

1.4. A MENET KÖZBEN MEGHIBÁSODOTT AJTÓK ESETÉN KÖVETENDŐ ELJÁRÁS (Gy. 16-1599/2011.)

1.4.1 Teendők a vonat indulása előtt

A szerelvény átvételekor kellő hangsúlyt kell fektetni az **ajtók működésének ellenőrzésére**, hogy a későbbi kellemetlenségeket megelőzzük. Az ellenőrzés módja a jármű típusától függ, részleteket a **kezelési útmutatók** tartalmaznak. A vonatkísérő személyzet által működtetett központi ajtózáras esetén a **lehetőség függvényében próba ajtózárás** is javasolt elvégezni. Természetesen csak akkor, ha erre lehetőségünk van, vagyis biztosított a technológiai idő, valamint a szerelvény is időben felállításra került az induló vágányon.

Amennyiben az ajtók működésében **rendellenességeket** tapasztalunk, akkor a **műszaki személyzetet** (kocsivizsgáló) azonnal **értesíteni** kell, hogy a vonat indulása előtt a hiba elhárítható legyen. Ha erre már nincs lehetőség, akkor a **kocsit ki kell soroztatni, vagy az ajtót le kell zárni és megfelelő tájékoztató bárcával el kell látni.**

A Menetigazolványba történő beíráskor a **mozdonyvezető és a vezető jegyvizsgáló cseréljen egymással telefonszámot**, mely elősegíti a hatékony kommunikációt és segíthet a veszélyhelyzet elhárításában.

1.4.2. „Indulásra kész”

Áz érvényben lévő utasítások és rendelkezések pontosan leírják, hogy a mozdonyvezető által vezérelt ajtózáras kivételével a vezető jegyvizsgáló **nem adhat „indulásra kész jelzést”,** amíg nincs minden ajtó becsukva, kivéve persze azt az ajtót, ahol ő száll fel.

Vonatkísérő személyzet által működtetett **központi ajtózáras esetén** az „indulásra kész” jelzés adása előtt a központi **ajtózáras el kell végezni.** Amennyiben valamelyik ajtó(k) **nem csukódott be,** akkor azt **kézzel kell becsukni.**

A hagyományos, „manuálisan” záródó ajtókat kézzel, egyesével kell becsukni, függetlenül attól, hogy hány kocsit továbbítunk a vonattal. **Kulturált hangnemben az utasokat is fel kell kérni az ajtók becsukására!**

A felelősség közös, még akkor is, ha az utasítás kizárólag a vezető jegyvizsgáló vállára teszi a terhet: ne járuljon hozzá a vonat indításához, ha nyitott ajtó van a vonatban!

Semmilyen ok vagy kényszer nem írja felül, hogy a biztonság a legfőbb szempont!

A vonat nyitott ajtóval nem indulhat!

A hagyományos ajtókkal közlekedő vonatok esetében különösen oda kell figyelni arra, hogy a peronnal ellentétes oldalon is be legyenek csukva az ajtók, mert nem a látszat, hanem a **biztonság** számít!

Kifelé nyíló ajtók esetében (20 37, 19 37, stb.) meg kell arról győződni, hogy a menetiránnyal szembeni ajtók megfelelően be vannak-e csukva.

1.4.3 Teendők menet közben történő meghibásodás esetén

Amennyiben menet közben a vonatkísérő személyzet nyitott ajtóval találkozik, illetve ilyenről tudomást szerez, akkor haladéktalanul intézkednie kell!

A vonatkísérő személyzet teendője ilyen esetekben:

- A nyitott ajtó **menet közbeni becsukása előtt** mérlegelni kell - a **fokozott balesetveszély** tudatában - hogy nem veszélyezteti-e saját testi épségét.
- Amennyiben az ajtót **nem lehet** becsukni, akkor intézkedni kell a **vonat megállításáról** a nyitott ajtók becsukása érdekében. Ebben az esetben biztosítani kell, hogy az **utasok ne menjenek a személykocsi előterébe** (tájékoztatás, átjáró ajtó lezárása), amíg a veszélyhelyzet nem hárult el.

