



MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE

1145 Budapest Bácskai utca 11.

Tel./fax: 220-3822, 220-4561,

Mobil: +36309567290

E-mail: kiss.laszlo@mosz.co.hu

Dr. Bíró Tibor
Egységvezető
Munkaügyi kapcsolatok
Humán Igazgatóság
MÁV Zrt.

Dr. Túrós András
Biztonsági igazgató
MÁV Zrt.

Budapest

Tárgy: Vélemény a VASÚTBIZTONSÁGI FELADATTERV 2012. évi tervezetéről

Tisztelt Egységvezető Úr, Tisztelt Igazgató Úr!

Szakszervezetünk számára 2012. május 24-én véleményezésre megküldött Vasútbiztonsági feladattervvel kapcsolatos észrevételeinket az alábbiakban foglaltuk össze:

Általános álláspont:

A Mozdonyvezetők Szakszervezete egyetért azzal a megállapítással, hogy a rendkívüli vasúti események megelőzése és a vasúti közlekedés biztonságának javítása fontos feladat napjainkban. A tervezetben biztonsági kockázatként kerül említésre a MÁV Csoport szerkezeti átalakítása. Véleményünk szerint még két fontos terület rejt magában biztonsági kockázatot, az egyik az Forgalmi Utasítások elavult szabályozási rendszere és a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. folyamatosan átalakítás alatt lévő foglalkoztatási szokásai és törekvései. A tervezet fő üzenetében kizárólagosan az emberi tényezőre irányítja a „vigyázó szemeket”, de mélyen hallgat a vasúti közlekedés műszaki állapotáról, legyen az a pálya, biztosítóberendezés vagy vasúti jármű. Az olvasóban kialakul egyfajta hiányérzet- vajon miért nem veszi a vezetés górcső alá a folyamatosan romló pályaállapotok okait, a biztosítóberendezések sokszínűségéből és életkorából fakadó anomáliákat, valamint az előregedett vasúti jármű állomány műszaki állapotának vizsgálatát? Szerintünk ezeken a területeken is szükséges lenne egy vagy több ellenőrző lista elkészítése, hiszen a romló műszaki feltételek nagyban hozzájárulnak a nem kívánt események bekövetkezéséhez. A Mozdonyvezetők Szakszervezete többször kifejezte azon szándékát, hogy partner kíván lenni a vasúti közlekedésbiztonság kockázatait csökkentő pozitív és megelőző intézkedésekben (pl.: a mozdonyvezetők vasútbiztonsági képesség- és készségfejlesztése). Nem támogatjuk viszont azokat a törekvéseket, melyek újabb büntetési módokat vezetnének be, illetve a jelenlegieket szigorítanák. A 2012. május 3-i levelünkben is felajánlottuk a MÁV Zrt.-nek, hogy megállapodásban rögzítsük az együttműködés tartalmi elemeit. Sajnos erre a levelünkre sem és a 2012. március 22-i a MIREL közlekedésbiztonsági berendezés oktatásával kapcsolatos kérdéseinket tartalmazó írásos megkeresésre sem kaptunk választ a társaság vezetésétől. Reméljük, hogy a cégvezetés azon kijelentései, amelyek a szakszervezetekkel történő együttműködés fontosságát hangsúlyozzák nem kiüresedett kommunikációs taktikai elemek, hanem komoly és felelősségteljes vezetői szándéknyilatkozatok. A MOSZ értékrendje alapján a vezetés cselekvést jelent, nem pozíciót, melynek alapja a hitelesség. Hiányában nincsen bizalom, melynek következményeként sérülhet az erre épített biztonság, vele párhuzamosan pedig beindulnak a felelősségáthárítás „védd a széked” típusú formalizált emberi játszmái. Nem tudjuk, hogy a fentiek megtestesüléseként vagy más ok miatt javasolta törölni a tervezetből a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. vezetése a II.8. és a II.9. pontokat, melyek a vasúti közlekedésbiztonság növelése érdekében szóló szakszervezeti együttműködésről és a vezetői felelősségről tesznek említést. Szívesen megismernénk a törlési szándék indoklását is!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete csak azt kéri a MÁV-Csoport vezetőitől, amit a mozdonyvezetőkkel szemben magatartásmintaként Önök is elvárnak: a hitelességet, a bizalmat, a biztonságot és a felelősséget!

