



HALÁSZ GERGELY

projektmérnök
RailCert Hungary Kft.



Megfelelőségértékelési eljárások gyakorlati tapasztalatai – Műszaki dokumentáció nemzeti jogszabályi követelményei (1. rész)

Bevezető

A vasúti járművek nemzeti előírások szerinti megfelelőségértékelésének területén Kijelölt szervezetként (Designated Body) a RailCert Hungary Kft. a 2022. évben értékes gyakorlati tapasztalatokat szerzett, több sikeres projekttel és megrendeléssel bizonyította, hogy szakmai alaposág mellett a megrendelők igényeit is figyelembe veszi tevékenysége során. Célunk, hogy a megszerzett gyakorlati tapasztalatokat megosszuk a vasúti jármű tulajdonosokkal, üzemeltetőkkel és üzemeltetővel, hogy a megfelelőségértékelési tevékenység könnyebben átlátható, megérthető és gyorsabb átfutási idők mellett lefolytatható lehessen. Cikksorozatunk ehhez nyújt segítséget, ami a hitelesítési eljárások lefolytatásához szükséges műszaki dokumentációval foglalkozik és az erre vonatkozó különböző szintű követelményeket veszi sorra.

A vasúti járműveket jellemzően hosszabb távra, több évtizedes élettartamra tervezik. Ezen hosszú időszak alatt természetesen az aktuális műszaki színvonal és technológia is folyamatosan fejlődik jármű és pálya oldalról egyaránt, ugyanakkor további más követelmények (pl.: ergonómia, utasok kényelme) is kapcsolódhatnak, amelyek teljesítéséhez folyamatosan fejleszteni szükséges a járműkonstrukciókat.

A vasúti jármű átalakítások, korszerűsítések egyik alapeleme – a gyakorlati megvalósítás mellett – az azt kísérő műszaki dokumentáció, amelynek megléte vagy műszaki tartalma sok esetben nem elégséges.

A megfelelőségértékelés során kiemelten fontos, hogy a járműtípust és annak műszaki paramétereit beazonosítsuk és rögzítsük, hogy a tervezett változtatást, korszerűsítést szakmai szempontok alapján vizsgálhassuk, értékelhessük.

Korábban megszokhattuk, hogy egy adott vasúti jármű tervezett élettartamának nagy részét egy vasúti társaságnál töltötte, amely társaság tulajdonosa, üzemeltetője és akár a javításokat, karbantartásokat is saját hatáskörben végrehajtó szervezete volt. Ennek eredményeként a járművet végigkísérő műszaki dokumentáció viszonylag egységesnek volt mondható, de minden esetben az adott vasúti társaság belső szabályozása szerint került dokumentálásra. Napjainkban ez sok vasúti jármű esetében nem mondható el, ugyanis az egyes felelősségi köröket betöltő szereplők, mind külön-külön szervezetek lehetnek egymás közötti szerződéses megállapodásokkal. Érdemes megvizsgálni, hogy melyek is lehetnek ezek a szereplők és milyen felelősségi körük van a járművet kísérő műszaki dokumentációval kapcsolatban.

A vasúti járművek esetében alapvetően beszélhetünk gyártóról, tulajdonosról, üzemeltetőről, valamint a karbantartásért felelős szervezeti feladatköröket ellátó szervezetekről. Jelen cikkünkben nem kívánunk kitérni a vasúti jármű üzemeltetőjére, mint a tulajdonképpen „végfelhasználó” társaság(ok)ra. Minden egyes szereplőnek megvannak a saját felelősségi körei, melyeket a nemzeti jogszabályok rögzítenek főbb definíciókban:

- 412/2020. (VIII.30.) Korm. rendelet a vasúti járművek forgalomba hozatala, üzembehelyezése engedélyezéséről, időszakos és rendkívüli vizsgálatáról, hatósági járműnyilvántartásról;
- 24/2016. (VII.18.) NFM rendelet a vasúti járművek karbantartását, javítását és időszakos vizsgálatát végző műhelyekről;
- 44/2020. (XI.19.) ITM rendelet a vasúti járművek karbantartási rendszeréről és a karbantartásért felelős szervezetekről;

