



Mozdonyvezetők Lapja



A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIV. évfolyam 7–8. szám

Alapítás éve: 1892

2004. július – augusztus

Negyedelheti járatainak számát a MÁV

A MÁV januártól negyeddelheti menetrendjét, ha a gazdasági és pénzügyi tárca nem hajlandó módosítani a költségvetésen. A jelenlegi támogatás a minimális fenntartási költségeket sem fedezi – írja a Népszabadság.

A MÁV igazgatósága szeptember elején tárgyal arról, hogy 2005 januárjától milyen járatait szüntetheti meg. A lépés azzal indokolható, hogy elégtelen az állami finanszírozás, és az optimálisnak tartott 150 milliárd forintos költségvetés helyett a minimálisnak tartott 95,6 milliárd forintot sem éri el.

Az állam-MÁV szerződésről már folytak tárgyalások, de nyár közepén megszakadtak, mert a kormány nem tudott olyan ajánlatot tenni, amely a MÁV-tól elvárt személyszállítási kötelezettségek költségeit fedezte volna. A MÁV, amennyiben a kormány nem változtat a költségvetésen, egyetlen megoldásnak a járatok megszüntetését látja. A jelenlegi 2500 járatból 1800-1900 megtartásával számolnak.

Kimutatások szerint 6-8 százalékos járatszámcsökkentés csak kisebb fennakadásokat okozna a közlekedésben. A 25 százalékos szűkítés azonban az egész országban érinti majd az utasokat.

Forrás: Népszabadság

Év végéig szünetel a gyakornokfelvétel

A mellékelt megállapodás aláírásával erre az évre befejeződtek a mozdonyvezetők foglalkoztatásáról 2003. novemberre óta zajló tárgyalások. (A megállapodás mellékleteit szerkesztési okokból most nem adjuk közre.)

A folyamat eredményeként három, egymással szoros egységet képező megállapodás jött létre. Érdeemes összegezni, mit hozott a tárgyalássorozat, és mit tartalmaznak a megállapodások.

Miről lehet olvasni...

Egy távirat margójára	4.
A háború nem ért véget	6.
A címlap üres?	7.
200 éves a gőzmozdony	10.
Levelezésünkből	12.
A tizenkettedik	13.
A magánvasutak nem magánügy	13.
A Szegedi Vasutas Nyugdíjas Klub 30 éves	19.
Szilánkok	23.

Európai érdekvédelmet teremtettünk!



Messziről indultunk

Nem csak időben indultunk messziről, hanem az álláspontok közötti távolság is nagy volt. A MOSZ 2003. tavaszán kezdeményezett egyeztetést, de 2003. márciusától októberéig a gépészeti üzletág tárgyalni sem akart a mozdonyvezetők foglalkoztatásáról, nem hogy megállapodni. Akkori álláspontjuk nagyjából így foglalható össze: 1. A mozdonyvezetői létszámterv és gyakornok felvétel munkáltatói kompetencia, nem kívánunk róla tárgyalni. 2. Jelenleg mozdonyvezetői létszámhiány van, ezért a kiképzést legalább olyan ütemben kell folytatni, mint amilyen fogyas várható.

Az első érdemi tárgyalásra 2003. november végén került sor, az első megállapodást 2004. január 27-én írtuk alá, amelyet április 19-én és most augusztus 16-án követett egy-egy kiegészítés.

A megállapodások aláírásával a munkáltató elfogadta azt az álláspontunkat, hogy közös a felelősségünk a mozdonyvezetők foglalkoztatási biztonságának megőrzésében, és nem kizárólag munkáltatói kompetencia a gyakornokfelvétel és képzés kérdése. Elismerte, hogy hiányosak a létszámtervezési módszerei, és kötelezettséget vállalt pontosabb tervezési metódus kidolgozására és regionális mozdonyvezetői létszámtervek összeállítására.

Amit a megállapodások tartalmaznak, és amit nem

A január 27-i megállapodás rögzíti, hogy „A MÁV Rt. Gépészeti Üzletága és a Mozdonyvezetők Szakszervezete kiemelt fontosságú célkitűzésnek tekintti a mozdonyvezetők foglalkoztatás-biztonságának hosszabb távú, tartós megőrzését, ...”. Az, hogy a MOSZ ezt deklarálta, természetes. Az, hogy a gépészeti üzletág is kijelentette, az eredmény.

Rögzíti továbbá, hogy „A mozdonyvezető gyakornok képzési tervek összeállítása előtt évente közösen értékelni kell a foglalkoztatást befolyásoló körülményeket, ...”. „A képzési tervet ... legalább a MÁV Rt. középtávú üzleti tervének időtartamára kell tervezni.”

„A foglalkoztatási ingadozások kezelésére alternatív munkaidő-alapot kell biztosítani. A foglalkoztatási tervet évente a megelőző év december 20-ig felülvizsgálja és a Mozdonyvezetők Szakszervezetével egyezteteti.” Azaz a munkáltató évente ismétlődő egyeztetési folyamatra vállalt kötelezettséget, ami szintén fontos eredmény.

Az áprilisban aláírt részmegállapodás rögzíti, hogy a túlmunka (munkaidőkereten felüli rendkívüli munkavégzés) elfogadott szintje a kereten felüli 0-10 órás sáv, azaz ennek a túlóra mennyiségnek a megszüntetésére a munkáltató nem törekszik, ezt természetesnek tekintti. (Ez kb. 100 mozdonyvezető munkaidő

alapja!) A megállapodás rögzíti továbbá, hogy a nyugdíjas mozdonyvezetők munkaszerződéssel, az aktívakkal azonos feltételekkel foglalkoztathatók. Az így keletkező munkaidőalap beépül a foglalkoztatási rendszerbe, és olyan biztonsági tartalékot képez, amivel egy foglalkoztatási krízishelyzetben megelőzhetők az elbocsátások.

A most aláírt megállapodásban a MÁV Rt. vállalta, hogy az év végéig felfüggeszti a mozdonyvezető gyakornokok felvételét, vagy más munkakörből gyakornoki munkakörbe átsorolását. Talán ez a legfontosabb eredmény! Azért nagyon fontos, mert időt nyertünk az év végéig annak megítélésére, hogy a jövő évi személyszállítási teljesítmények ismeretében szükség van-e egyáltalán a létszámfelvételi zárlat feloldására, vagy hosszabb ideig fenn kell tartani. Közismert, hogy az idén felvett gyakornokból csak 2006-2007-ben lesz mozdonyvezető, ezért a felvétel „vakon” folytatása visszafordíthatatlanul és hosszú távon ronthatta volna a foglalkoztatási helyzetet.

Nincs a megállapodásban kifejezett munkáltatói kötelezettségvállalás arra, hogy nem bocsát el mozdonyvezetőket létszámleépítés címén. Hát persze, hogy jobb lenne, ha benne lenne! Ilyen megállapodást azonban eddig – ahogy mondani szokták – kétszer sikerült kötni 1992-ben, először és mindeddig utoljára. Most nem volt hajlandóság erre a MÁV Rt. vezetőiben. Kellően gondos tervezés, óvatos létszámpolitika kikényszerítésével azonban – véleményem szerint – legalább annyira megalapozható a tartós foglalkoztatás-biztonság, mint egy erre vonatkozó munkáltatói deklarációval.

Az ez évben lezajlott, és a jövő évre folytatódó tárgyalások, megkötött megállapodások együttesen biztosítani fogják azt, hogy mozdonyvezetőket létszámleépítés címén sem 2004-ben, sem 2005-ben nem bocsát el a MÁV. Akkor sem, ha erre írásban eddig nem vállalt kötelezettséget.

Benne van az is, amit adni kellett

Megállapodást vagy erővel ki lehet kényszeríteni, vagy kölcsönös érdekbeszámítással, egymás szempontjainak belátásával tárgyalásos úton el lehet jutni a megállapodásig. A foglalkoztatás biztonság biztosításában a MOSZ az erő alkalmazását egyelőre arra az esetre tartogatja, ha a MÁV mozdonyvezetőt akarna elbocsátani (mint emlékeztet, megerősítettük a „mindenki egyért” elvet), ezért a megállapodások megkötésére maradt a második módszer. Ennek megfelelően, el kellett fogadni a munkáltatói oldal egyes szempontjait, törekvéseit.

A MOSZ elfogadta, hogy tudomásul veszi a munkáltatónak a munkaidő jobb kihasználására, a foglalkoz-

tatás hatékonyságának javítására irányuló intézkedéseit – természetesen a vonatkozó munkajogi, biztonsági, elszámolási szabályok betartása mellett.

A gyakornok felvételi zárlat elfogadtatása érdekében elfogadtuk azt a munkáltatói igényt, hogy a 2005-ös KSZ módosítási munkáltatói javaslatba a MOSZ előzetes egyetértésével bekerül: a kéthavi munkaidőkeret fenntartása mellett a munkaidő beosztási tervet havonta készíti el. Ennek az ígervénynek most nincs hatása a munkaidő beosztásra, még-

is vitát váltott ki a szervezeten belül, vállalható volt-e ez az ár.

Az ígervényt januárban kell beváltani. Addig folytatható a vita, és valamennyi körülmény és érdek mérlegelése alapján eldönthető, mit ér meg a gyakornokfelvétel felfüggesztése, és általában a foglalkoztatásbiztonság erősítése.

A vitázók figyelmébe ajánlom: a MOSZ stratégiai sorrendjében első helyen a foglalkoztatás biztonságának megőrzése áll.

Németh László

MEGÁLLAPODÁS

A MÁV Rt. Gépészeti Üzletága és a Mozdonyvezetők Szakszervezete a 2004. január 27-én megkötött foglalkoztatási megállapodás végrehajtása keretében az alábbi megállapodást kötik:

1. A mozdonyvezetők foglalkoztatását befolyásoló körülmények értékelését az 1. sz. melléklet tartalmazza.
2. A mozdonyvezetők létszámtervét 2005-2007. évekre a 2. sz. melléklet tartalmazza.
3. A hálózat egészére készült létszámszükséglet és túlóra kalkulációt a 3. sz. melléklet tartalmazza. Felek ezt annak tudatában fogadják el, hogy a kalkuláció nem képes a trakció összetétel változás hatásának érzékelésére, ezért a számítási módszert 2004. 12. hó 31-ig pontosítani kell.
4. A területekre a létszámszükséglet és túlóra kalkuláció lebontását az Üzletág 2004. 12. 31-ig elvégzi.
5. Az alternatív munkaidőalapot jelentő foglalkoztatási lehetőségek alkalmazása kérdésében a felek a következőkben állapodnak meg:
 - külföldi mozdonyvezetők foglalkoztatásának a feltételei jelenleg nem adottak,
 - a nyugdíj jogosult mozdonyvezetők továbbfoglalkoztatását az üzletág - a munkaidő szükséglet függvényében, a 2004. 04. hó 20-án aláírt megállapodásban foglaltaknak megfelelően - biztosítja, a már nyugdíjban lévő mozdonyvezetők visszafoglalkoztatásában – a 2004.04. hó 20-án kötött megállapodásban foglalt feltételekkel – a Felek megállapodnak, amennyiben a túlóra szint a jelen megállapodás 3. mellékletében szereplő optimális szint alá csökken, a Gépészeti Üzletág a nyugdíjas mozdonyvezetők foglalkoztatását megszünteti.
6. A Gépészeti Üzletág vezetése arra tekintettel, hogy a 2005. évi Operatív Üzleti Terv kidolgozása folyamatban van, valamint hogy a 2005. évre szóló KSZ módosítási javaslatába a mozdonyvezetőkre nézve a 7. pontban szereplő módosítás a MOSZ egyetértésével bekerül, a mozdonyvezető gyakornokok felvételét és a gyakornoki munkakörbe való átsorolást jelen megállapodás aláírásának napjától 2004. 12. 31-ig felfüggeszti.
7. Felek megállapodnak, hogy a 2005. évre szóló KSZ módosításban a mozdonyvezetőkre nézve a következő módosítást támogatják:
 - A munkaidő keret és a munkaidő beosztás elválnak egymástól.
 - A munkaidő keret két hónapra kerül meghatározásra, elszámolásra.
 - A munkaidő beosztás egy hónapra kerül meghatározásra.
8. MÁV Rt. évente gördülő módon Középtávú Tervet készít. Emiatt a jelen megállapodás hatálya: 2004. 12. 31. A 2005. évi Üzleti Terv igazgatósági elfogadását követően, de legkésőbb 2004. januárjában a Felek a foglalkoztatás biztonsági tárgyalásokat folytatják.

