



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2008-0014-5
VASÚTI BALESET**

**Hejőkeresztúr és Nyékládháza állomások között
2008. január 10.**

A szakmai vizsgálat célja a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események okainak, körülményeinek feltárása, és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

Jelen vizsgálatot

- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.),
- a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának részletes szabályairól szóló 7/2006. (II.27.) GKM rendelet,
- illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Kbt. és a 7/2006. (XII.29) GKM rendelet együttesen az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak biztonságáról valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (vasútbiztonsági irányelv) szóló uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálják:

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006.(XII.23.) Korm. rendeleten alapul.

Fenti szabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a súlyos vasúti balesetet ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a vasúti baleseteket, illetve váratlan vasúti eseményeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között súlyosabb következményű balesethez vezethettek volna.
- A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.
- Jelen zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban résztvevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járhatnak el.

A Vb köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

Jelen zárójelentés

alapjául a Vb által készített, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött zárójelentés-tervezet szolgált.

A zárójelentés–tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

A 2009. február 17-én megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviseltették magukat:

- Nemzeti Közlekedési Hatóság
- MÁV Zrt.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

BIG	MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság
CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Vb	Vizsgálóbizottság
VBO	MÁV Zrt. BIG illetékes Területi Vasútbiztonsági Osztálya

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	vasúti baleset
Az eset jellege	mozgó jármű okozta személyi sérülés
Az eset időpontja	2008. január 10. 09 óra 38 perc
Az eset helye	Hejőkeresztúr és Nyékládháza állomások között 31 sz. szelvény
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	regionális személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	2/0
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	-
Érintett vonat száma	35012
Üzemeltető	MÁV START Zrt
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye

89-ös számú Nyékládháza – Tiszaújváros vonal, Hejőkeresztúr és Nyékládháza állomások között a 31 sz. szelvényben (1., 2. ábra)



1. ábra: Az eset helye



2. ábra: Az eset helye

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2008. január 10-én 10 óra 05 jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

A KBSZ ügyeletese

- 2008. január 10-én 10 óra 07 perckor jelentette a KBSZ ügyelet vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az eset vizsgálatára 2008. január 10-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

Vezetője	Karosi Róbert	balesetvizsgáló
Tagjai	Kovács András	baleseti helyszínelő

Az eseményszűnet áttekintése

- A KBSZ főigazgatója a baleset kivizsgálására a fenti Vb-t jelölte ki.
- A Vb 2008. január 10-én az eset helyszínén szemlét tartott. A szemle során a Vb fényképfelvételeket készített, adatokat gyűjtött az eset bekövetkezésének körülményeiről Hejőkeresztúr és Nyékládháza állomáson, a nyékládházi főpályamesteri szakaszon, valamint Miskolcon a MÁV Zrt Igazgatóságának épületében.
- A Vb az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta.
- A meteorológiai körülmények tisztázására szakértőt kért fel.
- A Vb a Zárójelentés-tervezetet elkészítette.

Az eset rövid áttekintése

2008. január 10-én 9 óra 35 perckor a Tiszaújváros – Nyékládháza viszonylatban közlekedő 35012 sz. vonat Hejőkeresztúr és Nyékládháza állomások között a 31 sz. vasúti szelvényben elgázolt két férfit, akik a helyszínen életüket veszítették.

A férfiak egy, a nyékládházi főpályamesteri szakasztól kapott „Cserjeirtási Engedély” birtokában végeztek bozótirtási munkát az állomásközből. Tevékenységük nem érintette a vasúti pálya szerkesztési szelvényét. A helyszín megközelítésén túl a munkavégzéshez a vasúti pályatest keresztezése nem volt szükséges.

Az eset napján a helyszínen a távolbalátás korlátozott volt, a látótávolság 200 méter alatt volt.

A harmadik társuk elmondása szerint a két férfi a láncfűrész élezése céljából a vasúti töltésre ment, ahol a pálya szerkesztési szelvényébe kerülve a Hejőkeresztúr irányából érkező 35012 sz. vonat elgázolta őket.

