



ORSZÁGOS MUNKAVÉDELMI ÉS MUNKAÜGYI
FŐFELÜGYELŐSÉG
MB. ELNÖK

Iktatószám: 5684-2/2009-5020
Tárgy: Álló helyzetű járműkapcsolás

Dr. Mosóczy László úr
vezérigazgató-helyettes

Magyar Államvasutak Zrt.

Budapest

Tisztelt Vezérigazgató-helyettes Úr!

A 2009. május 28-án kelt, állásfoglalást kérő levelére válaszolva tájékoztatom, hogy az Országos Munkavédelmi és Munkaügyi Főfelügyelőség állásfoglalás kiadására nem jogosult.

Kérdésére (A vasúti járművek álló helyzetű járműkapcsolási műveletének végzésére a MÁV Zrt. technológiai utasításainak, illetve a Vasútüzemi Munkák Biztonsági Szabályzatának megfelelően végezve – az Mvt. 51.§ (2) bekezdése szerint veszélyes tevékenységnek minősül-e, illetve a tolatásvezető munkavállaló a tevékenységet egyedül végezheti-e?) a következő jogalkalmazói véleményt adom:

A MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág Forgalmi Főosztály által kiadott, a Nemzeti Közlekedési Hatóság által 85/6/2007. szám alatt jóváhagyott, **F.2. számú Forgalmi Utasítás** (a továbbiakban: F.2. Utasítás) szabályozza elsődlegesen a MÁV Zrt. által üzemeltetett normál, és széles nyomtávolságú vonalaira vonatkozó érvényes rendelkezéseket, tartalmazza a forgalmi szolgálat szervezésére, irányítására, végzésére és ellenőrzésére vonatkozó szabályokat. Az utasításban foglaltak maradéktalan betartásával, betartatásával a szolgálatban lévő munkavállalók egészségét és biztonságát veszélyeztető kockázatok nem lépnek fel.

Ezen utasítás képezi a 17/1993.(VII.1.) KHVM rendelet 1. sz. mellékleteként kiadott Vasútüzemi Munkák Biztonsági Szabályzatát.

A járműkapcsolás szabályait az F.2. Utasítás 7. fejezete tartalmazza melynek 7.3. pontja előírja, hogy miként kell a csavar kapoccsal történő járműkapcsolást **álló helyzetben** elvégezni.

A vasúti járműkapcsolás nevezetesen az állva kapcsolás fent jelölt pont szerinti bevezetését az e művelet során bekövetkezett súlyos balesetek magas száma indokolta. A több mint húsz éve bevezetett rendelkezést követően a járműkapcsolás közben bekövetkezett súlyos munkabalesetek száma jelentős mértékben csökkent. **Ez azonban nem jelenti, hogy -többek között- a tolatási tevékenységet -benne a járműkapcsolást- nem kell potenciálisan veszélyes vasútüzemi tevékenységnek tekinteni.**

Ebho.
Fony
kf
OS.OL.
ben

Az utasítás egyértelműen nem határozza meg a technológiai létszámot, azonban lehetőséget ad -a létszám tekintetében- belső szabályozás elkészítésére /Állomási Végrehajtási Utasításban (F.2. 1.2. 108)/.

Az F.2. Utasítás járműkapcsolás fejezet 7.3.2. pont utolsó bekezdése utal a művelet egyedüli végzésére, a második mondat szerint: *„A mozdonyvezető csak akkor végezhet további mozgást, ha a tolatásvezető a járművek közül kilépett és jelzést ad vagy a rádión közölte a kapcsolás elvégzését.”*

Mindezek alapján arra a következtetésre jutottunk, hogy a műveletek kockázata eltérő mértékű, az utasítás éppen ezért nem fogalmaz meg kategorikus létszám szükségletet.

A munkavédelemről szóló 1993. évi XCIII. tv. (a továbbiakban Mvt.) 54. § (2) bekezdés rendeli el a kockázatértékelés elkészítését. A kockázatértékelés a munkáltató legáltalánosabb, további intézkedéseket megalapozó megelőzési, munkavédelmi jellegű feladata. Valamennyi tevékenységét lényegében erre alapozva kell megkezdenie és folytatnia. A kockázatértékelés keretében vizsgálendő, hogy az egyedi kocsikapcsolás vagy a tolatási folyamatba épített járműkapcsolás, a követelmény, napszak, időjárási viszonyok, rendkívüli esemény, stb. figyelembe vételével, a vasúti járművek álló helyzetű járműkapcsolásakor a munkavállalók egészségét és biztonságát veszélyeztető kockázat fellép-e.

Ezen értékelés során fontos vizsgálati szempont lehet, hogy a (belső) utasítás szerint végzett munka során bekövetkezett-e korábban munkabaleset, mi volt a baleset oka, milyen sérülés következett be, milyen intézkedéseket kell megtenni a hasonló munkabaleset megelőzése érdekében. Szükséges elemezni továbbá, hogy a bekövetkezett balesetknél szerepet játszott-e a technológiai létszám, a munkavállalók pszichés állapota, a munkaszervezés.

Véleményünk szerint az egyedileg elkészített kockázatelemzés adhat választ az adott művelethez szükséges létszám meghatározása tárgyában.

A levél 3. oldalán leírtakkal ellentétben, tudomásunk szerint több súlyos baleset is bekövetkezett, amikor a tolatásvezető – utasítás ellenesen – nem tartózkodott a helyszínen a vonat összeállításakor, és a rendezésben résztvevő munkavállalót súlyos (csonkulásos, halálos) baleset érte.[2004.01.31. Soroksár, 2007.11.13. Balatonszentgyörgy]

Felhívom a figyelmét arra, hogy jelen levelemben foglaltak a Magyar Köztársaság Alkotmánybíróságára vonatkozó határozatai alapján nem minősülnek jogi állásfoglalásnak, azok a felek közötti vitában, vagy bíróság előtti eljárásban nem használhatók fel.

Budapest, 2009. augusztus „13.”

Tisztelettel

Dr. Dudás Katalin nevében és megbízásából

Dr. Grószmann Mária
elnökhelyettes