Mellékletek:

1. A mozdonyvezetők foglalkoztatását befolyásoló körülmények értékelése.
2. Mozdonyvezetők létszámterve 2005-2007.
3. Túlóra kalkuláció 2005-2007.

Budapest, 2004. augusztus 16.

*MÁV Rt. Gépészeti Üzletág
Mozdonyvezetők Szakszervezete*



Egy távirat margójára – avagy a járművek akasztásának bonyodalmai

Ez a cikk egy érdekes – már-már – komikus helyzet kronológiai leírását tartalmazza, amely egy érdekes esettel indult, és választ keres egyes szolgálati főnökök utasítás értelmezésére.

2004. márciusában Barcs állomásra a 8943. sz. Bz motorkocsi által továbbított személyvonat rendszeren érkezett. A szolgálatot ellátó mozdonyvezető a forgalmi szolgálattevőnek jelezte, hogy Barcs-felső mh-en a dízelmotor vezérlési földzárlat következtében leállt. Emiatt – az utasítás maradéktalan betartása mellett (menetigazolvány megjegyzés rovat kitöltése, és a vezető-jegyzővizsgáló értesítése az ajtók kézzel történő zárásáról) a távvezérlést megbontotta a motorkocsi és az első mellékkocsi között, majd a vonattal Barcs állomásra bejárt. A Forgalmi szolgálattevő a jármű akasztását megtagadta. A kolléga mivel neki semmilyen ténykedése az érvényben lévő utasítások szerint nem volt, szintén nem végezte el a járművek szétakasztását. Az esetről kifolyólag a késés a 8928. sz. vonathoz jelentős volt.

A problémák csak itt kezdődtek:

Az állomáson szolgálatot ellátó Forgalmi szolgálattevők – kollégájuk „bátorságán” felbuzdulva – sorban megtagadták az eddig jól működő gyakorlatot és nem végezték el a járművek akasztását, amivel megsértették az F.2. sz. Forgalmi Utasítás 7.23. pontját. Ekkor megjelent – számukra – a megoldás: A távirat neve: B37. (Kiadók: Ps. Területi Forgalmi Központ, valamint Ps. Területi Gépészeti Központ.) Ez a távirat a forgalmi utasítás sajátos értelmezése, amely nem terjed túl a 7.24. ponton. Bármely fórumon jeleztük a problémát, a válasz mindig ugyanaz: 7.24!

A mozdonyvezetőket a Ps. Területi Gépészeti Központ egy saját távirat kiadásával kötelezte, az utasítások maradéktalan betartásával, a körüljárás idői és a vonatkésések csökkentésére!

Ekkor kezdődtek az igazi bonyodalmak:

1. Az E. 1. sz. Utasítás maradéktalan betartása jelentős késéseket okozott azokon az állomásokon, ahol a körüljárásra a két vonat között mindössze 10 perc volt, de az állomási technológia 16, estenként 20 perc volt. A fékpróba és a menetigazolvány kezelése után a késés így jelentős, helyenként 20 perc körül alakult. (Egyes vo-

natfordulókban az így összeszedhető késés a 34-40 percet is meghaladta.). pl.: Mohács, Selye, Barcs.

2. Az állomásokon szolgálatot teljesítő, tolatásban és járműkapcsolásban jártas, egészségügyileg 1. csoportos munkavállalók – akik eddig a járművek kapcsolását végezték, – mostantól passzív résztvevői lettek ennek, az általuk mulatságosnak tartott ingyenes cirkusznak. (Fsz., Váltókezelő, Vezető jegyzővizsgáló, esetenként még az állomáson szolgálatban lévő tolató csapat is!). pl.: Mohács, Villány, Sellye, Szentlőrinc, Barcs.

3. A mozdonyvezetők mindezen számukra előírt kapcsolások elvégzésére nem kapnak – csak a pontjaikért vásárolhatnak – munkavédelmi ruházatot, amelynek felhúzása az állomásokon nem megoldott, (a vezetőálláson, vagy a WC-ben történő átöltözés, pedig már a mulatságos kategóriába tartozik, ismerte a motorkocsik WC méreteit), nem is beszélve az átöltözésből adódó további késésekről!

Ekkor felvettük a kapcsolatot a MOSZ vezetőivel, akik készségesen megígérték a segítséget. Jöttek mentek a telefonok, a levelek, az e-mailek, de a területünkön változás nem történt. (Megjegyzem, hogy az esetben érintett mozdonyvezetőknek nem a munka fáj, csak az állomás és a Forgalmi Üzletág Szakembereinek hozzáállása.).

És jött a megoldás:

A Forgalmi Szakigazgató Úr által kiadott, – állomásokon aláírandó – a Gépészeti Üzletág Főigazgatója által kiadott V-2410/2004. GÜ.VF. sz. ügyirat, amely az utasítások szellemében készült, a járműkapcsolásokat szabályozza, valamint szükségesnek tartja újból kiadni – a vissza sem vont – Gy.41255/1998 FTO számú Gépészet és Forgalmi szakág által kiadott állásfoglalását, amely kimondja (idézem):

... „Az ilyen berendezések kapcsolását végző gépészeti dolgozó az egyéb alkatrészeket is köteles össze-, ill. szétkapcsolni (állomási, vagy vonatkísérő személyzet hiányában), de ez nem jelenti, hogy minden esetben a gépészeti dolgozónak kell végeznie valamennyi előírt kapcsolást. ...”

A Gépészeti Üzletág az ügyiratot véleményezésre megküldte a Forgalmi Üzletágnak.

A Forgalmi Üzletág válasza:

„ ... Az állásfoglalás kiadását az ügyiratban csatolt szövegezéssel nem támogatjuk. ...”

„ ...Meg kívánjuk jegyezni, hogy az F2. sz. Forgalmi Utasítás folyamatban lévő átdolgozásával a „ 7. Járműkapcsolások” című fejezetét az egységes értelmezés érdekében átalakítjuk. ...”

Vártunk, és vártunk. Ekkor elszabadult a pokol:

Mohács állomáson 2004. 05. 11-én, a 30858 sz. vonatot (4 tég, 28m)- technológia szerint -, érkezés után kitolták a tároló vágányokra, ahol – tolatási művelet lévén a tolatásban részt vevő váltókezelő (védőfelszerelésben) – a járműkapcsolást elvégezte, majd jelzésére visszatoltak az I. vágányra. Ekkor, a járműkapcsolást végző dolgozót az állomáson ellenőrzést végző Forg.Ter.Közp. Felügyeleti Osztály-vezetője kérdőre vonta, hogy miért ő végezte a járművek akasztását! Észrevételeit beírta az állomás felügyeleti könyvébe és távozott.

Másnap (2004. 05. 12-én) ugyanennél a vonatnál a felügyeleti könyvre való hivatkozással a Fsz. megkérte a kollégát, hogy a körüljárást, és az azt követő kapcsolást szíveskedjen elvégezni a tároló vágányoknál! A kolléga felhívta a Fsz. figyelmét, hogy amit most kér, annak már semmi köze nincs a 7. fejezethez, ez már a 4. fejezet témája, amelyben neki kapcsolási kötelezettsége nincs. (Veszekedések elkerülése végett és a közel 10 éves munkahelyi kapcsolatra való tekintettel, a körüljárás elvégezve, de az eseménykönyvet megírta.).

2004. 06. 02.: 30858: A kolléga megtagadta a kapcsolás elvégzését a tároló vágányokon, de javaslatot tett a II. vágányon tárolt, személyzettel együtt várakozó MD motorvonat kihúzására, majd a helyén történő körüljárásra, mert így nincs akadálya a 7. fejezet betartásának! A Fsz. közölte vele, hogy ez nincs benne az állomási technológiában, így ezt nem engedélyezi. A Bz motor leakasztott és megfelelően állvatartott mellék kocsival az I vágányon maradt. Reggel a Fsz. ismételten elrendelte a kitolást és a körüljárást, mire a mozdonyvezető a 4. fejezetre hivatkozva nem volt hajlandó. A II. vágányon álló MD szerelvény elment 30819 sz. vonatként a Bz motor helyett, így már nem volt akadálya a II. vágányon történő körüljárásnak. (Az egésznek az a kb. 300 utas itta meg a levét, aki a Bz motor-kocsi és a mellék által szolgáltatott 100 férőhelyre kívánt felszállni!).

2004. 06.07-én – köszönet a Pécsi Mozdonyüzemeltetési Telephely vezetőjének – igaz, csak szóban, de megállapodás született a Pécsi Területi Forgalmi Központ vezetője, a Pécsi Csomóponti Főnökség főnökasszonya és a Mozdonyüzemeltetési Telephely között a parancskönyvekben soha meg nem jelent, de előszóban megfenyegetett állomási személyzet újbóli akasztási kötelezettségének visszaállítására, amelyet csak egy helyre felejtettek el közölni, az állomási személyzetnek!

Ezeket sorokat tehát csak azért kívántam megjeleníteni, mert nem találtam választ az alábbi kérdéseimre:

- Miért kell ezt a cirkuszt csinálnunk, főleg annak a tudatában, hogy eddig minden rendben volt?
- Miért kell így csinálni, amikor nyakunkon van a vasút létszámának drasztikus csökkentése?
- Miért nem fogják fel a Tisztelt Állomási Kollégák, hogy a saját állásukkal játszanak, hiszen, ha mi elvégezzük a munkánkat rájuk estlegesen nem lesz szükség!
- Lehet, hogy ez a Forgalmi Üzletág célja? Akkor miért nem él humánusabb eszközökkel, miért kell a VASUTASOKAT egymásnak ugrasztani?
- A társ szakszervezetek miért nem haraptak rá erre a szerintem súlyos problémára a létszámleépítések elleni aláírások gyűjtése mellett (vagy helyett!)?

Sajnos a teljes igazságra eddig már három hónapot vártunk, de – úgy tűnik – a halvány reménység már látszik az alagút végén.

Kérem azokat a kollégákat, akiknek hasonló esetük van, jelezzék azt a központ felé, hogy az esetleges lépéseket országosan is orvosolni próbáljuk! Még egyszer megjegyzem nem a munka a bűdös, csak ahogyan csináltatják, keseredett szájjal pedig nem jó dolgozni!

Bízom a mozdonyvezetők országos összetartásában, mert lehet hogy ez még csak helyi probléma, de lehet, hogy holnap már a Keletiben a 9. vágányon is egy kollégánknak kell majd elvégeznie a járművek össze és szétkapcsolását, mivel a forgalom részéről már nem lesz ember, aki ezeket a műveleteket elvégezze!

Pécs, 2004. augusztus 2.

*Bakos Tamás Zsolt
Mozd.Üz. Telephely, Pécs*



A háború nem ért véget

A MOSZ pert nyert a MÁV Rt-vel szemben a központi üzemi tanács jogellenes működése ügyében. (Lásd az ítélet szövegét.) Az alperes nem fellebbezett, ezért az ítélet jogerős. A MÁV Rt. megszüntette a törvénytelen együttműködést a volt KÜT-el, többek között megszüntette a tiszteletdíjak folyósítását is. Éppen ideje volt ezt megtenni, ne feledjük, a jog ellenében a MÁV Rt. „jóindulata” tartotta egy évig életben.