További teendők:

- o Ha a vonat **rövid időn belül** megérkezik a következő állomásra/megállóhelyre, akkor az előtér biztosítása mellett a vonat **megállása után** az ajtót be kell csukni!
- o Ha a vonat menetrend szerint **hosszabb ideig nem áll** meg, akkor **értesíteni** kell a területi személyszállítási főüzemirányítót és **kérni kell a vonat megállítását** közbenső állomáson.
- o Ha a vezető jegyvizsgáló **nem tud a területi/hálózati személyszállítási üzemirányítóval értekezni**, akkor **kérnie kell a mozdonyvezetőt a vonat következő állomáson történő megállítására.**
- o Amennyiben a nyitott ajtó olyan rendkívüli helyzetet teremt, aminek **elhárítása nem tűr halasztást**, akkor a vonatkísérő személyzetnek **működtetnie kell a vészféket.** Ez rendkívül alapos és megfontolt döntést igényel, hiszen a vészfék használata számos veszélyt hordoz magában!

Valamennyi ajtó meghibásodást írásban jelenteni kell, valamint a hibát „V” vagy „X” bárcán jelezni kell a HVU-ban szabályozottak szerint!



V D S Z S Z S z o l i d a r i t á s

1146 Budapest
Ajtósi Dürer sor 27/A.

Telefon: (1) 351-11-11

Fax: (1) 344-67-70

Üzemi tel.+Fax: 01+13-29

zolidaritás

25./2014

**MÁV-START Zrt.
Vezérigazgatóság**

**Ungvári Csaba
Vezérigazgató**

**Budapest
Könyves Kálmán krt. 54-60.
1087.**

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

Idestova két esztendeje, hogy a MÁV START Zrt. Technológiai Üzemeltetési Szervezete Gy.16-1599/2011 számon szabályozást jelentetett meg, a menet közben meghibásodott ajtók esetén követendő eljárásról.

Annak ellenér, hogy pár hírközlő szervezet felszínen tart néhány korábban, sajnálatos módon bekövetkezett balesetet, / különösen a tatabányai kislány esetével kapcsolatos felelősség kérdésében / és ez nyomásként nehezedik a vállalatra, azt kell mondanunk, hogy a rendelkezés nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket.

E szabályozás, mely oktatási segédletként a mai napig közkézen forog, és sajnálatos módon a Kollektív Szerződésünkbe is bekerült, már a kiadása idején sem volt egyéb, mint egyfajta pótcselekvés. A rendelkezés ugyanis a gyakorlatban maradéktalanul betarthatatlan, és végrehajthatatlan.

Különösen aggályosak a második, „Indulásra kész” fejezetben leírtak. Egy hagyományos, manuálisan záródó ajtajú kocsikból összeállított szerelvény esetében, a mostani menettartamok mellett egy középállomáson, vagy megálló helyen - egy-két kocsinál több esetén - fizikai képtelenség meggyőződni valamennyi ajtó becsukott állapotáról, mint ahogy arról sem, hogy az indulásra kész jelzést követően, miután a vjv. felszállt a vonatra és az általa használt ajtót becsukta, valamely másik ajtót bármelyik oldalon bármilyen célból más nem nyitotta e ki ?

Az aggódó gondoskodás ilyen mértékétől akár el is érzékenyülhetnénk, ha nem volna kiváltképp szemforgató a következő néhány sor: „ A hagyományos ajtókkal közlekedő vonatok esetében különösen oda kell figyelni arra, hogy a peronnal ellentétes oldalon is be legyenek csukva az ajtók, mert nem a látszat, hanem a biztonság számít.”

Kinek, és milyen irányú biztonsága? Az utasé a jegyvizsgálóké vagy a technológiai és üzemeltetési szervezet akkori vezetőié és ügyintézőié? / Hogy tegye ezt például a jegyvizsgáló Zugló megállóhelyen? /

Mikor e sorokat valaki leírta valószínűleg tudta, / ha nem tudta még nagyobb a baj / hogy az egyéb feladatokkal már amúgy is jócskán felruházott utazó személyzet ezt így nem fogja tudni betartani. Úgy tűnik nem számít, a szabályozás megszületett, a felelősséget sikerült ismét továbbhárítani.

Egy távolabbi kocsi esetében a jegyvizsgáló, vezető jegyvizsgáló akár láthatja becsukottnak is az ajtót, holott az résnyire nyitott állapotban van, vagy a zárnyelv nincs a helyén.

Egy korrekt utasításban nem elég azt leírni, hogy „meg kell győződni”, vagy „figyelni kell arra”, hanem azt is meg kell fogalmazni, hogy ezt mi módon kell tenni. Ez a technológiai utasításokkal szembeni alapvető követelmény.