A rendelkezésre álló adatok, információk és dokumentumok alapján összeállításra került jelen Zárójelentés-tervezet.

Az eset körülményeit és tanulságait értékelve a Vb biztonsági ajánlást fogalmaz meg.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

		37						
②		②						
39		39						
35012 SZ		VPE:50124-0-2007						
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Tiszapalkonya-Erőmű o							
2.2	▽Tiszaújváros o					9	19	
4.3	Sajószéged mh. o		5	9	24		25	80
2.8	Nagycsécs mh. o		3		28		29	
5.9	Hejőkeresztúr o	*	5		34		35	80
4.4	Nyékládháza o	*	4	9	39			
9,5 km)		Menettartam: 00:20 (17,4 km)						

3. ábra: A 35012 sz. vonat menetrendje

Az eset napján a **35012** sz. vonat a szomszédos Tiszaújváros állomásról a menetrendben meghatározott időben **9 óra 19 perckor** indult el.

A hejőkeresztúri forgalmi szolgálattevő **9 óra 30 perckor** kért és kapott engedélyt a vonat részére Nyékládháza állomás forgalmi szolgálattevőjétől. A **35012** sz. vonat **9 óra 34 perckor** érkezett az állomásra és – menetrend szerint – **9 óra 35 perckor** haladt ki onnan.

A hivatkozott időben Hejőkeresztúr állomás térségében a látási viszonyok rosszak voltak, a látótávolság 200 méter alatt volt. A távolbalátás korlátozottsága a Vb rendelkezésére bocsátott fejrovas naplók tanúsága szerint **8 óra 40 perc** és **10 óra 15 perc** között állt fenn.

A **35012** sz. vonat Hejőkeresztúr állomást elhagyva 80 km/h-ra gyorsult fel. A 31 sz. szelvényben, egy jobbos ívben haladva, változó ködfoltoknál, az ív belső oldalán a mozdonyvezető kuporgó alakot észlelt. Vészfékezést alkalmazott, de az ütközést elkerülni nem tudta.

Az adott időben három személy – egy ún. „Cserjeirtási Engedély” birtokában – az állomásközben az elsodrési határon kívül bozótirtást végzett. Az elsodrési határon kívül munkát végző dolgozók közül ketten a vasúti töltésen, a sínszál mellett a láncfűrész élezését végezték, miközben társuk a másik motorfűrészrel folyamatosan dolgozott. A motorfűrész hangjától nem hallották, a ködtől pedig nem látták a feljűk közeledő vonatát.

A 35012 sz. vonat **9 óra 35 perckor** két személyt gázolt el, akik a sínkoronán fűrészüket élezték. Mindketten a helyszínen életüket veszítették.

1.2 Személyi sérülés

Sérülések	Személyzet	Utások	Útátjáró használók	Egyéb
Halálos	2	-	-	-
Súlyos	-	-	-	-
Könnyű	-	-	-	-
Nem sérült	-	-	-	-

Az áldozatok besorolásakor a Vb figyelembe vette az Európai Vasúti Ügynökség ajánlását is.

1.3 Vasúti járművek sérülése

A vonatot továbbító V43-1336 pályaszámú mozdony kismértékben megrongálódott.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A vasúti infrastruktúrában kár nem keletkezett.

1.5 Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig nem hoztak a Vb tudomására.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 35012 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	44 év
Neme	Férfi
Szakképesítése	mozdonyvezető
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	2010. július
Legutolsó szolgálatba lépés ideje	2008. 01. 10. 03 óra 15 perc

A mozdonyvezető a vonalra szükséges vonalismerettel rendelkezett.