A fentiekben felsorolt felelősségi körök egy részét vagy egészét betöltheti egyetlen széles körű feladatok ellátó szervezet is, de annak is adott a lehetősége, hogy minden egyes szerepet más-más szervezet lássa el, ezért kiemelten fontos a szervezeti egységek közötti kommunikáció, folyamatos információcserre. Ugyanakkor felmerül a kérdés, hogy kinek a feladata az úgynevezett első karbantartási napló vagy ismeretebb neven mozdonykönyv / kocsi-könyv létrehozása és folyamatos vezetése. A kérdésre a választ alapvetően a 44/2020. ITM rendeletben találhatjuk meg. A 3. § (1) bekezdés szerint: *„A vasúti pályahálózaton való használat előtt a vasúti jármű üzemeltetője a vasúti közlekedési hatóságnak a vasúti jármű karbantartásáért felelős szervezetet, amelyet a hatóság a vasúti járműnyilvántartásba vesz.”* A karbantartásért felelős szervezetekkel, mint fogalommal korábban a tehervagonok esetében már megismerkedhettünk, amely idővel kiterjesztésre került

vasúti vontatójárművekre, motorvonatokra. Jelen cikkünkben nem fejtjük ki részletesen a szervezetre vonatkozó követelményeket, de az egyes főbb feladatköröket említésre méltónak ítéltünk:

- irányítási feladat;
- karbantartás-fejlesztés feladat;
- járműállomány-karbantartás irányítás feladat;
- karbantartás végrehajtás feladat.

A 44/2020 ITM rendelet 1. melléklete tartalmazza az egyes feladatkörhöz tartozó alapkövetelményeket, melyeknek j) és azt kiegészítő ja) és jd) pontja: „*karbantartási tevékenységek – annak biztosítására szolgáló strukturált megközelítés, hogy*

- *a biztonságot és a biztonsági szempontból kritikus összetevőket érintő valamennyi karbantartási tevékenységet azonosítsák és megfelelően irányítsák, valamint, hogy a biztonságot érintő karbantartási tevékenységekben szükségessé váló minden változtatást azonosítsanak, és megfelelően irányítsanak a tapasztalatok és a kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerek alkalmazása alapján, továbbá megfelelően dokumentáljanak, (...)*
- *szor kerüljön a járművel kapcsolatos eredeti dokumentáció elemzésére az első karbantartási napló elkészítése és annak érdekében, hogy azt megfelelően vezessék az egyes karbantartási megbízások esetében, (...)*”

Tehát a fentiekből következik, hogy a típusmeghatározó adatokat is tartalmazó első karbantartási napló elkészítése az adott jármű karbantartásért felelős szervezetének a feladatai közé tartozik, azonban ennek a tartalma nincs egzaktul meghatározva. Itt rugalmasságot ad a karbantartásért felelős szervezet részére, hogy belső dokumentációs szabályzatában kidolgozza ennek követelményeit és feltételeit. A belső szabályok kidolgozásánál érdemes kitérni – a fel-



**NoBo
DeBo
AsBo**
A VASÚT MINDEN TERÜLETÉN

VASÚTI MEGFELELŐSÉGÉRTÉKELÉS ÉS FÜGGETLEN KOCKAZATÉRTÉKELÉS

FORDULJON HOZZÁNK BIZALOMMAL!
RailCert Hungary Kft.
www.railcert.hu
info@railcert.hu



használt dokumentáción felül – mindenképp az alábbiakra:

- Járművek / járműcsoportok létrehozása;
- Dokumentációs kör meghatározása;
- Felelős személyek;
- Napló vezetésének, ellenőrzésének szabályai;
- Megőrzési idő;
- Dokumentáció szabályozása, ha a jármű eladásra, selejtezésre kerül.

A fenti felsoroláshoz, továbbá az első karbantartási napló tartalmával kapcsolatosan iránymutatásokat ad-

hatnak a vasúti járművek engedélyezéséhez és karbantartásához (időszakos és rendkívüli vizsgálatához) kapcsolódó jogszabályok. A megfelelőségértékelés szempontjából is releváns **típusmeghatározó adatokat tartalmazó dokumentumok** vonatkozásában a 414/2020. Korm. rendelet 1. mellékletének 4. „típusengedély kiadási iránti kérelemhez” részben foglaltak irányadóként szolgálhatnak.

A megfelelőségértékelési eljárás bizonyos típusainál fontos információkat tartalmazhatnak az adott járműre vonatkozóan kiállított **karban-**

tartási dokumentációk, kiemelten a magasabb szintű vizsgálatok során kiállított mérőlapok, jegyzőkönyvek. A vasúti járművekhez kapcsolódó karbantartási adatokkal kapcsolatosan némileg más követelményeknek kell megfelelniük a műszaki dokumentumoknak: „javítási dokumentáció” alapvető tartalmához segítséget nyújt 24/2016 NFM rendelet 1. melléklete.

A **megőrzési idő** kérdésében, ha szigorúbban nem szabályozzuk az iktatási rendszerben, akkor a fenti jogszabályokban, illetve a vasúti járművekre kiadott hatósági engedélyekben foglaltakat kell alkalmazni.