Például le lehet írni, hogy a jegyvizsgáló az indulásra kész jelzés adása előtt a vonat mindkét oldalán köteles a kilincsek megfogásával, enyhe megmozgatásával meggyőződni az ajtók zárt állapotáról. De ez, tudjuk mivel járna, mint ahogy azt is, milyen következményei lennének, ha jegyvizsgálók az ajtók csukott állapotának ellenőrzésére való hivatkozással késleltetnék a vonatokat. Így aztán ez „véletlenül” kimaradt a rendelkezésből.

Egyébiránt a XXI. század hajnalán még régebbi gyártású kocsik esetén is egy mikrokapcsoló, és egy külső jelzőlámpa egyértelmű jelzést adhatna a peronon tartózkodó vonatszemélyzet számára az ajtók csukott, vagy nyitott állapotáról.

Az elmúlt időszak már megszületett bírósági ítéletei, illetve a folyamatban lévő büntető eljárások késztettek arra, hogy szót emeljünk a jelenlegi szabályozás inkorrekt volta miatt. A bíróság ugyanis nem mérlegeli a technológiai utasítások betarthatóságát. Feltételezi, hogy azokat kellő szakértelemmel, precízen, minden részletre ügyelően készítették el. Vizsgálódása elsősorban arra terjed ki, hogy a munkavállaló betartotta-e az előírásokat, vagy sem?

A fentiekre való tekintettel kérem a Vezérigazgató urat, hogy a jelenlegi rendelkezést haladéktalanul függessze fel. A rendelkezésben foglaltak alkalmazhatóságáról és egy adott helyzetre alkalmazható – Kollektív Szerződésben változatlanul rögzített – szabályozás megalkotásáról haladéktalanul kezdjünk konzultációt. A konzultáció időpontjáról a szokásos módon, titkárságainkon keresztül telefonon egyeztessünk.

Egyúttal tájékoztatom, hogy levelünk egy példányát annak a céljából, hogy a problémát a hatóság is megismerhesse, és megoldásában segítő közreműködést nyújthasson, - a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökének is megküldöm.

Budapest, 2014-01-20

Üdvözlettel:


Bárány Balázs Péter
alelnök





V D S Z S Z S z o l i d a r i t á s

1146 Budapest
Ajtósi Dürer sor 27/A.

Telefon: (1) 351-11-11

Fax: (1) 344-67-70

Üzemi tel.+Fax: 01+13-29

Szolidaritás

25./2014

Nemzeti Közlekedési Hatóság

Gyóri Gyula
elnök

Budapest
Teréz krt. 38.
1066.

Tisztelt Elnök Úr!

Szíves tájékoztatásul és gondolatébresztés gyanánt mellékelten megküldöm Ungvári Csabának a MÁV-START Zrt. vezérigazgatójának írott, -, A menet közben meghibásodott ajtók esetén követendő eljárás"-címet viselő rendelkezéssel kapcsolatos levelünket. Megítélésünk szerint a rendelkezésben foglaltak, hiánytalanul be nem tarthatóak, ugyanakkor súlyos, akár büntető jogi felelősséget rónak a jegyvizsgálókra, vezető jegyvizsgálókra.

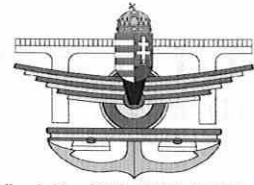
Budapest, 2014-01-20

Nagyrabecsüléssel:


Bárány Balázs Péter
alelnök



Melléklet: 1. db.



Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal

VDSzSz Szolidaritás

**Bárány Balázs Péter úr
alelnök részére**

1146 Budapest Ajtósi Dürer sor 27/A.

Tárgy:

Tájékoztatás menet közben
meghibásodott személykocsi ajtókkal
kapcsolatos közérdekű bejelentésről

Iktatószám:

UVH/VF/555/3/2014

Ügyintéző:

Baranyai Zsolt

Elérhetőség:

+ 36 (1) 474 1723 474-1724

Email:

vasut.vbeo@nkh.gov.hu

Tisztelt Alelnök Úr!

A VDSzSz Szolidaritás 2014. január 20-án kelt, a menet közben meghibásodott személykocsi ajtók esetén a jegyvizsgálók által követendő eljárással kapcsolatos beadványát Györi Gyula Úr, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke ügyintézésre a Nemzeti Közlekedési Hatóság Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatalának (a továbbiakban: UVH Hivatal) továbbította.