A KÜT-háború azonban nem ért véget, most csak egy fontos csatát nyertünk. A folytatásban nem változott a felállás. A VSZ és a VDSZSZ – azoknak az üzemi tanácsoknak az akaratát figyelmen kívül hagyva, akik a delegálást az Mt. előírásainak betartásával szerették volna végrehajtani – új KÜT-öt hozott létre július 22-én. Az összetétel tükrözi a létrehozók akaratát, csak VSZ és VDSZSZ jelöltek lettek a tagjai.

A MÁV Rt. szakmai döntés helyett ismét politikai döntést hozott a KÜT kérdésében, és sietve elis-

merete a testületet. Ezzel ismét tettestárs lett egy nagy valószínűséggel törvénytelen állapot létrehozásában.

A MOSZ-nak most is a bírósági út maradt az igazságot bizonyítására. Álláspontunk lényege az, hogy a KÜT tagok delegálása nem dönthető el többségi szavazással – ahogy ezt tették – mert ezzel a többség úgy gyakorolta a jogát, hogy másokat megakadályozott a jogai gyakorlásában. Ezek a „mások” – többek mellett – a mozdonyüzemeltetési telephelyek üzemi tanácsai voltak, akik az őket megillető mandátumról korábban már döntöttek, Horváth György szombathelyi út-elnököt delegálták.

Nincs érdekvédelmi jelentősége annak, hogy milyen összetételű a KÜT. A MOSZ presztízse, szervezeti érdeke azonban azt kívánja, hogy végigvigye a bírósági utat. No és az igazság is ezt kívánja.

Németh László

Fővárosi Munkaügyi Bíróság
1055 Budapest, Markó u. 27.
1363 Budapest, Pf. 8.

18.M. 2095/2004/2-II.

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN!

A Fővárosi Munkaügyi Bíróság

Mozdonyvezetők Szakszervezete Jogszolgálata (Ügyintéző: dr. Arany József jogtanácsos 1145 Budapest, Bácskai út 11.) által képviselt **Mozdonyvezetők Szakszervezete** (1145 Budapest, Bácskai út 11.) **felperesnek**

Dr. Nemeskéri-Kutlán Endre jogtanácsos által képviselt **Magyar Államvasutak Rt.** (1062 Budapest, Andrásy út 73-75.) **alperes** ellen

megállapítás iránt indított perében meghozta az alábbi

ítéletet:

A munkaügyi bíróság megállapítja, hogy a MÁV Rt Központi Üzemi Tanács megszűnt, és a megszűnt KÜT joggyakorlása jogellenes.

Az ítélet ellen a kézhezvételtől számított 15 napon belül fellebbezéssel lehet élni, amelyet a Fővárosi Bírósághoz címezve az első fokon eljáró bíróságon kell 3 példányban előterjeszteni.

A munkaügyi bíróság tájékoztatja a feleket, hogy a fellebbezési határidő lejárt előtt előterjesztett közös kérelmükben a fellebbezés tárgyaláson kívüli elbírálása kérhető.

INDOKOLÁS:

A Mozdonyvezetők Szakszervezete felperes 2004. április 19-én előterjesztett keresetében annak megállapítását kérte, hogy a MÁV Rt Központi Üzemi Tanácsa (KÜT) működése jogellenes és a jogellenes gyakorlat megszüntetésére vonatkozó kötelezést kért.

A pontosított kereseti kérelem annak megállapítására irányult, hogy a MÁV Rt Központi Üzemi Tanácsa az Mt. 55.§. (1) bek. d./ pontja értelmében megszűnt és jogellenes a működése.

Az alperes a kereset elutasítását kérte.

Az alperes a felperes által előadott azon tényállást nem vitatta, hogy 2003. augusztusában a 13 fős KÜT-ből 7 főnek megszűnt az üzemi tanácsi tagsága. Az alperes álláspontja szerint ezzel a KÜT legitimitása azért nem szűnt meg, mert 2002. augusztusban az alperes és a MÁV Rt Üzemi Tanács között létrejött üzemi megállapodásból következően a munkáltató – annak érdekében, hogy a munkavállalók részvétele jogi ne sérüljön – a megválasztott KÜT tekinteti mindaddig az Mt. 65.§-ában meghatározott jog gyakorlásának/ amíg választási szabályokban foglaltaknak megfelelően megalakul az új KÜT. Ezért alperes érvelése az volt hogy Pp. 123.§-a szerinti megállapítás iránti kereseti kérelemnek nincs helye, mert a kért megállapítás a felperes jogainak az alperessel szemben való megóvása végett nem szükséges.

A felperes keresete az alábbiak szerint alapos.

Az Mt 55.§. (1) bekezdés d./ pontja alapján az Üzemi Tanács megszűnik, ha tagjainak száma több, mint 1/3-dal csökkent. Az Mt. 57.§. (1) bekezdés f./ pontja értelmében pedig az Üzemi Tanács tagjainak megbízása megszűnt az Üzemi Tanács megszűnésével. A törvényből következően ezért ha a 13 fős KÜT létszáma 7 fővel csökken, a KÜT megszűnik és a további 6 fő – megbízásának megszűnése folytán – sem jogosult a KÜT nevében további eljárásra.

Az Mt. 56.§-a arról rendelkezik, ha az Üzemi Tanács az 55.§. (1) bek. c-g. pontjában meghatározott ok miatt megszűnik, a megszűnéstől számított 3 hónapon belül Üzemi Tanácsot kell választani. Következésképpen az üzemi megállapodás azon rendelkezése, amely 3 hónapot meghaladóan jogokat biztosít a megválasztott, de törvény szerint már megszűnt KÜT-nek, 111. olyan személyeknek, akiknek a megbízásuk a törvény erejénél fogva szűnt meg, érvénytelen. A munkáltató ezen hozzáállása nem lehet rendeltetésszerű, mert ezáltal hónapokig jogellenes állapotot tart fenn. Ezért a munkavállalók érdekeinek érvényesítésére hivatott szakszervezet megállapítás iránti keresetét kellő alappal terjesztette elő.

A fellebbezés lehetőségét a Pp. 233.§. (1) bekezdése és 358. §-a biztosítja.

Budapest, 2004. június 30.

Dr. Stark Marianna s.k.
a tanács elnöke

az aláírásban akadályozott
Németh Györgyné és Oláh Miklósné
ülnökök helyett is.

A címlap üres?

Tiltakozik a társszakszervezet, ezért üres újságjuk címlapja.

Igaza van. Tényleg nincs közlekedéspolitikai koncepció.

Ez valóban a mindenkori kormányok, sőt törvényhozók felelőssége. Ez is rendben van. Átadták az aláírásukat a miniszteri biztosnak, aki korábban a VSZ elnöke volt. Helyes. Már akkor is látható volt, hogy nem történik semmi.

Most a Vasutasok Szakszervezete a Magyar Vasutas címlapján „kíván” tiltakozni. Helyes. Bár

várhatólag ennek hatása nem haladja meg az aláírók átadásának eredményét.

Ennyi.

• • •

„A Budapesti MÁV Kórház Vasutasok Szakszervezete (VSZ) és a Vasútegészségügyi Dolgozók Szakszervezete (VEDOSZ)

Közös Közleménye

....a meghirdetett sztrájkjal kapcsolatban álláspon-
tot kialakítani nem áll módunkban, mivel a sztrájk
követeléseit és időpontját nem ismerjük...” Hm.



„A nagy erőgyűjtés

...Mi, akik jelenleg is a Vasutasok Szakszervezete tagjai vagyunk, nem kívánjuk tétlenül nézni, amint a magyar vasút, a vasutasság mind kilátástalanabb helyzetbe kerül. Tudjuk, hogy a vasutasok többsége határozottabb fellépést vár a szakszervezettől. Itt az ideje, hogy mások hibáztatása helyett magunkba nézzünk...” Igen.

„...1989-ig a vasutasság is egységes volt, de különböző okok miatt megosztottá váltunk...

Elegend van abból, hogy túl sok a vasutas szakszervezet? A VSZ az egyetlen olyan szakszervezet, amely sohasem akarta, hogy több szakszervezet legyen a vasúton...”
Tényleg nem akarta.

Eszembe jutott egy régi történet. Valamilyik választási időszakban tanúja voltam annak, hogy az egyik párt képviselője a Nap tv-ben hogyan mutatta be pártját. Rosszul és rosszat beszélt. Megkérdeztem a neves riportert, miért nem szól neki, hogy ne mondjon butaságokat. Jellemzően, kicsit fanyalgó mosolyával közölte velem, hogy nézzem meg a műsor címét: bemutatkoznak a pártok. Ez bemutatkozott. Ilyen. Az idézetek is mutatnak valamit. Ezért adjuk közre.

B. J.

NYILATKOZAT

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tudomására jutott, hogy 2004. július 20-án a reggeli órákban Kelebia vasútállomásról Szabadkára közlekedett a V43-1138 pályaszámú villamosmozdony úgy, hogy azt nem mozdonyvezető vezette, hanem egy – a MÁV Rt. alkalmazásában álló – munkahelyi középvezető, reszortos.

Szakszervezetünk megütközve fogadta ezt az információt, hiszen a reszortos nem bír minden olyan feltétellel, amellyel egy mozdonyvezetőnek rendelkeznie kell. Túl azon, hogy a reszortos megsértette a vonatkozó vasúti utasításokat, ezzel veszélyeztette a vasútüzem biztonságát is. Arról nem is beszélve, hogy ilyen körülmények között lépte át az országhatárt, közlekedett a jelzett állomások között.

A mozdonyvezetők – a MOSZ tagsága – csak saját munkájukért tudnak felelősséget vállalni a vonatkozó jogszabályi és vasúti utasítások feltételeivel, az ilyen magatartásért nem.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete elítéli ezt a felelőtlen magatartást és elvárja, hogy a MÁV Rt. soron kívül vizsgálja ki a rendkívüli eseményt, vegye elejét minden olyan gyakorlat kialakulásának, amely veszélyezteti a vasútüzem biztonságát.

Budapest, 2004. július 20.

Dr. Borsik János
ügyvezető alelnök

Kiss László úr
Elnök
Mozdonyvezetők Szakszervezete
(MOSZ)
Budapest,
Bácskai u. 11.
1145

Tisztelt Kiss Úr!

Kiss Úr 2004. július 20-án Dr. Borsik János ügyvezető alelnök úr által aláírt „Nyilatkozat”-ot juttatott el hozzám, miszerint 2004. július 20-án a V43-1138 pályaszámú mozdonyt Kelebia-Szabadka között reszortos vezette.

Az esetet vizsgáltattam, melynek során megállapították, hogy a mozdonyvezetői tevékenységet a Gépészeti Üzletág vezetője által 2004. áprilisában kiadott Gy.1384-819/2004.GÜ.VF. számú rendelete alapján végezte a reszortos, mely rendelkezésről Önök is kaptak írásos értesítést. A mozdonyvezetői tevékenységet ellátó Kerényi Tibor egyébként a beoszthatóság valamennyi feltételével rendelkezett, így jogszerűen vezetett és nem veszélyeztette a vasútüzem biztonságát, amiért a felelősséget a MÁV Rt-nek kell vállalnia. A fenti menethez az idő rövidsége miatt mozdonyvezető biztosítása csak átvezénnyellett lett volna megoldható, ezért döntött úgy a Szeged területi Gépészeti Központ, hogy a mozdony vezetésével a reszortost bízta meg.

Budapest, 2004. július 28.

Mándoki Zoltán



Mándoki Zoltán úr
vezérigazgató
részére

MÁV Rt. Vezérigazgatósága
Budapest

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete 2004. július 20-án nyilatkozatot adott ki arról, hogy a V43-1138 pályaszámú villamosmozdony Kelebia-Szabadka viszonylatban átlépte az országhatárt úgy, hogy a mozdonyt egy középvezető, és nem mozdonyvezető vezette. Erről a tényről Önt is tájékoztattuk, s leírtuk, hogy – véleményünk szerint – ezzel a ténykedéssel a reszortos veszélyeztette a vasútüzem biztonságát.

