



MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE

1145 Budapest Bácskai utca 11.

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

Mobil: +36309567290

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

Zsoldos Mariann
Humán igazgató
MÁV Zrt.

Dr. Túrós András
Biztonsági igazgató
MÁV Zrt.

Budapest

Tisztelt Igazgató Úrhölgy, Tisztelt Igazgató Úr!

Folyó év április 27-én kelt, a vasútbiztonsági kockázatok tárgyában írt közös levelükre szakszervezetük az alábbi észrevételeket teszi.

A Mozdonyvezetők Szakszervezetének is érdeke, hogy a magyar vasút biztonságos legyen, s ne történjenek balesetek, illetve vonat-veszélyeztetések. A hazai vasúti közlekedés szabályozás szerint a mozdonyvezetőnek kulcs szerepe van, ha szükséges, felül kell tudnia bírálni akár a forgalmi dolgozó helytelen utasítását is. Sajnos találunk arra is példát, amikor a mozdonyvezető figyelmetlensége okozott veszélyeztetést. Egyetértünk abban, hogy meg kell tenni mindent annak érdekében, hogy ne romoljon a vasúti közlekedés biztonsága!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete álláspontja szerint a vasútbiztonsági kockázatok megnövekedett esetszámai nem vezethetők vissza csupán az emberi mulasztásra. Meg kell vizsgálni objektíven, hogy mi vezetett ide. Gyors és elhamarkodott ítélethirdetést jelente csak a kollégákat egyoldalúan hibáztatni. A nemzetközi példák is azt mutatják, hogy a folyamatos vasúti átszervezések magukban hordozzák a vasútbiztonsági kockázatokat. A permanens változásban egy az állandó: a munkavállaló felelőssége, úgy hogy a XIX. századi technológiai szerkezetű „vérrel írt forgalmi utasítások” nem mások, mint folyamatos szerkesztés alatt álló, egy-egy balesetek utáni toldozgatás-foltozgatás egyvelegei. Napjainkra nem történt meg a XXI. századnak megfelelő egységes technológiai felülvizsgálata a forgalomszabályozásnak, a Nemzeti Közlekedési Hatóság sem merte magához vonni e nehéz feladatot. Azzal is tisztában vagyunk, hogy a folyamatosan romló hazai vasúti pályaállapotok és a biztosítóberendezések színes historikus kavalkádja sem könnyíti meg a helyzetet. Törvényszerű a következtetés is, ha nem történnek meg a szükséges technikai fejlesztések a közlekedésbiztonság területén, akkor az emberi tényezőre egyre nagyobb nyomás nehezedik, folyamatos stresszhelyzetben kell a munkáját végeznie a mozdonyvezetőnek. Így könnyebben bekövetkezhet az emberi hibázás lehetősége is.

A stressz növekedéséhez mostanság a foglalkoztatási szabályok változásai is hozzájárulnak, így például az IVU vezénylő rendszerből kikerülő rövid szolgálatok számának emelkedése. A változó munkaidő-beosztás jellemzője hivatásunknak, de a jelenlegi vezénylési gyakorlatban szaporodó és sorozatos késő éjszakai és kora hajnali munkakezdések, illetve munkabefejezések kikezdi még a legedzettebb férfi lelkeket is. Talán azt is érdemes vizsgálni, mennyire játszanak szerepet a megváltoztatott foglalkoztatási szokások a kockázatok emelkedésében. Természetesen a munkáltató igyekszik betartani a jelenleg hatályos Mt. szabályt, biztosítva a minimum 8 órás pihenő időt két szolgálat között. Vannak olyan kollégák is (általában a változó telephelyes munkaszerződésűek), akik önként vagy kényszerből azzal sem törődnek/törődhetnek, hogy hol töltik el a minimális pihenő időt. Nem mindegy, hogy a mozdonyvezető otthon tölti el, a pihenőhelységben, a váróterem padján, vagy a mozdony hátsó vezetőállásában. Az is előfordul, hogy a hajnali két órás kezdés miatt a kolléga kénytelen már előző este 8 órakor megjelenni a szolgálati helyén, mert másképpen nem érne be a munkakezdésre.

A 19/2011. (V. 10.) NFM rendelet, - mely a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól (továbbiakban képzési és vizsgáztatási rendelet) alanyai egyelőre a vasúti járművezetők, s az idei vizsgáztatást már a független KTI Vasúti Vizsgaközpont végzi. A mozdonyvezetőkre nézve a vizsgakimenetet már megemelték, de nem történt érdemi változás az időszakos oktatás minőségében és módszertanában. Példa erre a MIREL közlekedésbiztonsági berendezés használatának oktatása, de ide sorolhatjuk a korábbi ETCS képzést is. Megjegyezzük, hogy a március 22-i MIREL oktatás tárgyában írott levelünkre a mai napig nem érkezett válasz a MÁV-tól. Szívesen átadjuk azokat a módszertani információkat, amelyeket például az ÖBB használ például ETCS oktatása során. Az osztrák kollégák két napos képzés alatt elméleti és mozdonyon történő gyakorlati komplex képzésben részesülnek. A mozdony-szimulátorok megjelenése valóban nagy lépést jelentettek a mozdonyvezetők életében, mert a vizsgán biztosan találkozhatnak velük. Többször kértük, hogy az évi egy óránál legyen több lehetőség a gyakorlásra két vizsga között, de ezeket felülírja a gazdasági hatékonyság jelszava mögé bújtatott vezetői rövidlátás. Szakítani kell azzal a tendenciával, hogy romló munkafeltételek mellett egyre kevesebbet igyekszik a munkáltató az emberi tényezőbe fektetni. Az oktatás és képzés lehet a veszélyeztetések megelőzésének fontos színtere, nem pedig további szankciók kiiktatása vagy a meglévő büntetési tételek növelése. Javasoljuk, hogy kerüljön módszertani felülvizsgálatra az időszakos oktatás, illetve szülessenek új oktatási tananyagok interaktív segédletek. Támogatjuk a MÁV-TRAKCIÓ vezetésének azon törekvését, hogy a MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság szakemberei bevonásával két napos vasútbiztonsági képesség- és készségfejlesztésben részesüljenek a mozdonyvezetők. A tematika kialakításában felajánljuk szakszervezetünk közreműködő segítségét.

Szakszervezetünk azzal a javaslattal él a vasútbiztonsági kockázatok csökkentése érdekében, hogy a MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóságával e tárgyban történő együttműködés tartalmi elemeit és keretrendszerét közösen dolgozzuk ki és rögzítsük egy megállapodásban. Abból az elvből kiindulva szorgalmazzuk az együttműködést, miszerint egy kapcsolati rendszerből csak annyit lehet kivenni, amennyit mi magunk is beleteszünk!

Budapest, 2012. május 3.

Üdvözlettel:

Kiss László
elnök