Részletes vélemény:

II. 1. A nevelő jellegű munkáltatói intézkedések fogalmi feloldását a MÁV-START vezetése is kérdésként fogalmazta meg. Az erre adott válasz nem pontos, hiszen az átfogó ellenőrzések időpontjának váratlansága nem meríti ki a többes számban alkalmazott intézkedések kifejezést. Álláspontunk szerint a nevelő jellegű munkáltatói intézkedések definíciója azonos a nevelő jellegű szankciókkal. Amennyiben az ellenőrzések módszertanában ezek az intézkedések taxatívum nem kerülnek rögzítésre, akkor akár személyenként, vállaltként vagy földrajzilag is eltérő lehet az azonos súlyú a cselekménynek következtében alkalmazott „nevelő jellegű” munkáltatói intézkedés. Így megkérdőjelezhető az a fontos alapelv: azonos cselekményért azonos szankció. Szakszervezetünk ezért nem támogatja a munkáltatói jogkörgyakorló egyéni mérlegelésén alapuló „nevelő jellegű” intézkedések alkalmazásának nem taxatívum meghatározott vállaltcsoporthi elvárását.

II.2. Önmagában az ellenőrzések váratlanságától és azok számának növelésétől várni a pozitív hatást dőreség lenne. Különösen annak tudatában, hogy a munkavállalót senki sem oktatta ki arra, hogy ki, mit, milyen jogcímen és mely igazoló dokumentum felmutatásával ellenőrizhet. Ma a mozdonyvezető a felelős azért, hogy kit enged fel ellenőrzés céljából a vezetőállásra. A munkáltatók azon válasza, hogy minden megtalálható az utasításokban, nem helytálló. Lásd a szervezeti átalakításokat, a jogszabályi változásokat, jól elválasztva kellene megjeleníteni a biztonsági, munkáltatói és a fuvaroztatói ellenőrzések jogosultsági és eljárásrendi határait. Szakszervezetünk ezt már korábban kezdeményezte a MÁV-TRAKCIÓ-nál, hogy készüljön egy olyan táblázat, mely összefoglalóan tartalmazza a fentieket és az ellenőrzésre jogosító minta dokumentumokat. Sajnos ez a kezdeményezésünk elhalt, de javasoljuk ennek összeállítását és oktatással egyetemben a mozdonyvezetőkhez történő eljuttatását. Várhatóan a külső kommunikációban megjelenik a fokozott ellenőrzések híre, szerencsés lenne elejét venni az „állenőröknek” (ha volt „álmozdonyvezető”, akkor születne előbb vagy utóbb „állenőr” is).

II.7. Szakszervezetünk folyamatosan jelzi a vasútvállalatok vezetése felé azokat az eseteket, sőt több esetben a bírósághoz kell fordulnunk, mert a foglalkoztatás szabályait nem tartják be. Hozzánk eljutott bizonyos információk alapján a magánvasutak versenyelőnye a „rugalmasabb” foglalkoztatásban rejlik. Egyetértünk, abban, hogy a „nagy számok törvénye” alapján ne csak kizárólag az állami tulajdonú társaságoknál végezzenek az NKH szakemberei ellenőrzést, hanem minden mozdonyvezetőt foglalkoztató társaságnál.

II.8. A MOSZ fenntartja együttműködési ajánlatát olyan ügyekben, melyek pozitív intézkedések alapján javítják a közlekedés biztonságát. Továbbra is várjuk a választ az együttműködési és a MIREL oktatás ügyében írt leveleinkre.