Nyilatkozatunkra Ön július 28-án válaszolt, s arról tájékoztatott, hogy a mozdony továbbításával megbízott Kerényi Tibor szegedi gépészeti reszortos a mozdonyra történő beoszthatóság minden feltételével rendelkezett. Továbbá arról is tájékoztatott, hogy a fenti menethez az idő rövidege miatt mozdonyvezető biztosítása csak átvezénnyellett lett volna megoldható. Tehát – értelmezésem szerint – a 900 Ft átvezénylési díj kifizetésének elkerülése miatt került sor a vasútüzem biztonságát veszélyeztető utaztatásra, a Szegedi Területi Gépészeti központ akkori vezetőjének rendelkezése miatt.

Annak érdekében, hogy állításunkat alátámaszsjuk, miszerint veszélyeztetés történt, engedje meg, hogy a következő előírásokra hívjam fel figyelmét.

Teszem ezt azért, mert felháborítónak tartom, hogy, az ügyet az vizsgálta ki, aki a tevékenységre utasítást adott. Valószínűleg ez az oka, hogy néhány fontos momentumról „véletlenül” megfeledezett, s erről Önt nem tájékoztatta.

Az érvényben lévő utasítások alapján csak az végzhet mozdony kiszolgálást, akit oda vezényelnek, s a beoszthatóság minden feltételével rendelkezik. Ilyen hatásköre a területi gépészeti központ vezetőjének nincs, és nem is tartozik a munkakörébe. (E. 1. sz. utasítás).

A reszortos szolgálatképes állapotáról senki sem győződött meg, mely a mozdonyvezetők esetében minden alkalommal megtörténik.

A nevezett személy nem rendelkezett szolgálati menetrendkönyvvel és menetrendi segédkönyvvel, melyek elengedhetetlenek a mozdonyvezetés el-

látásához a jelenleg érvényben lévő utasítások szerint. A lassan bejárando pályarészekről szóló ki-mutatást a reszortos nem vette át, tehát féltő, hogy az adott vonalszakaszra vonatkozó korlátozásokat nem tartotta be, mely komoly következményekkel is járhatott volna.

Mozdonyszolgálatot az láthat el, aki az érvényes utasításokból vizsgát tett. Határátmeneti forgalomban a társvasutak utasításából is vizsgázni kell az ott szolgálatot végzőknek. Ilyen vizsgája a reszortosnak bizonyíthatóan nincs. A pilóta jelenléte nem helyettesíti a határforgalmi vizsgát. Egyébként a pilóta személye is kérdéses, hogy megfelelt-e az érvényben lévő utasításoknak.

A mozdonyvezetőnek vonalismerettel kell rendelkeznie azokon a vonalszakaszokon, amelyeken vonatvábbítást végez. Ilyen vonalismereti nyilván-tartása a reszortosnak az adott vonalra nincs.

A mozdonyvezetőnek a különböző rendelkezéseket Parancskönyv útján hozzák a tudomására, amelyeket aláírásával kell igazolnia. A Parancskönyvben meghatározott rendelkezéseket a reszortos nem vette tudomásul, már csak azon okból kifolyólag sem, hogy a neve abban nincs feltüntetve.

A mozdonyvezetőnek – szolgálatának elszámolása, valamint a közlekedés dokumentálása miatt – menetigazolványt kell vezetnie, melynek átvételét az őt vezénylő mozdonyfelvigyázónál aláírásával igazolnia kell. Zárójelben jegyzem meg, hogy a menetigazolvány kezelése különböző anyagok elszámolására is alkalmas, tehát annak hiánya visszaélésre adhat okot.

Néhány egyéb, mozdonyvezetőkre előírt szabályról is tájékoztatom, amelynek a reszortos úr – ahhoz, hogy mozdonyvezetőt lásson el – nem felelt meg. A KSZ szerint forma- és egyenruhára kötelezett munkakörökben a munkavégzést csak a munkakörhöz kapcsolódó ruházatban lehet ellátni. A Ruházati Utasítás szerint a reszortosok ilyen ellátmányban nem részesülnek. Felmerül a kérdés, hogy hasonló laza öltözékben, mint amelyben a reszortos volt bárki elvihette volna az ott lezárt mozdony kulcsát, s bármilyen rendkívüli helyzetet is teremthetett volna.

Ön válaszlevelében arról tájékoztattott, hogy azt a feladatot, amelyet a reszortos elvégzett, csak úgy tudta volna megoldani a MÁV Rt. – az idő rövidege miatt – hogy mozdonyvezetőt kellett volna átvezényelnie. Ennek díja 900 Ft. Megjegyezni kívá-



nom, hogy adott hónapban Szeged Üzemeltetési helyen 259 átvezénylés történt. A mozdonyvezetők – a jelenleg érvényes bérezés szerint – 95.000-149.000 Ft közötti alapkeresettel rendelkeznek. A reszortosok alapbére 141.000-255.000 Ft között mozog. Felvetődik a kérdés, hogy a 900 Ft-os átvezénylési díj mitől több az alapkereset közötti differenciától. Továbbá felmerül az a kérdés is, hogy amíg a reszortos olyan feladatot látott el, melyhez nála alacsonyabb szakmai végzettségű munkavállaló is megfelelt volna, saját munkakörét ki látta el, vagy erre talán nincs is szükség?

A MÁV Rt. által elkészített munkaköri tükör alapján a gépészeti reszortos munkaköri feladataiban nincs rögzítve a mozdonyszolgálat ellátása. Talán nem is véletlenül!

Tájékoztatom arról is, hogy a nevezett reszortos urat a Területi Gépészeti Központ rendelkezésére bocsátott személygépkocsival juttatták el Szeged Gépészeti Üzemeltetési Telephelyről Kelebia állomásra, amelynek költsége nem elenyésző, s a mozdonyvezetők esetében fel sem merülhetnének.

Kérem T. Vezérigazgató Urat, hogy az általunk felvetett hiányosságok és észrevételek alapján ítélje meg, hogy az eset veszélyeztette-e a vasúti közlekedés biztonságát, hogy mennyiben felel meg a MÁV Rt. és a közlekedési hatóságok által előírt utasításoknak.

Gazdasági haszna a munkáltatónak az esetből nem, hogy nem származott, hanem jelentős többletköltsége merült fel.

A Gépészeti Üzletág azon törekvése, miszerint a pillanatnyilag meglévő túlórák mennyiségét reszortosok utaztatásával kívánja kiváltani, teljesen értelmetlen. Amennyiben a reszortosok saját munkaidejük alatt mozdonyvezetői tevékenységet is el tudnak látni, felmerül a kérdés, hogy fő munkakörük kellőképpen kihasználta-e, vagy más fontosabb tevékenységek nem szorulnak-e háttérbe ez idő alatt.

Van-e ennek tükrében értelme gyakorlattal nem rendelkező reszortosok mozdonyszolgálatra való utasítására, engedélyezésére.

Tisztelt Vezérigazgató úr!

Úgy gondolom, hogy a MÁV Rt. hatósági és belső utasításokra alapozott biztonságos működése, mindenki érdeke, most is a jövőben is.

Ebből kiindulva beláthatja, hogy az általam felsoroltak már nem teszik lehetővé az Ön álláspontjának fenntartását. Alaposan feltételezhető, hogy a szakmai belső vizsgálat az általam felsorolt hiányosságokat részben, vagy egészben elhallgatta és Önt téves következtetésre jutatta.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete az ügyet nem tekinti lezártnak és tájékoztatja az illetékeseket a tényről, a vizsgálat és az Ön elfogadhatatlan válaszáról.

Üdvözlettel:

*Kiss László
elnök*

200 éves a gőzmozdony

2004. július 21-én új oldaláról mutatkozott be a Mozdonyvezetők Szakszervezete.

A Közlekedési Múzeum megtisztelő megkeresését követően együtt rendezhettük meg a „200 éves a gőzmozdony” című időszakos kiállítást.

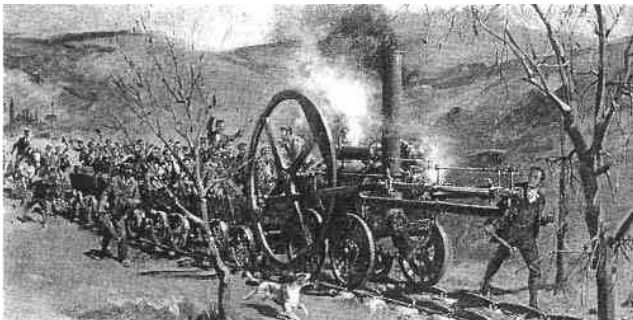
A szép számban megjelent érdeklődőket Dr. Katona András főigazgató, Kiss László MOSZ elnök és Dr. Csiba József főigazgató köszöntötte.

A kiállítás megtekintése után, az érdeklődők egy kellemes fogadáson vehettek részt.

A kiállítás október 15-ig megtekinthető a Közlekedési Múzeumban. Jó szívvel ajánljuk.



A világ első vasúti gőzmozdonya 1804. február 21-én közlekedett Angliában a Penydarren Vasmű iparvágányain. Akkor még a feltaláló, Richard Trevithick sem gondolta, hogy a gőzmozdony 200 év alatt ekkora hatást gyakorol az emberiség fejlődésére. Megjelenése forradalmasította a szárazföldi közlekedést, órákra rövidítette le a napokig tartó lovas-kocsis utazásokat. A gőzvontatású vasút az 1950-es évekig a szárazföldi közlekedés meghatározó eszköze volt.



**Trevithick mozdonyának próbamenete
1804. február 21-én**

Az 1800-as években a gőzmozdonyok segítségével népesítették be a kontinenseket. A modern városok, települések létrejötte a vasúthálózat kialakításának köszönhető szinte az egész világon. Egy angol történetíró így jellemezte a gőzvasút civilizációra gyakorolt hatását: „A gőzmozdony többet tett az emberiség egyesítéséért, mint az összes filozófus, költő és próféta azelőtt a világ kezdetétől.”

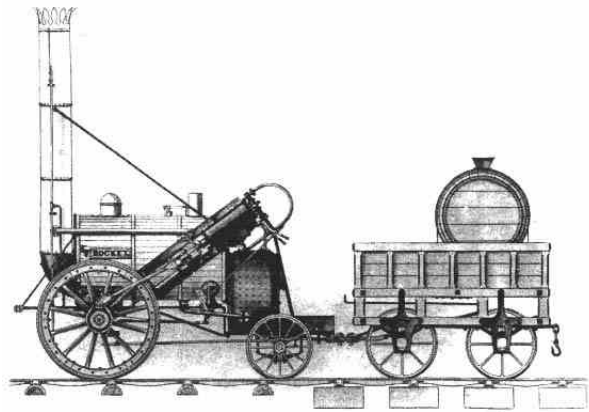


„Wylam Dilly” 1814

A gőzmozdonyok az 1900-as évek első évtizedében élték fénykorukat. Akkor már több százezer közlekedett a világ vasútjain. Fejlődésük csúcspan elérték a 200 km/h sebességet, képesek voltak vontatni több ezer tonnás vonatokat is.

A magyar vasutakon kezdetben /1846-tól/ külföldi gőzmozdonyok közlekedtek, majd 1873-tól meg-

kezdődött a hazai gőzmozdonygyártás is. A magyar mozdonygyártás fellelőjében, a MÁVAG-ban 1873-tól 1959-ig 7573 darabot gyártottak, ami világviszonylatban is jelentősnek mondható. A gőzvontatás korában /1846-tól 1984-ig/ a magyar vasútvonalakon összesen mintegy 11 000 gőzmozdony közlekedett.