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	35012
Vonat neve	személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Mozdony pályaszáma	V43-1366
Mozdony tulajdonosa	MÁV Trakció Zrt
Továbbított kocsik tulajdonosa	MÁV START Zrt
Továbbított kocsik száma	2 db 4 tengelyes személyszállító kocsi
Vonathossz	48 m
Elegytömeg	81 t
Előírt fékszázalék	39%
Tényleges fékszázalék	91%

1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

A vasúti pálya az adott vasútvonalon egyvágányú, 54 kg/fm sínrendszerű. A vonalon önműködő térközbiztosító rendszer van kiépítve. A vonatoknak a vonalra engedélyezett sebessége 80 km/h. A vasúti pálya vonalvezetése vízszintes, az eset helyszínén Hejőkeresztúr irányából nagysugarú jobbos ív található. (2. ábra)

A vonatforgalom közvetlen szabályozása Nyékládháza és Hejőkeresztúr állomások forgalmi szolgálattevője által történik.



4. ábra: Az eset helyszíne

1.9 Állomási adatok

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A V43-1366 pályaszámú mozdony elektromechanikus, 150 km/h sebességhatárú sebességmérővel volt felszerelve. A regisztrátumok kiértékelhetőek voltak. Az EÉVB berendezés be volt iktatva és az jól működött.

1.11 Kommunikációs eszközök

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.12 Meteorológiai adatok

A kérdéses napon a Kárpát-medence belsőbb részeiben egy hűvös, nyirkos légpárna ült meg, melyben a síkságon megélhető időjárást egy lassan, de folyamatosan mozgó síksági köd-felhőréteg határozta meg: ennek összefüggő alja a baleset napszakában a terep fölé kb. 100 m-rel emelkedett, de foszlányai ismétlődően érinthették a felszínt – ennek következtében a látástávolságban nagy volt a tér- és időbeli változékonyság. A léghőmérséklet a baleset órájában a térségben $-2..0^{\circ}\text{C}$ között volt, így zúzmara is lehetett.

A látástávolság számszerű értékét a térségbeli hivatalos jelentésekből ilyen időjárási helyzetben a baleset időpontjára és helyszínére nem lehet meghatározni, de más (önkéntes) észlelésekből és további képi forrásokból fotogrammetriai (fényképmértani) számításokkal, valamint a párásságnak a hivatalos jelentésekből nyerhető napszakos menete alapján kijelenthető, hogy a baleset időpontjában és helyszínén biztosan köd volt (1 km-nél kisebb látástávolság); és behatárolhatók a látástávolság szélső értékei: ez 50-500 m között lehetett, s ezen belül is a legvalószínűbb a 100-300 m.

1.13 A túlélés lehetősége

A baleset során a 35012 sz. vonaton utazók közül sem a vonatszemélyzet, sem az utasok nem sérültek meg.

Az elhunytak a vasút szerkesztési szelvényén belül tartózkodtak. Az időjárási körülmények, a társuk által használt motoros fűrész hangja együttesen olyan hatással voltak, mely a figyelmetlenségükkel párosulva nem tette lehetővé a közeledő vonat észlelését és a vasúti szerkesztési szelvény időben történő elhagyását.

1.14 Próbák és kísérletek

A Vb a vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytatott.

1.15 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

A nyékládházi főpályamesteri szakaszon 2007. december 4-én állították ki azt az ún. „Cserjeirtási Engedély”-t mely alapján a balesetet szenvedett férfiak társukkal az eset napján Hejőkeresztúr és Nyékládháza állomások között a vasúti pálya szerkesztési szelvényét nem érintve cserjeirtást végeztek.

A MÁV Zrt. Munkavédelmi Szabályzat 4.11.13. pontja szabályozza az idegenek MÁV Zrt. területén történő munkavégzésének munkabiztonsági feltételeit. A részletes szabályokat az idegenek MÁV Zrt. területén tartózkodására és külső vállalkozók MÁV Zrt területén történő munkavégzésének munkabiztonsági feltételeire vonatkozóan a **32/2004. (V.28.) (22. sz. MÁV Értesítő) VIG sz.** vezérigazgatói utasítás tartalmazza. Ezen utasítás 4.2.12. pontja rendelkezik ezen dolgozók oktatására.

„4.2.12.1. A külső vállalkozó(k) vezetőjét vagy megbízottját a MÁV Zrt szerződést kötő munkavállalója vagy megbízottja bizonyíthatóan köteles a tevékenységhez kapcsolódó munkabiztonsági, közlekedésbiztonsági és a helyi körülményekből adódó veszélyekről kioktatni.”