- alapvető típusmeghatározó (gyártási) dokumentáció a vasúti járművel élettartamával hozzárendelten kezelendő;
- vasúti közlekedési hatóság által kiadott engedélyek megőrzési ide-

jét a határozat vagy végzés szövegezésére részletesen tartalmazza, alapvetően a jármű egyéb okmányai mellett a selejtezés, vagy értékesítést követő legalább öt évig meg kell őrizni;

- időszakos vizsgálatokhoz kapcsolódó dokumentáció esetében az adott járműre vonatkozó időszakos vizsgálati ciklus legalább kétszerese;

A vasúti járművek részletesen vezetett, karbantartott és rendszerezett műszaki dokumentációja nagy mértékben segítheti a megfelelőségértékelő szervezetek munkáját. A vasúti járműveket kísérő műszaki dokumentáció vezetése jelentős emberi és anyagi erőforrásokat igényel, azonban az abban foglalt műszaki adatok, paraméterek a vasúti járművek üzemeltetési, ECM szerve-

zeti, javításával, karbantartásával foglalkozó szervezetek részére, valamint hatósági időszakos és rendkívüli járművizsgálata esetén jelentős előnyökkel járhat a ráfordításokat illetően.

A RailCert Hungary Kft. számos jelentős projektben végzett és végez megfelelőségértékelési tevékenységet, kockázatkezelési eljárások független értékelését. Magas szak tudású és komoly tapasztalattal rendelkező szakembereink biztosítják, hogy a vasút valamennyi területén értéket teremtő tevékenységet végezhessünk a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően.

*info@railcert.hu
railcert.hu
+36 (20) 381 5499*

HÍREK

Új ICE generáció: a Deutsche Bahn a Siemens Mobilityt bízza meg a koncepció kidolgozásával

- Siemens Mobility dolgozza ki a jövő ICE koncepcióját
- A DB működtetési tapasztalatokkal járul hozzá a projekthez

A Deutsche Bahn AG (DB) tendereljárás követően fejlesztési partnerséget kötött a Siemens Mobilityvel távolsági vasúti fejlesztésre. 2023 első felében a két vállalat együtt fogja kidolgozni egy új generációs nagysebességű vonat jövőképét. A koncepció elkészülte után, várhatóan 2023 második felében újabb pályázat következik az új flotta fejlesztésére, megépítésére és ezek tanúsítására.

Külön örömeinkre szolgál, hogy a Siemens Mobility egyike annak a két beszállítónak, amelyek megbízást kapnak a nagysebességű vonatok új koncepciójának kidolgozására. Ez lehetővé teszi, hogy folytassuk a Deutsche Bahnnal régóta fennálló partnerségünket. Már az együttműködés formája is előremutató: egy követelménykatalógus készítése helyett az ügyféllel szoros együttműködésben alakítjuk ki az ICE vonatok új generációjának legfontosabb jellemzőit, mondta Albrecht Neumann, a Siemens Mobility Rolling Stock területének világszintű vezetője.

A partnerség ezen holisztikus megközelítése révén az üzemeltető és az utasok egyedi igényei összhangba kerülnek a legmodernebb technológiákkal. Ez segít előmozdítani az új ötleteket, amelyek még vonzóbbá és kényel-

mesebbé teszik a vasúti utazást. A vonatok új generációja döntő mértékben járul hozzá a Deutsche Bahn kitűzött céljának eléréséhez: 2030-ig megkészszerezni a távolsági vasúti közlekedést igénybe vevő utasok számát.

Ezen cél elérése érdekében a DB maximum 400 méter hosszú, körülbelül 950 ülőhellyel rendelkező, és legalább 300 km/h végsebességű egyszintes vonatokat vesz igénybe. Amellett, hogy magasabb szintű utaskomfortot biztosítanak, az új vonatok várhatóan új mércét állítanak fel az energiahatékonyság és a műszaki rendelkezésre állás terén is. A Siemens Mobility piacvezető az egyszintes nagysebességű vonatok terén. Immár több mint 1000 nagysebességű, Velaro platformon alapuló Siemens vonat üzemel szerte a világon.

Újabb feltételes megállóhelyek a MÁV hálózatán

A decemberi menetrendváltáskor hat vasútvonalon tizennégyvel bővült azon – jellemzően alacsony utasforgalmú – megállóhelyek köre, ahol a vonatok csak abban az esetben állnak meg, ha az utasok előre jelzik leszállási szándékukat, vagy várakoznak a peronon. A pontosabb közlekedést és üzemanyag-, illetve villamos áram megtakarítást is eredményező, 2021 óta több ütemben kiterjesztett feltételes megállási rendet gyorsan megszokták az utasok, nem okoz számukra problémát a leszállási szándék jelzése.