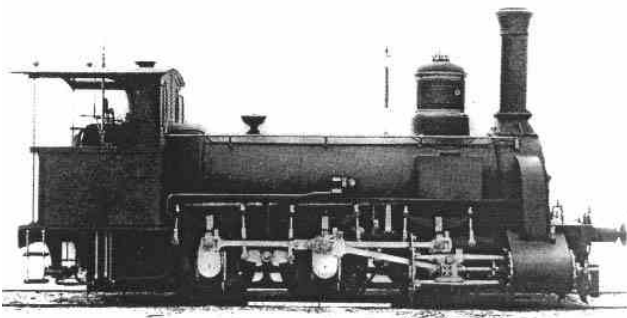
„Rocket” 1829

A gőzmozdony alacsony hatásfoka és a korszerűbb dízel és villamos vontatási formák megjelenése a gőzvontatás fokozatos visszaszorulását és megszüntetését okozta az 1950-es évektől kezdődően napjainkig. A világon először az USA-ban szüntették meg a gőzvontatást /1950-es évek végéig/, majd Európa következett az 1960-as évektől. 2000-ig a többi kontinensen is felváltották a gőzmozdonyokat a korszerűbb dízel és villamos mozdonyokra. A mindennapi közlekedésben ma már csak Kínában találhatók nagyobb számban, de a nagyarányú korszerűsítési program miatt napjaink ott is meg vannak számlálva.



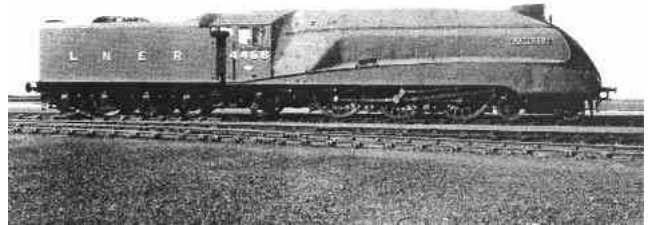
„Jupiter” 1869

Elmondható, hogy a gőzmozdony 200 évig szolgálta a világ vasútjait, és töltött be fontos szerepet a világtörténelemben. Ám a gőzvontatás megszű-



A MÁV Gépgyár első mozdonya 1873

nésével a gőzmozdonyok nem tűnnek el véglegesen. Legkiválóbb példányaik a világ vasútmúzeumaiban láthatók, és a vasútbarátok örömeire időn-



„Mallard” 1937

ként felújítva feltűnnek – füstöt okádva – a nosztalgiavonatok élén.

Levelezésünkből

Mándoki Zoltán úr vezérigazgató részére
MÁV Rt. Vezérigazgatósága
1062 Budapest. Andrassy u. 73-75.

Tisztelt Mándoki Úr!

Ismereteink szerint a Sopron-Szombathely-Körmend-Szentgotthárd vonalon napi rendszerességgel közlekedik olyan tehervonat, amelynek osztrák mozdonyán osztrák mozdonyvezető teljesít szolgálatot, magyar (GySEV által biztosított) pilótával.

Tiltakozunk a külföldi mozdonyvezetők ilyen módon történő magyarországi foglalkoztatása ellen, mert ez sérti a magyar mozdonyvezetők foglalkoztatási érdekeit, és utasításellenes.

Az F.2. sz. utasítás 1.1, 1.47, 12.16-12.22. és az E.1.sz. utasítás 3.1-3.2. pontjai világosan kimondják, hogy pilótával csak a vonalismeret hiánya pótolható, a nyelvismeret és a magyar utasítások ismerete nem. Magyar vonalon csak magyar hatósági járművezetői vizsgával rendelkező mozdonyvezető teljesíthet szolgálatot.

Kérjük vezérigazgató úrtól az ügy kivizsgálását, az utasításellenes gyakorlat megszüntetését és szakszervezetünk tájékoztatását a tett intézkedésekről.

Budapest, 2004. 07. 29.

Üdvözlettel:

Németh László
üzgyvezető alelnök

Dr. Siklós Csaba úr vezérigazgató részére
GySEV Rt. Vezérigazgatósága
1011 Budapest. Szilágyi D. tér 1.

Tisztelt Siklós Úr!

Ismereteink szerint a Sopron-Szombathely-Körmend-Szentgotthárd vonalon napi rendszerességgel közlekedik olyan tehervonat, amelynek osztrák mozdonyán osztrák mozdonyvezető teljesít szolgálatot, magyar (GySEV Rt. által biztosított) pilótával.

Tiltakozunk a külföldi mozdonyvezetők ilyen módon történő magyarországi foglalkoztatása ellen, mert ez sérti a magyar mozdonyvezetők foglalkoztatási érdekeit, és utasításellenes.

Az F.2. sz. utasítás 1.1, 1.47, 12.16-12.22. és az E.1.sz. utasítás 3.1-3.2. pontjai világosan kimondják, hogy pilótával csak a vonalismeret hiánya pótolható, a nyelvismeret és a magyar utasítások ismerete nem. Magyar vonalon csak magyar hatósági járművezetői vizsgával rendelkező mozdonyvezető teljesíthet szolgálatot. Mivel a vonatváltás Sopron-Szombathely viszonylatban a GySEV Rt. vonalán történik, ezért a közlekedési szabályok betartása és betartatása a GySEV Rt. felelőssége.

Kérjük vezérigazgató úrtól az ügy kivizsgálását, az utasításellenes gyakorlat megszüntetését és szakszervezetünk tájékoztatását a tett intézkedésekről.

Tájékoztatjuk vezérigazgató urat, hogy hasonló tartalmú levéllel fordultunk a MÁV Rt. vezérigazgatójához is.

Budapest, 2004. 07. 30.

Üdvözlettel:

Németh László
üzgyvezető alelnök

A tizenkettedik

Tizenkettedik alkalommal került megrendezésre a Mozdonyvezetők Országos Találkozója. A rendezvénynek Szolnok városa és MOSZ tagcsoportja adott otthont 2004. július 3-4-én.

A hagyományoknak megfelelően, ekkor került lebonyolításra a MOSZ kupa kispályás labdarúgó mérkőzéssorozat döntője. S ha már a hagyományoknál járunk, nem árt megemlíteni azt sem, hogy a rangos meccsek előtt újra egymásnak feszültek a MÁV Rt. vezetői, a MOSZ vezetővel egy maratoni 2x10 perces foci erejéig, mely óriási meglepetéssel zárult. Mi győztünk.

A tiszaligeti megnyitón megjelent Berta István úr Szolnok város alpolgármestere, Horváth Lajos úr a GKM főosztályvezetője, Dr. Udvari László a MÁV Rt. elnöke, Dr. Márkus Imre úr miniszteri biztos, Kugler Flórián humánpolitikai vezérigazgató-helyettes, Dr. Csiba József úr a gépészeti üzletág vezetője, Szendrei Mátýásné a GYSEV osztályvezetője.

Akiket a foci nem hozott „tűzbe” azok a strandon hódoltak napimádatuknak, de szép számmal voltak azok is akik a Dunakanyar Autócentrum által bemutatott különböző személygépkocsikat tesztelték.

A mérkőzések kiélezett küzdelmet és sziporkázó játékot hoztak.

A 2003/2004 évi MOSZ Kupa végeredménye:

1. Szolnok I.
2. Mezőhegyes
3. Záhony
4. Szolnok II.
5. Miskolc
6. Kiskunhalas

Az esti bálon az elnöki köszöntőt követően Kugler Flórián vezérigazgató-helyettes mondott pohárköszöntőt, majd színvonalas operett és néptánc előadásokra került sor. A vacsorát követően a tánccos lábúaké lett a főszerep. Az első izzasztó menet után került sor az ünnepélyes eredményhirdetésre. A csapatok az előbb említett sorrendben vették át elismeréseiket, s a velejárá jutalmakat. Külön elismerésben részesült a legsportszerűbb csapat, amely Szolnok II. volt, a gólkirály, aki Szombat Zoltán szolnoki játékos volt, a legjobb játékos aki Kakuszi Lajos kiskunhalasi labdarúgó és a legjobb kapus aki Fazekas Gyula záhonyi kollégánk volt.

Többek kíváncsiságának eleget téve került sor arra a bejelentésre, amely arra utalt, hogy hol lesz a tizenharmadik. Jövőre Esztergom városa ad otthont a Mozdonyvezetők Országos Találkozásának.

Már javában másnapot mutatott az óra, amikor sor került a tombolahúzásra. Az est háziasszonya S Tóth Anikó által levezényelt szerencsevadászon igen sok értékes tárgy talált gazdára. A váci Dunakanyar Autócentrum, az alpolgármester úr és a T-Mobile által felkínált ajándékok is színesítették a palettát.

A tombolatárgyak kisorsolását követően végeláthatatlan bál kerekedett. A kitartóbbak hajnalig rop-ták a táncot az Origó együttes zenéjére.

Korán lett így reggel. A résztvevők sokasága a tiszaligeti strand árnyékában pihente ki magát, majd délután elindultak a résztvevők haza. Szép emlékekkel távozott a közel 600 vendég Szolnokról.

Jövőre találkozunk Esztergomban!

Kiss László

A magánvasutak nem magánügy

Ismereteink szerint pillanatnyilag négy magánvasút társaság jött létre (vagy vette fel tevékenységei közé a vasúti szolgáltatást), amelyből három a működés megkezdéséhez szükséges vasúti licenccégedélyt is megkapta a magyar közlekedési hatóságoktól.

Ezek a számok bármelyik időpontban változhatnak, mert a jogszabályok bárki számára lehetővé teszik vasúti tevékenység folytatását, aki a törvényi feltételeknek megfelel (lásd a jogszabály vonatkozó kivonatát a keretezett részben). Azt is tudni kell, hogy az unió bármely más országában megszerzett licenc Magyarországon is érvényes.

A magánvasút társaságok nem csak szervezeti- leg jelentek meg Magyarországon, hanem megkezdtek a tevékenységüket is. Típusengedélyeket szereznek be külföldről bérelt mozdonyokra, futópróbáznak, magyar (főként nyugdíjas) mozdonyvezetőket szerződtetnek, a Sopron-Szombathely-Körmend-Szentgotthárd vonalon napi rendszerességgel közlekednek osztrák mozdony vontatta te-



hervonatok, osztrák magánvasúti mozdonyvezetővel és magyar pilótával.

A magánvasutak tevékenységének megjelenése néhány helyen riadalmat keltett a mozdonyvezetők körében, és határozott fellépést követeltek a szakszervezettől a tevékenységükkel szemben.

A rossz (valóban rossz?) hír az, hogy magánvasutak vannak, lesznek, függetlenül attól, hogy ez jót, vagy rosszat jelent a mozdonyvezetőknek. Ez következik a minket körülvevő jogi és gazdasági környezetből, ez az uniós vasúti liberalizáció lényege.

Oktalan dolog tehát azt várni a MOSZ-tól, hogy lépjen fel a magánvasutak tevékenységével, vagy a működésüket lehetővé tevő jogi szabályozással szemben. Ez kicsit a géprombolásokra emlékeztető magatartás lenne, felemésztené az erőnket, és nem jutnánk eredményre.

Egy dologban igazuk van a türelmetlenkedőknek: a szakszervezetnek válaszolnia kell a vasúti liberalizáció okozta kihívásra.

Nem feladatunk megvédeni a MÁV Rt. üzleti érdekeit

Mit tehetünk, mit kell tennünk, mit nem tehetünk, nem szabad tennünk!? A feladataink meghatározásánál nekünk elsősorban azzal kell foglalkozni, hogy ezek a változások hogyan érintik az egyes mozdonyvezető sorsát, és ezen keresztül a mozdonyvezetői szakma érdekét.

Nem feladatunk megvédeni a MÁV Rt. üzleti érdekeit még akkor sem, ha az esetleges piacvesztése miatt csökkenne az ott foglalkoztatott mozdonyvezetők száma. Ezt a MÁV Rt-nek magának kell megtennie, vagy az államnak, mint tulajdonosnak. Ők rendelkeznek ehhez eszközökkel. A MOSZ számára az új munkáltatók ugyanúgy partnerek (vagy potenciális partnerek) mint a MÁV Rt, vagy a GySEV Rt. Fel kell vennünk velük a kapcsolatot, és tárgyalni kell a lehetséges együttműködési formákról. Nekik is érdekükben áll együttműködni és normális kapcsolatot kialakítani a MOSZ-al, mert a tartós piaci jelenlétük feltétele az, hogy rendezett munkajogi viszonyok között működjenek, és ehhez kiegyensúlyozott munkaügyi kapcsolatokra van szükségük.

