucargo.hu	<i>gyulai</i>
DAVID BÉLA	GYSEU Zrt.	07/72-20	30/5803674	bdavid@gyseu.hu	<i>David</i>
Dr. Tóth Éva	GYSEU Zrt.	07/73-21	30/44-22-912	tothe@gyseu.hu	<i>Tóth Éva</i>
Koumód György	GYSEU Zrt.	07/72-09	50/686-1547	gykoumod@gyseu.hu	<i>Koumód György</i>
Kovács Péter	MÁV-TRAKLIO	22-76	30/867-8401	kovacs.peter@mav-traklio.hu	<i>Kovács Péter</i>
Póly János	MÁV-GÉPÉSZET	01-13-60	30/2636-048	poly.janos@mav-gepeszet.hu	<i>Póly János</i>
Jáger János	BI TVB Bp	01 66 09	30/9520 704	jaqerj@mac.hu	<i>Jáger János</i>
Tórczy Tibor	MÁV-START	01 34 24	30-514-4288	torczy.tibor@mav-start.hu	<i>Tórczy Tibor</i>
STANGLI IMRE	MÁVZA. BI TVB Sz	07 16-09	30-241-2511	stangli@mav.hu	<i>Stangli Imre</i>
DÉVAI TIBOR	MÁV-BI.T.VB Sz	01 32 79	30 9816036	decai@mav.hu	<i>Dévai Tibor</i>
Berecz Árpád	RCH	02-73 22	20/4543 90	arpad.berecz@ralkorpo.hu	<i>Berecz Árpád</i>
Reverzy Péter	PLF	01 39-58	30 9826 041	reverzy@mav.hu	<i>Reverzy Péter</i>