A MÁV Zrt Pályavasúti Területi Központja részére az idegenek MÁV Zrt területén történő munkavégzésével kapcsolatos oktatási tevékenységet a MÁV Zrt Egészség- Biztonság és Környezetvédelmi Területi Szolgáltató Központja végzi.

1.16 Szabályok és szabályzatok

A szakmai vizsgálat kiterjedt:

- a vonatszemélyzet tevékenységére,
- a tevékenységet szabályozó utasítások megfelelőségére,
- a baleseti helyszín kialakítására,
- az időjárási körülmények hatásának vizsgálatára,
- a vasúti pálya közelében végezhető munkák engedélyezésére.

1.17 Kiegészítő adatok

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására és a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

A Vb a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek, ezért további adatokat nem kíván ismertetni.

1.18 Korábbi hasonló esemény

Az eset helyszínén hasonló esemény nem történt.

2. ELEMZÉS

A Vb megállapította, hogy a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág Pályavasúti Területi Központ Miskolc Pálya és Mérnöki Létesítmények Alosztály Nyékládházi Főpályamesteri szakasza 2007. december 04-én ún. „Cserjeirtási engedély”-t adott ki egy férfinak, melyben engedélyezi számára, hogy Nyékládháza és Hejőkeresztúr állomások között a MÁV Zrt. területéről cserjéket kivágjon, s azokat elszállítsa. Ezen – iktatószám nélküli – engedélyen túlmenően más dokumentum nem készült. Az idegenfeles munkavégzés szabályaira vonatkozó, illetőleg a speciális munkavédelmi ismeretek átadását bizonyító dokumentumot a Vb felkutatni, illetve az engedélyező bemutatni nem tudott.



5. ábra: A helyszín

A MÁV Zrt. Munkavédelmi Szabályzat 4.11.13. pontja szabályozza az idegenek MÁV Zrt. területén történő munkavégzésének munkabiztonsági feltételeit. A részletes szabályokat az idegenek MÁV Zrt. területén tartózkodására és külső vállalkozók MÁV Zrt területén történő munkavégzésének munkabiztonsági feltételeire vonatkozóan a **32/2004. (V.28.) (22. sz. MÁV Értesítő)** sz. utasítás tartalmazza. (1.15 pont) Ezen utasítás 4.2.12. pontja rendelkezik ezen dolgozók oktatásáról.

A Pályavasúti Területi Központ részéről a kiadott engedélyhez kapcsolódóan oktatás megtartására felkérés nem érkezett.

Ennek következtében a forgalom alatt álló vágányon történő vonatközeledés és az úrszelvény közelében dolgozók munkájának koordinálása nem történt meg. A szomszédos állomások forgalmi szolgálattevői nem lettek értesítve a munkavégzésről. Nem történt meg a munkavégzés **tényleges** időpontjának és helyének meghatározása sem.

A MÁV Zrt F.2. sz. Forgalmi Utasítása rendelkezik a vonatforgalmat nem érintő, nem vágányzár keretében az elsodrési határon kívül végzett munkák szabályairól, melyek szerint „a külső vállalkozó köteles ... a munka megkezdése előtt az adott állomás, vagy az egyik szomszédos forgalomszabályozó állomás Fejrovas előjegyzési naplójába a munkavégzés megkezdésének és várható befejezésének idejét, pontos helyét, tárgyát előjegyezni és aláírni ... Az előjegyzés alapján a forgalmi szolgálattevő köteles a másik forgalomszabályozó állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni, aki a vett közleményt köteles a fejrovas előjegyzési naplójába előjegyezni.”

Ezen értesítési kötelezettségükről a munkát végzők nem tudtak, mivel őket a tevékenységük megkezdése előtti teendőiről nem oktatta ki senki. Oktatás hiányában

a tevékenységük végzése során betartandó munkavédelmi szabályokkal sem voltak tisztában. (munkaterület megközelítése, figyelőőr állítása, stb.)