Nem tehetjük függővé a kapcsolatfelvételt és az együttműködést attól, hogy a magánvasutak milyen tulajdonosi körrel rendelkeznek, vagy kik a vezetőik. Erről ízlése szerint kinek-kinek lehet véleménye – és nyilvánvalóan az együttműködés ered-

ményességére is hatással vannak a személyek – de szervezetként azokat kell elfogadni, akik a vasutakat az adott pillanatban képviselik. A MÁV esetében sem szoktuk a vezetők személyét, kinevezését, vagy leváltását kommentálni.

Nem feladatunk és nagy hiba lenne fellépni azokkal a kollégáinkkal szemben, akik a boldogulásukat keresve a magánvasutakhoz szegődtek, legyen szó nyugdíjas, vagy aktív mozdonyvezetőről. El kell fogadnunk a döntésüket, segíteni kell őket abban, hogy megfelelő feltételekkel tudjanak munkaszerződést kötni. Tudniuk kell, hogy ott is számíthatnak ránk, ha valamilyen tanácsra, vagy jogvitában segítségre van szükségük. Tudniuk kell – és szerintem tudják is – az, hogy a magánvasút milyen feltételekkel kínál állást, elsősorban attól függ, hogy milyen kondíciókkal sikerül megállapodni a MOSZ-nak MÁV Rt-vel. És persze tudniuk kell, hogy mi is számítunk rájuk, mint tagokra, mert a szakmát összetartó szolidaritás ezt kívánja.

A magánvasutak működésének jogi és gazdasági keretei

A magánvasutak alapítására és működésének jogi feltételeire már utaltam. Ezekon felül is vannak olyan előírások, amelyek befolyásolják, végső soron korlátozzák a tevékenységüket. A magánvasutak nem végezhetnek pl. közforgalmú személyszállítási szolgáltatást, csak akkor, ha arra koncessziós jogot szereznek, de az állam egyelőre nem tervezi az állami jog koncesszióba adását.

Az uniós csatlakozási szerződés átmeneti szabályai értelmében a magyar állam 2005-ig csak a törzsvonalak pályakapacitásának 25%-át köteles külföldi vasutak számára hozzáférhetővé tenni. (Más kérdés, hogy ez valóságos korlátot a vonalak többségénél nem jelent, mert a vonalak nincsenek a kapacitásuk 75%-a fölött kihasználva.)

Vannak szakmai és jogi korlátok a mozdonyvezetők foglalkoztatásában is.

Magyarországon mozdonyvezetőt csak az képezhet, aki erre külön akkreditációval (hatóság által kiadott jogosító engedéllyel) rendelkezik, azaz megfelel a hatóság által támasztott szakmai követelményeknek.

Külföldi mozdonyvezető magyar közforgalmú vasúton csak akkor teljesíthet szolgálatot, ha magyar nyelven, magyar hatóságok előtt vasúti járművezetői vizsgát tett, és erről jogosítványt állítottak ki a számára. Ezen túl csak a határforgalmi egyezmények keretei között, az üzemeltető állomásokig

továbbíthatnak vonatot. (Ebből következően a Sopron-Szentgotthárd közötti, osztrák mozdonyvezetővel történő vonattovábbítás jogellenes!)

Magyarországi vasúttársaság Mo-on külföldi mozdonyvezetőt csak a külföldiek magyarországi munkavállalását korlátozó jogszabályok adta kereteken belül foglalkoztathat.

Ezeken túlmenően is lehetnek olyan jogi előírások, amelyek befolyásolják a magánvasutak tevékenységét. Nagy erővel tanulmányoznunk kell az elmúlt egy-két évben megjelent, és folyamatosan megjelenő, a vasutak működését szabályozó jogszabályokat, mert a dereguláció folyamatos.

A magánvasutak térhódításának, terjeszkedésének piaci korlátai is vannak. Ismereteim szerint Csehországban az áru fuvarozás 5-6%-át volt képes elvinni az állami vasúttól a 35 magánvasút 4 év alatt. Ugyanilyen arányt feltételezve Mo-on, a foglalkoztatott mozdonyvezetői létszám 1-2%-át érintheti, mert a mozdonyvezetők kb. 18%-a dolgozik a teherforgalomban. Nem kell tehát tömeges, vagy nagyarányú mozdonyvezetői érintettségre számítani.

A MOSZ-nak sürgősen tájékozódnia kell arról, hogy mi a helyzet azokban az országokban, ahol már több éve működnek magánvasutak – keleten és nyugaton egyaránt. Felesleges kitalálni azt, amit mások már kitaláltak, és nem szabad, hogy váratlanul érjen bennünket mindaz, amit hasonló helyzetben mások már átéltek.

Mit jelenthet a változás a szakmának?

Előre nem pontosan kiszámítható a változások mozdonyvezetői szakmára gyakorolt hatása, de azért elég jól megbecsülhető.

A magánvasutak megjelenése – ha olyan üzletet tudnak megszerezni, amit a MÁV nem tudott – pótlólagos keresletet jelenthet a mozdonyvezetői munkával szemben, ami a jövedelmi viszonyokra és a foglalkoztatási biztonságra is pozitívan hat. Ha azonban az eddigi MÁV-fuvar egy részét nyúlják le – tekintettel arra is, hogy várhatóan hatékonyabban foglalkoztatják a mozdonyvezetőket – összességében a kereslet csökkenésére lehet számítani.

A magánvasutak nyilván nem akarnak mozdonyvezető kiképzéssel foglalkozni (sem a költségeit, sem a vele járó macerát nem vállalják), ezért érdeklükben áll jobban megfizetni őket, mint ahogy a MÁV fizet, mert ezzel biztosítani tudja a szükséges munkaerőt. Több tagunk bíralt bennünket pl. amikor aláírtuk a megállapodást a MÁV Rt-vel a nyug-

díjjogosult kollégák foglalkoztatási feltételeiről, de a magánvasutak megjelenésével felértékelődött a megállapodás jelentősége, mert az abban foglalt feltételeknél rosszabbat a magánvasutak sem ajánlhatnak! Általánosan is igaz az állítás: a MÁV-val kötött megállapodásokkal a magánvasutaknál munkát vállaló mozdonyvezetők érdekeit is védjük, mert az ottani viszonyokra kihatnak a megállapodásaink.

Ugyanakkor tisztában kell lennünk azzal, hosszú időnek kell eltelnie ahhoz, hogy a magánvasutaknál kollektív szerződés szülessen. Az sem kizárt, hogy a MÁV Rt. kollektív szerződésének kiterjesztését kell majd kezdeményoznunk. (Létezik ilyen jogintézmény!)

Azt is tudhatjuk előre, hogy a MÁV Rt. a tárgyalásokon nem egyszer fogja meghivatkozni a magánvasutak munkáltatási gyakorlatának egyes, munkáltatói szempontból kedvező elemeit, azaz az ottani feltételek visszahatnak a MÁV Rt-vel folyó tárgyalásainkra.

Meghatározóan fontos munkakör

A magánvasutak vezetőivel folytatott első beszélgetésből is világossá vált, hogy az üzleti költségeik között jelentéktelen tételnek számít a mozdonyvezetők bér és járulékköltsége. Ez a felismerés a MÁV Rt-nél is nagyban könnyíthetné a tárgyalásainkat.

Világosan látszik az is, hogy a magánvasutak működésében meghatározóan fontos munkakör a mozdonyvezető. Kis túlzással azt is mondhatnánk, hogy az ügyvezető (vezérigazgató, ügyvezető igazgató) utáni második-harmadik. Ezt abból lehet tudni, hogy a cégek megalakulása után szinte azonnal megjelenik a mozdonyvezetők foglalkoztatásának igénye, és nem osztályvezetőket, jogi előadókat, munkavédelmi ügyintézőket stb. keresnek – a sor hosszan folytatható lenne bármilyen munkakör lebecsülésének szándéka nélkül – hanem mozdonyvezetőket.

A változás érinti a szakszervezetet is

Nagyon tanulságos lesz, hogyan viselkednek a szakszervezettel szemben azok a kollégák, akik a magánvasutaknál munkát vállalnak. Egy jó ideig csak olyanok szegődnek oda, akik korábban már dolgoztak a MÁV-nál, a tagjaink voltak, esetleg akkor is tagok, amikor a munkaszerződést a magánvasutakkal megkötik, azaz nem lesz ismeretlen számukra a szakszervezet. Vajon meg tudjuk-e győzni őket arról, hogy tagok maradjanak, vagy ta-



gok legyenek? Ne feledjük, bármiféle szakszervezeti jelenlét egy munkahelyen akkor jöhet szóba, ha vannak ott tagjaink! Bár az első találkozás alkalmával a magánvasutak vezetői úgy nyilatkoztak, hogy természetesnek tekintik a szakszervezet esetleges jelenlétét (már csak a törvényi előírások miatt is!), ne legyenek illúzióink, ha nagyon akarják, rengeteg nehézséget tudnak támasztani a működéssel szemben. Vagyis lehet, hogy nem lesz könnyű szakszervezeti tagnak lenni.

Tanulságos lesz látni, hogy a kollégáink milyen munkaszerződési feltételekkel vállalnak munkát, azaz mennyire tartják fontosnak a MÁV KSZ egyes előírásainak munkaszerződésbe foglalását. Utaltam már arra, hogy a MÁV-nál elért kondícióknál rosszabbakat nem kényszerülnek elfogadni, mert akkor a MÁV-ot is választhatnák. Ki fog derülni pl. hogy a MÁV KSZ egyes juttatásait, a munkavállalókat védő szabályait mennyi többlet bérért fogják „eladni” azok, akik a magánvasutakkal szerződnek.

Ha ez bekövetkezne, akkor sem őket kell hibáztatni, hanem szakszervezetként el kell gondolkodnunk azon, hogy mit csinálunk rosszul.

Ha tagjaink lesznek a magánvasutaknál, át kell gondolnunk az alapszabályt, és a szervezet működési rendjét is. Nyilvánvalóan teljes jogú tagsági státuszt kell kapniuk, és megfelelő létszám mellett tagcsoportként is működhetnek.

A kapcsolatfelvétel megtörtént

Két magánvasút vezetőjétől (Első Magánvasút Rt. Kukely Márton, Floyd Kft. Bogdán András) kértem és kaptam lehetőséget személyes találkozásra, a harmadik licencengedéllyel rendelkező társaság ügyvezetőjével előkészítés alatt áll. Mindkét vezető természetesnek tartotta a MOSZ igényét a kapcsolatfelvételre. Tudtunk tisztázni néhány alapvető kérdést, és egyikük sem zárkózott el további találkozás lehetőségétől. Megtudtam, hogy a találkozás időpontjában az Első Magánvasút Rt. még nem foglalkoztatott mozdonyvezetőket, csak tervezte. A Floyd Kft. alkalmazásában akkor egy kolléga állt, de továbbiak előkészítése már megtörtént, bérelt, korszerű járművek üzemeltetését tervezik. A jelentkezőknek 160.000,- Ft alapbért, és 30% műszakpótlékot, valamint napi 8 órának megfelelő munkaidőt ajánlanak, egyebekben a Mt. előírásait tekintik irányadónak.

Mindkét vasúti vezetővel tisztáztuk, hogy a mozdonyvezetők foglalkoztatása munkaszerződéssel

kell, hogy történjen. (Nem lehet pl. megbízásos viszony!) Úgy nyilatkoztak, természetesnek tekintik a cégeiknél a szakszervezet megjelenését, vagy működését.