II.9. A vezetői felelősség erősítését támogatjuk, hiszen a Forgalmi Utasítások szabályrendszerében szinte mindig a munkavállaló marasztalható el. Ha a forgalmi dolgozó esetleg helytelenül intézkedett, azt a mozdonyvezetőnek felül kell bírálnia. Nincs olyan rendkívüli helyzet, amelyből a mozdonyvezető kimaradhat. A munkavégzés feltételrendszere jelentősen kihat arra az elvárt cselekvésre, amit a mozdonyvezetőnek a rendkívüli helyzetben a másodperc töredék része alatt meg kell tennie. A feltételrendszer megteremtése pedig vezetői feladat, ahogyan azt a vezetéseméleti tankönyvek is írják.

III.1-2. Kíváncsi lenne az ellenőrzés módszertanát a munkavállalókkal oktatás keretében megismertetni, meg kell alkotni a különböző ellenőrzésre jogosult szervezetek „ellenőrző listáját”, melynek tartalmazni kell, hogy mit és hogyan ellenőriznek.

III. 4. és a V.1. A veszélyes úttájárók listájának elkészítésben szakszervezetünk felajánlja segítségét.

IV. 1. Szükséges az oktatás színvonalának emelése, különféle tan- és segédanyagok biztosítása a munkavállalóknak. A „felolvasó est” a XVIII. században fontos irodalmi műfaj volt, napjainkra már nem elég a kizárólagos szóbeli ismeretátadás vagy a színes prezentációk közös felolvasása. Szükséges a központilag összeállított tematika és tananyag, melyet írásban és elektronikusan a mozdonyvezetők az oktatásokon megkapnak saját használatra. Legyenek csatolt részei az oktatási naplónak az időszakos oktatáson átadott segédanyagok és dokumentumok. Szintén elavultnak tartjuk azt az eljárást, hogy elég az oktatónak a témát a naplóban rögzítenie és aláírni a munkavállalóval, a formai követelményen kívül semmi sem tartalmazza az adott oktatás tartalmára és minőségére vonatkozó információkat. Támogatjuk az elektronikus tananyagok cd-én és az interneten történő hozzáférés lehetőségének megteremtését.

A korábbi tárgyalások alapján a baleset megelőzés érdekében részesüljön minden mozdonyvezető - a Biztonsági Igazgatóság szakembereinek bevonásával- két napos, a vasúti közlekedés biztonságát növelő képesség- és készségfejlesztő tréningben.

V.3. A távközlési rendszerek műszaki állapotának feljavítása is elengedhetetlen, hiszen az ezekhez kapcsolódó baleseti kockázatok szintje is magas. Ezek is hozzátartoznak az alapvető és biztonságos munkafeltételekhez.

VII. Az oktatás és képzés mellett pozitív változást elősegítő tényező lehet a kommunikáció. A Mozdonyvezetők Szakszervezete felajánlja saját kommunikációs csatornáit és fórumait, ahol a Biztonsági Igazgatóság szakemberei ismertethetik egy-egy eset tanulságait, felhívhatják a figyelmet az esetekhez kapcsolódó fontos magatartási mintákra. Javasoljuk, hogy negyedévente a MOSZ választott tisztségviselői (Küldöttközgyűlés tagjai) számára biztosítson időkeretet és helyszínt a munkáltató, ahol a biztonsági szakértőkkel személyesen megtörténhet a tapasztalatcsere. Természetesen a MOSZ vállalja, hogy az ott elhangzottakról személyesen tájékoztatja tagcsoportok tagjait, valamint eljuttatja a kiosztott segédanyagokat.

Javasoljuk, hogy legyen egy központi szám - „Forró drót” - a MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóságán belül, ahová a munkavállalók a rendkívüli események előidézésében közreműködő helyzeteket, műszaki állapotokat és eseményeket a munkáltatói retorziótól félelemmentesen bejelenthetik!

Budapest, 2012. május 29.

Üdvözléttel:

Kiss László
elnök