Az eset idején a munkavégzés helyszínén a távolbalátást ködfoltok akadályozták. Hejőkeresztúr állomás forgalmi szolgálattelvéje a távolbalátás korlátozottságára vonatkozó előjegyzését **8 óra 40 perckor** tette meg, a vonali menetirányító egyidejű értesítése mellett. A fejrovas napló tanúsága szerint a távolbalátás korlátozottsága **10 óra 15 percig** állt fenn az állomás területén. Az állomás és a munkavégzés helye közötti távolság körülbelül: 1000-1200 méter.

Az eset bekövetkezése szempontjából figyelembeveendő az is, hogy ilyen sűrű, zúzmarás időben, hótakaró mellett, kiváltképp mozgás, vezetés közben az észlelési távolság a látótávolságnál jobban leromlik, valamint a hangok terjedési jellemzői is, mivel azok halkabbak, tompábbak lesznek.

A baleset áldozatait illetően megállapítható, hogy a fent említett körülmények között a hangok terjedési jellemzői romlottak (halkabbak, tompábbak lettek), s pontosan az ösztönösen veszélyérzetet keltő magas hangok estek ki jobban, így ha az áldozatok – munkájuk során – maguk is keltettek magas hangokat, elnyomva az eleve tompult külső zajokat, igencsak lecsökkent az esélye, hogy időben meghallják a vonat közeledését.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb a helyszíni szemle tapasztalatai, a beszerzett dokumentumok, illetve a rendelkezésre álló fényképfelvételek elemzése és értékelése alapján a következőket állapította meg:

- A Tiszaújváros – Nyékládháza vasútvonalon az eset helyszínén, a baleset időpontjában a távolbalátás korlátozott volt, tényleges látástávolság kb. 100-300 méter.
- A 35012 sz. vonat a menetrendben meghirdetett időben, a menetrendben meghatározott sebességgel közlekedett.
- A vállalkozó részére a kiadott „Cserjeirtási Engedély”-en túlmenően más dokumentum nem került átadásra, a külső fél részére a munkavégzés speciális szabályaival kapcsolatos oktatást nem tartottak, munkavédelmi oktatásban nem részesültek. A „Cserjeirtási Engedély” kiadásának körülményei több szempontból is zavarosak (nincs iktatószám, nincs meghatározva a munkavégzés helye, ideje)
- Az elsodrasi határon kívül munkát végző dolgozók közül ketten – figyelőőr kijelölése nélkül – a vasúti töltésen, a sínszál mellett a láncfűrész élezését végezték, miközben társuk a másik motorfűrészrel folyamatosan dolgozott. A motorfűrész hangjától nem hallották, a ködtől pedig nem látták a feléjük közeledő vonatot. A mozdonyvezető bizonyosan féktávolságon belül észlelte a menetirány szerint jobb oldalon a sínszál mellett guggoló két alakot, gyorsfékezést alkalmazott, de a gázolást megakadályozni nem tudta.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb vizsgálata során megállapította, hogy a hivatkozott pályamesteri szakasz területére az eset idején több, hasonló tartalmú engedély volt kiadva.

Az idegen személyek munkavégzése során, a munkavégzés tényleges időpontja, a munkaterület pontos kijelölése, a megközelítésre alkalmas és használható biztonságos útvonalak kijelölése, a tevékenységhez kapcsolódó biztonsági követelmények kimutatható oktatása, a helyi körülményekből adódó egyéb lényegesnek ítélt munka- és közlekedésbiztonságot befolyásoló követelmények ismertetése nem történt meg. Ez az ismerethiány a többi – kiadott engedély alapján munkát végző – személy számára is veszélyhelyzetet teremtett, mely a körülmények szerencsés alakulása folytán nem vezetett balesethez.