Ami eddig történt, valóban nem több kapcsolatfelvételnél. Nagyon hosszú út vezet még konkrét érdekvédelmi megállapodások megkötéséig, de mint tudjuk, „az úton végig kell menni.” Ha pedig végig akarunk menni, akkor el kell indulni, nem toporoghatunk az útelágazásnál.

Budapest, 2004. 07. 27.

Németh László

Kivonat a 32/2003. (V. 20.) GKM rendeletről

a vasúti járművezetők képzéséről, hatósági vizsgáztatásáról és szakképesítéséről

A vasúti járművezetők képzése

2. § (1) A járművezetők képzése tanfolyamokon történik. A tanfolyamok megnevezését és témaköreit az 1. számú melléklet tartalmazza.

(2) Tanfolyamot szervezhet az a külön jogszabályok¹ alapján nyilvántartásba vett természetes személy, jogi személy vagy jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaság (a továbbiakban: tanfolyamszervező), aki vagy amely a Központi Közlekedési Felügyelethez (a továbbiakban: KKF) benyújtott kérelem alapján engedélyt kapott. Az engedély visszavonásig érvényes.

(3) Az engedély nem tagadható meg attól a tanfolyamszervezőtől, aki vagy amely hitelt érdemlően igazolja, hogy

a) az általa szervezett tanfolyam oktatói a 11. §-ban előírt személyi feltételeknek megfelelnek, és

b) a 2. számú mellékletben meghatározott tárgyi feltételeket biztosítani tudja.

(4) Az engedélyt vissza kell vonni attól a tanfolyamszervezőtől, a) aki vagy amely a tanfolyami képzésre vonatkozó előírásokat súlyosan vagy ismételten megsértette, és ezt a Közlekedési Főfelügyelet (a továbbiakban: KKF) jogerős határozatával megállapította,

b) aki vagy amely a (3) bekezdésben előírt feltételeket nem teljesíti, vagy

c) akit vagy amelyet külön jogszabály² alapján az Országos Közoktatási Értékelési és Vizsgaközpont a felnőttképzést folytató intézmények nyilvántartásából felfüggesztett vagy törölt.

(5) A tanfolyamok tantárgyait – a villamos meghajtású közúti vasúti járművezető képzés vonatkozásában a Belügyminisztériummal, a bányavasúti dízel- és villamos mozdonyvezető kép-

¹ Lásd: 2001. évi CI. törvény 8-9. §. 48/2001. (XII. 29.) OM rendelet

² Lásd: 48/2001. (XII. 29.) OM rendelet 9-10 §.

zés vonatkozásában a Magyar Bányászati Hivatallal egyetértésben – a KFF a vasúti járművezetők képzésére, hatósági vizsgáztatására és szakképesítésére vonatkozó szabályzatban (a továbbiakban: Szabályzat) határozza meg, és a Közlekedési Értesítőben teszi közzé.

(6) A tanfolyamok tananyagát, tantervét, a tantárgyak óraszámát, valamint a tanfolyamon felhasználható tankönyveket a KFF hagyja jóvá.

(7) A tanfolyam költsége a tanfolyamszervezőt vagy megbízóját terheli.

3. § (1) A tanfolyamra az a személy vehető fel, aki

a) megfelel a külön jogszabályokban¹ meghatározott egészségügyi és pályaalakmassági feltételeknek;

b) a tanfolyamot követő vizsga időpontjáig betölti a 20. életévét, saját használatú és bányavasúti jármű vezetője esetén – ha közforgalmú vasúti tevékenységet nem végez – a 18. életévét;

c) legalább általános iskolai végzettséggel (alapfokú iskolai végzettség), továbbá

ca) az országos közforgalmú vasúti dízel és villamosjárművezetői képzés esetén legalább középiskolai érettségivel,

cb) az országos közforgalmú gőzmozdonyvezetői, tehervágánygépkocsi vezetői és saját géperejű vasúti munkagépvezetői képzés esetén szakirányú szakmai képzéssel,

cc) a földalatti (metró) vasúti járművezetői képzés esetén legalább középiskolai végzettséggel vagy szakirányú szakmai képzéssel rendelkezik.

(2) Nem magyar állampolgár a tanfolyamra – egyéb feltételek fennállása esetén is – csak abban az esetben vehető fel, ha beszél, ír és olvas magyarul.

4. § (1) A tanfolyam elméleti és gyakorlati részből áll.

(2) A járművezető-jelöltet (a továbbiakban: jelölt) – kérelmére – a KFF egyedi elbírálás alapján mentesítheti egyes elméleti tantárgyak hallgatása alól. A felmentés alapjául szolgáló elméleti tantárgyak és szakképesítések körét a Szabályzat határozza meg.

(3) Mentesül a tanfolyam valamennyi elméleti tantárgyának hallgatása alól a szakirányú képzéssel rendelkező, a vasútüzemnél felügyeleti munkakörben foglalkoztatott felső- vagy középfokú műszaki végzettségű, valamint vezető beosztású dolgozó.

Az oktatóra és a vizsgabiztosra vonatkozó rendelkezések

11. § (1) A tanfolyamokon az elméleti és gyakorlati tantárgyakat az a képző szervnél névjegyzékbe felvett személy oktathatja, aki az alábbi képesítések valamelyikével rendelkezik:

a) vasúti szakoktatói képesítés,

b) szakirányú mérnök-tanári, műszaki-tanári, oktatói képesítés,

c) felsőfokú szakirányú iskolai végzettség,

d) a tantárgynak megfelelő felsőfokú szakirányú szaktanfolyami végzettség és legalább három év szakmai gyakorlat,

e) középfokú iskolai végzettség és szakirányú szakképesítés, valamint legalább öt év szakmai gyakorlat.

(2) A járművezetés-gyakorlat oktatója az a személy lehet, aki megfelel az (1) bekezdésben meghatározott feltételeknek, vagy szakirányú szakmunkás képesítése van és az adott jármű vezetésére jogosító érvényes vasúti járművezetői igazolvánnyal vagy vezetői engedéllyel rendelkezik, valamint legalább három év járművezetői gyakorlata van.

¹ Lásd: 14/1985. (XI. 30.) KM rendelet. 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet, 11/1988. (XII. 20.) KM-BM együttes rendelet.

12. § (1) A járművezetői tanfolyamokon szakoktatóként az alkalmazható, aki vasúti szakoktatói vizsgát tett.

(2) A szakoktatók képzése szakoktatói tanfolyamon történik.

(3) Szakoktatói tanfolyamot szervezhet az a külön jogszabályok¹ alapján nyilvántartásba vett tanfolyamszervező, aki vagy amely a Központi Közlekedési Felügyelethez (a továbbiakban: KKF) benyújtott kérelem alapján engedélyt kapott. Az engedély visszavonásig érvényes.

(4) Az engedély nem tagadható meg attól a tanfolyamszervezőtől, aki vagy amely hitelt érdemlően igazolja, hogy

a) az általa szervezett szakoktatói tanfolyam oktatói az (5) bekezdésben előírt személyi feltételeknek megfelelnek, és

b) a 2. számú mellékletben meghatározott tárgyi feltételeket biztosítani tudja.

(5) A szakoktatói tanfolyamokon az elméleti és gyakorlati tantárgyakat az a képző szervnél névjegyzékbe felvett személy oktathatja, aki az alábbi képesítések valamelyikével rendelkezik:

a) a szakiránynak megfelelő vasúti szakoktatói képesítés,

b) felsőfokú szakirányú iskolai végzettség és vasúti járművezetői képesítés, továbbá az adott jármű vezetésére érvényes vasúti járművezetői engedély.

(6) A járművezetést gyakorlati szakos vasúti szakoktató oktathatja.

(7) Az engedélyt vissza kell vonni attól, aki

a) a szakoktatói tanfolyami képzésre vonatkozó előírásokat súlyosan vagy ismételtén megsértette, és ezt a KFF jogerős határozatával megállapította,

b) a (4) bekezdésben előírt feltételeket nem teljesíti, vagy

c) külön jogszabály² alapján az Országos Közoktatási Értékelési és Vizsgaközpont a felnőttképzést folytató intézmények nyilvántartásából felfüggesztett vagy törölt.

(8) A szakoktatói tanfolyamok tananyagát, tanterveit, a tantárgyak óraszámát, valamint a tanfolyamon felhasználható tankönyveket a KFF hagyja jóvá.

(9) Szakoktatói tanfolyamra az a személy jelentkezhet, aki a következő feltételeknek megfelel:

a) Elméleti szakoktatói szakra jelentkezés esetén rendelkezik:

aa) szakirányú forgalmi tisztii képesítéssel vagy szakirányú főiskolai vagy egyetemi végzettséggel,

ab) legalább hároméves szakmai gyakorlattal,

ac) érvényes helyi közforgalmú vasúti járművezetői igazolvánnyal,

ad) erkölcsi bizonyítvánnyal.

b) Gyakorlati szakoktatói szakra jelentkezés esetén rendelkezik:

ba) szakirányú forgalmi tisztii képesítéssel, hároméves helyi közforgalmú vasúti járművezetői gyakorlattal és erkölcsi bizonyítvánnyal, vagy

bb) középiskolai végzettséggel, érvényes helyi közforgalmú vasúti járművezetői igazolvánnyal, legalább ötéves helyi közforgalmú vasúti járművezetői gyakorlattal és erkölcsi bizonyítvánnyal.

(10) Vasúti szakoktatói vizsgára az bocsátható, aki a szakoktatói tanfolyamot elvégezte, vagy az alól mentesítették.

(11) Azt a szakoktató jelöltet, aki a tantárgynak megfelelő szakképzéssel rendelkezik – kérelmére – a KFF egyedi elbírálás

¹ Lásd: 2001. évi C. törvény 8-9. §. 48/2001. (XII. 29.) OM rendelet
² Lásd: 48/2001. (XII. 29.) OM rendelet 9-10 §.



alapján mentesítheti egyes elméleti tárgyak hallgatása alól. A felmentés alapjául szolgáló tantárgyak és szakképesítések körét a Szabályzat határozza meg.

(12) A szakoktatói tanfolyamon oktatókat a 4. számú melléklet, a szakoktatói vizsga tárgyait az 5. számú melléklet tartalmazza.

13. § (1) A szakoktatókat a KFF főigazgatója által kijelölt bizottság vizsgálhatja.

(2) Műszaki vizsgabiztosnak olyan személy nevezhető ki, aki szakirányú felsőfokú iskolai végzettséggel és a megfelelő jármű vezetésére jogosító járművezetői igazolvánnyal rendelkezik.

(3) Forgalmi vizsgabiztosnak olyan személy nevezhető ki, aki felsőfokú forgalmi szakképesítéssel és a megfelelő jármű vezetésére jogosító járművezetői igazolvánnyal rendelkezik, vagy legalább tíz év forgalmi szakmai gyakorlata van.

Kivonat a 15/2002. (II. 27.) KöViM rendeletről A vasútállatok működésének engedélyezéséről

A vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 17. §-a (4) bekezdésének b) pontjában kapott felhatalmazás alapján a következőket rendelem el:

1. § (1) A rendelet hatálya a vállalkozó vasútra [Vtv. 2. § (4) bekezdés b) pont], a vasúti társaságra [Vtv. 2. § (5) bekezdés], továbbá a Magyar Köztársaság területén az országos közforgalmú vasúti pályát személyszállítás vagy árutovábbítás teljesítése céljából igénybe vevő helyi közforgalmú vasútra, saját használatú vasútra, illetve külföldi székhelyű vasútra (a továbbiakban együtt: vasútállalat) terjed ki.

(2) A rendelet alkalmazásában külföldi székhelyű vasútnak tekintendő az olyan nemzetközi vasúti csoportosulás is, amelyet az Európai Unió valamely tagállamában bejegyzett vasútállalat alapított.