A VDSzSz Szolidaritás beadványát közérdekű bejelentésnek minősítettem, a panaszokról és a közérdekű bejelentésekről szóló 2013. évi CLXV. törvény (a továbbiakban: 2013. évi CLXV. törvény) 1. § (3) bekezdése alapján.

A beadványban foglaltak közlekedés biztonsága szempontjából történő kivizsgálása céljából az UVH Hivatal UVH/VF/555/1/2014. számon hivatalból hatósági eljárást indított a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 29. § (1) bekezdése, valamint a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 81. § (1) bekezdése alapján.

A 2013. évi CLXV. törvény 2. § (2) bekezdése alapján tájékoztatom, hogy a vizsgálat harminc napnál hosszabb ideig tart, az eljárás befejezése előreláthatólag 2014. március 31. Tájékoztatom továbbá, hogy a vizsgálat befejezésekor - a 2013. évi CLXV. törvény 2. § (4) bekezdésnek megfelelően - a megtett intézkedésről értesíteni fogom.

Kérem tájékoztatásom szíves elfogadását.

Budapest, 2014. február „19”.

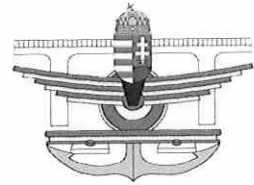
Üdvözlettel:


Bíró József
elnökhelyettes
útügyi, vasúti és hajózási
hivatalvezető



ÚTÜGYI, VASÚTI ÉS HAJÓZÁSI HIVATAL

1066 Budapest, Teréz krt. 62. • 1387 Budapest 62., Pf.: 30. • telefon: +36 1 474 1700 • fax: +36 1 331 9917
www.nkh.hu



Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal

VDSzSz Szolidaritás

**Bárány Balázs Péter úr
alelnök részére**

1146 Budapest, Ajtósi Dürer sor 27/A.

Tárgy: Tájékoztatás közérdekű bejelentés
kivizsgálásával kapcsolatosan
Iktatószám: UVH/VF/555/8/2014
Ügyintéző: Baranyai Zsolt
Elérhetőség: + 36 (1) 474 1724
Email: vasut.vbeo@nkh.gov.hu

Tisztelt Alelnök Úr!

A Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökéhez érkezett, 2014. január 20-án kelt, a menet közben meghibásodott személykocsi ajtók esetén a jegyvizsgálók által követendő eljárással kapcsolatos bejelentésével összefüggésben – hivatkozva 2014. február 14-én kelt UVH/VF/555/3/2014. számú levelemre – a panaszokról és a közérdekű bejelentésekről szóló 2013. évi CLXV. törvény 2. § (4) bekezdésének alapján az alábbiakról tájékoztatom.

A VDSzSz Szolidaritás bejelentésében foglaltak kivizsgálása céljából a Nemzeti Közlekedési Hatóság Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal (a továbbiakban: UVH Hivatal) UVH/VF/555/1/2014. számon hivatalból hatósági eljárást indított a MÁV-START Zrt-vel szemben a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 29. § (1) bekezdése, valamint a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 81. § (1) bekezdése alapján.

Az eljárás keretében kiadott felhívást tartalmazó végzésre a MÁV-START Zrt. dokumentumokat nyújtott be, melyet követően a tényállás tisztázása érdekében az UVH Hivatal meghallgatást tartott. Megállapítást nyert, hogy a MÁV-START Zrt. Gy.16-1599/2011 számon Oktatási segédletet adott ki, mely segédlet az utasításokban nem részletezett szabályokat is tartalmaz, kiegészítve a végrehajtást és a megérthetőséget segítő információkkal. A vizsgálat közlekedés biztonságával kapcsolatos jogszabálysértést nem állapított meg.

A vizsgálat lezárásaként határozat került kiadásra a MÁV-START Zrt. részére, amely a meghibásodott személykocsiajtók esetén követendő eljárások alkalmazhatóságának vizsgálata érdekében kockázatelemzés elvégzésére vonatkozó előírást tartalmaz. Ennek eredményéről tájékoztatni fogom.

Bejelentését köszönöm!

Budapest, 2014. április 2⁴^{én}.

Üdvözlettel:


Bíró József
elnökhelyettes
útügyi, vasúti és hajózási
hivatalvezető



ÚTÜGYI, VASÚTI ÉS HAJÓZÁSI HIVATAL

1066 Budapest, Teréz krt. 62. • 1387 Budapest 62., Pf.: 30. • telefon: +36 1 474 1700 • fax: +36 1 331 9917
www.nkh.hu