Ezeknek – és az ehhez hasonló – az engedélyeknek a kiadása napjainkban egyre gyakoribbá vált. Emiatt az idegen felek biztonságos munkavégzése érdekében a vasúti munkabiztonsági szabályok ismertetésére gyakrabban van szükség. Ezek megvalósítása a jelenlegi rendszerben (más szervezeti egység megkeresése, bevonása, stb.) körülményes, nehezen kivitelezhető. A Vb álláspontja, ami a gyakorlatban sokkal jobban és egyszerűbben alkalmazható lenne, ha a munkavégzésre vonatkozó engedélyt kiadó munkavállaló az engedély mellékleteként, útmutató formájában írásban átadná a vonatkozó és követendő biztonsági szabályokat, azok kivonatát, melyet szükség esetén kellene csak szóban kiegészíteni. Ezzel kapcsolatban a Vb a 4. fejezetben található biztonsági ajánlást adja ki.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A Vb az eset bekövetkezésének vizsgálata, a rendelkezésre álló adatokat és információkat értékelve az alábbi biztonsági ajánlást adja ki.

BA-2008-0014-1: A Vb javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy kötelezze az infrastruktúrát működtető vasúttársaságokat arra, hogy a külső felek által végzett munkákra (elsodrési határon belül, illetve kívül, vágányzárban vagy forgalom fenntartása mellett) vonatkozó engedélyek kiadása mellett kötelező oktatásra készítsen írásos tájékoztatókat, útmutatókat, ugyanis azok kimutatható módon történő átadásával, azok szükség szerinti szóbeli kiegészítésével az ilyen esetek elkerülhetők.

Ezzel a módszerrel jobban ellenőrizhető az oktatás tényleges megtörténte, illetve annak egységesen magas színvonalú, kellő részletezettségű volta.

4.1 Az érintettek véleménye a biztonsági ajánlásokról

A Nemzeti Közlekedési Hatóság a megfogalmazott ajánlásban foglaltakkal nem értett egyet, mert:

- a közlekedési hatóság az infrastruktúrát üzemeltető vasúttársaságok felé nem rendelkezik kötelezési hatáskörrel,
- az idegenek MÁV Zrt. területén történő munkavégzésének munkabiztonsági feltételeit a MÁV Zrt. Munkavédelmi Szabályzata, a részletes szabályokat pedig vezérigazgatósági utasítás szabályozza. Az ilyen jellegű tevékenységekre a közlekedési hatóság által jóváhagyott F.2. sz. utasítás 18.2. és 18.3 pontjai is hivatkoznak.

Az NKH álláspontja szerint a baleset nem a kérdéskör szabályozatlan módja, hanem a vonatkozó előírások sorozatos megsértése miatt következett be.

A MÁV Zrt. a maga részéről a biztonsági ajánlással egyetértett. A MÁV Zrt. a baleset után saját hatáskörében intézkedett a hálózatán esetlegesen kiadott hasonló tartalmú engedélyek visszavonása iránt. A MÁV Zrt. az eset bekövetkezése után kiadta a 28/2008 (VII.11. MÁV Ért. 20.) VIG sz. vezérigazgatói utasítást az idegen személyek MÁV Zrt. területén történő tartózkodásának és a külső vállalkozók MÁV Zrt. területén történő munkavégzésének munkavédelmi feltételeiről. ezen utasítás „4. Munkavédelmi szabályok” című fejezetében foglaltak kielégítik a KBSZ ajánlásában megfogalmazottakat.

A záró megbeszélésen elhangzott, hogy a MÁV Zrt. jobbnak és hatékonyabbnak tartja az idegen felek oktatását, tekintettel a végzett munkák sokféleségére, s az ehhez kapcsolódó munkavédelmi szabályok különbözőségére. A kiadott vezérigazgatói utasítás egyebekben lehetővé teszi, hogy a vállalkozó a munkavédelmi oktatáshoz segédanyagokat kérjen. A nagyobb méretű projektek esetén a munkavédelemmel kapcsolatos rendelkezések a szerződés mellékletét képezik.

A Vb álláspontja szerint a fenti újraszabályozás alkalmas a kiadott biztonsági ajánlás céljának elérésére, így a Vb az ajánlást végrehajtottnak tekinti.

Budapest, 2009. április 23.

Kovács András
Vb tagja

Karosi Róbert
A Vb vezetője