(3) Nemzetközi vasúti csoportosulásnak tekintendő az Európai Unió legalább két különböző tagállamában létesített vasútállatoknak a tagállamok közötti nemzetközi vasúti személyszállítás vagy árutovábbítás érdekében alkotott társulása.

2. § (1) A vállalkozó vasút, illetve a vasúti társaság csak abban az esetben kezdheti meg és folytathatja működését, ha érvényes működési engedélye van. Egyéb vasútállalat (belföldi székhelyű helyi közforgalmú vasút, saját használatú vasút, illetve külföldi székhelyű vasút) működéséhez működési engedély abban az esetben szükséges, ha tevékenysége során az országos közforgalmú vasúti pályát személyszállítás vagy árutovábbítás teljesítése céljából igénybe veszi; olyan vasút, amelynek működési engedélye nincs, az országos közforgalmú vasúti pályát még esetleg sem veheti igénybe.

(2) A működési engedély az országos közforgalmú vasúti pálya igénybevételének az előfeltétele, de csak a Vtv. 2. §-ának a (6) bekezdésében foglaltak figyelembevételével jogosítja fel az engedélyest az országos közforgalmú vasúti pálya használatára.

3. § (1) A működési engedélyt a vasútállalat kérelmére a Központi Közlekedési Felügyelet (a továbbiakban: KKF) adja ki.

(2) A KKF olyan külföldi székhelyű vasút részére adhat ki működési engedélyt, amely jogosult a Magyar Köztársaság területén a vasúti pálya igénybevételére [Vtv. 2. § (6) bekezdés b) pont].

(3) A KKF által kiadott működési engedéllyel egy tekintet alá esik, és a Vtv. 2. § (6) bekezdése figyelembevételével az országos közforgalmú vasúti pálya igénybevételére jogosít az a működési engedély, amelyet az Európai Unió valamely tagállamának az illetékes hatósága ad ki az adott államban alapított vasútállalat részére.

4. § (1) Működési engedély vasúti személyszállítási, árutovábbítási, vontatási szolgáltatás nyújtására olyan vasútállalatnak adható, amely megfelel a (2) bekezdésben meghatározott követelményeknek.

(2) A működési engedély kiadásának a feltétele, hogy a vasútállalat megfeleljen

a) az üzleti jó hírnévvel,

b) a pénzügyi teljesítőképességgel,

c) a szakmai alkalmassággal kapcsolatos követelményeknek.

(3) A közforgalmú vasúti személyszállítást végző vasútállalatnál a működési engedély kiadásának feltétele az e tevékenységre vonatkozó koncessziós jogosultság is.

(4) A kérelmező vasútállalatnak az engedélyezési eljárásért, illetve a 11. § (1) bekezdésben meghatározott ellenőrzési tevékenység lefolytatásáért - külön jogszabályban¹ meghatározott - hatósági eljárási díjat kell fizetnie.

5. § (1) Az üzleti jó hírnévvel kapcsolatos követelménynek az a vasútállalat felel meg, amely ellen sem csőd-, sem felszámolási eljárás nincs folyamatban, továbbá amelynek vezetőjénél², vezető tisztségviselőjénél³, illetve az egyéni vállalkozónál nem áll fenn személyes megbízhatóságot kizáró - a (2) bekezdésben meghatározott - valamely ok.

(2) A vezető, a vezető tisztségviselő, illetve az egyéni vállalkozó személyes megbízhatóságát kizárja, ha

a) a 9. § (1) bekezdésében említett kérelemhez nem csatol érvényes hatósági erkölcsi bizonyítványt,

b) vezető, illetve vezető tisztségviselő volt olyan gazdálkodó szervezetnél, amelynek a fizetéseketelenségét a bíróság jogerősen megállapította,

c) vezető, illetve vezető tisztségviselő volt olyan gazdálkodó szervezetnél, amelyet a cégbíróság a cégjegyzékből hivatalból törölt,

d) szociális, munkajogi, illetve vámjogi kötelezettségeinek a teljesítésében jelentkező súlyos vagy ismétlődő mulasztás miatt jogerősen elmarasztalták.

(3) A (2) bekezdés b)-c) pontjában meghatározott kizáró okokat öt évig, a d) pontjában foglaltakat két évig kell figyelembe venni.

(4) A személyes megbízhatóság követelményének nem felel meg az a vezető, vezető tisztségviselő, illetve az az egyéni vállalkozó sem, akire nézve a (2) bekezdésben meghatározott kizáró okok valamelyike a kérelem benyújtását követően következik be.

6. § A pénzügyi teljesítőképességgel kapcsolatos követelménynek az a vasútállalat felel meg,

a) amely rendelkezik a vasútüzem rendes működéséhez szükséges pénzügyi eszközökkel, és teljesíteni tudja a meglévő, valamint a működési engedély kiadását követő 12 hónapban vár-

¹ Lásd: 38/1998. (XII. 23.) KHVM rendelet

² Lásd: 1992. évi XXII. törvény 188. § (1).

³ Lásd: 1997. évi CXIV. törvény 21. § (1).

ható pénzügyi kötelezettségeit,

b) amelynek nincs 6 hónapnál régebbi adó-, vám-, járulékfizetési, illetve egyéb köztartozása,

c) amely képes – felelősségbiztosítás vagy azzal egyenértékű intézkedés (vagyonbi biztosítás, illetőleg megfelelő garancia) útján – teljes egészében megtéríteni az utasok, a fuvaroztatók és harmadik személyek részére azokat a károkat, amelyekért felelős.

7. § A szakmai alkalmassággal kapcsolatos követelménynek a vasútállalat akkor felel meg, ha

a) rendelkezik a vasútüzem működéséhez és a biztonságos vasúti szolgáltatások nyújtásához szükséges személyi és tárgyi feltételekkel,

b) a biztonságos üzemirányításhoz és felügyelethez megfelelő irányító szerve van, és

c) személyzetének – különösen a műszaki irányító személyzetnek, a vasúti járművezetőknek, valamint a biztonságért felelős más személyeknek – a vasúti szolgáltatás biztonságos végzéséhez megfelelő képzettsége és gyakorlata van.

8. § (1) A működési engedély kiadása iránti kérelemben fel kell tüntetni

a) a kérelmező nevét és székhelyét,

b) azt a tevékenységet (személyszállítás, árutovábbítás, vontatás), amelyre a működési engedély kiadását kéri,

c) a vasúti járműállomány összetételét.

(2) A vasútállalatnak az (1) bekezdésben említett kérelméhez csatolnia kell magyar nyelven

a) a vasútállalat vezetőjének, vezető tisztségviselőjének, illetve az egyéni vállalkozónak az érvényes hatósági erkölcsi bizonyítványát,

b) a vasúti járműállomány üzemeltetésére és fenntartására, a

vasúti közlekedés biztonságára vonatkozó belső szabályzatát, c) nyilatkozatot a vasúti járművezetők, valamint a biztonságért felelős más személyek szakmai képzettségéről és gyakorlatáról, valamint a továbbképzés rendszeréről,

d) a kérelem benyújtását megelőző üzleti évről a számviteli törvény előírásai szerint elkészített - a könyvvizsgálói záradékot vagy a záradék megadásának elutasítását tartalmazó - éves beszámolóját,

e) a vasútállalatnak a kérelem benyújtásának évére vonatkozó üzleti tervét,

j) nyilatkozatot arról, hogy a vasútállalatnak 6 hónapnál régebbi adó-, vám-, járulékfizetési, illetve egyéb köztartozása nincs,

g) független könyvvizsgáló nyilatkozatát arról, hogy a vasútállalat megfelel a pénzügyi teljesítőképességgel kapcsolatos követelményeknek,

h) a vasútállalat felelősségbiztosítására vagy az azzal egyenértékű intézkedésre (vagyonbi biztosításra, illetőleg megfelelő garanciára) vonatkozó okiratokat.

(3) A (2) bekezdés f) pontjában említett könyvvizsgálói nyilatkozatot a vasútállalat

a) rendelkezésére álló pénzügyi eszközök (ideértve a banki követeléseket, valamint a lehetséges számlahiteleket és kölcsönöket is),

b) biztonsági céllal rendelkezésre álló eszközei és vagyontárgyai,

c) saját tőkéje,

d) járművei, ingatlanai, berendezései, felszerelései és azok értéke,

e) adósságai,

f) vagyonának a terhei

figyelembevételével kell megtenni.

A Szegedi Vasutas Nyugdíjas Klub 30 éves

Gözmozdonyral díszített meghívó invitálta „A Vasút a gyermekekért” alapítvány diákokthonába június 15-én délelőtt tizenegyre a meghívottakat, akik – közel kétszázan – meghitt, bensőséges ünnepségre érkeztek.

Jöttek Záhonyból, Nyíregyházáról, Szentesről, Szolnokról, Lökösházáról, Kétegyházaról, Debrecenből, hogy együtt ünnepelhessenek a szegediekkel.

Frank Lajosné klubvezető tájékoztatójában kiemelte: a nagy múltú klubot minden elődje tisztességgel, alázattal és a közösség erejében bízva vezette. A közösség a Vasutas Művelődési Otthonban – Szegeden csak „kacpának” nevezték – szerveződött meg, majd többszöri költözés után jelenleg Szeged - Rókuson a volt gépállomás ebédlőjében működik, társbérletben a képzőművészekkel és az énekkarral. Szüksős elhelyezésük ellenére Rózsika eredményesnek ítélte a közel 60 klubtag 10 éves munkáját. Együttműködve a régió és az ország nyugdíjasklubjaival, sok kirándulást, színvonalas programokat, boldog éveket tudhatnak maguk mögött. A találkozó résztvevőit köszöntötte Horváth László az Országos Idősügyi Tanács tagja, a város nyugdíjasainak képviselői és Kaposvári Péter területi képviselő is.

A köszöntő, elismerő szavak után a társklubok vezetői ajándé-

kkal kedveskedtek a jubiláló klub vezetőinek és minden tagjának.

Viszonzásul a szegediek színvonalas műsorral kedveskedtek a nyugdíjastársaknak.

Hallhattunk verset, kórust, kikapcsolódásként kacagtató adomákat, láthattuk a mihálytelki klub asszonyait és lányait táncolni. Nagy tapsot kapott Lévai László bronzkoszorús népdal- és nótaénekes, akinek utolsóként előadott csárdását már együtt énekeltek a résztvevők. A nyugdíjasok himnuszát felállva – itt-ott könnyekkel küszködve – énekeltek az ünneplők, de az ezt követő ebédnél már ismét visszatért a meghatottság után a jókedv.

A bőséges ebéd után bizony jól esett egy városi séta a napfény városában, majd már a klubházban zenészek várták az örök fiatalság képviselőit.

Késő estig ropták a táncot, énekeltek, vigadtak szüleink, nagyszüleink, volt kollégáink. Ünnepezték az életet, az együttlétet, az együtt eltöltött órák, napok, évek történéseit.

További harminc, boldog évet kívánunk a szegedi – de minden – nyugdíjasnak.

Szentes Bíró Ferenc



Jövőre is lesz nyár

Lassan eltelik a nyár, s az idősebbek szerint az idej nem is volt a legmelegebb.

Sajnos a mozdonyvezetők erről nem így vélekednek. A vezetőállások korszerűsítése ütemezetten zajlik, de továbbra sem oldódott meg a mozdonyokon a meleg hatások csökkentése. A forróság enyhítésére, elviselhetőbbé tétele érdekében a Mozdonyvezetők Szakszervezete évek óta küzd azért, hogy a kollégák ruhaellátmánya egészszüljön ki rövidnadrággal, lehetőséget biztosítva

ezzel, hogy a kollégák – akik szívesen használnák – büntetetlenül tehessek. Ha pikírt akarnék lenni, most leírhatnám, hogy sosem álltunk még ilyen közel a probléma megoldásához. A több éve tartó elutasítás után, jövőre e gond megoldódni látszik, de, hogy mennyi ellentétes vélemény ütközik e téren, közzé adjuk az ezzel kapcsolatos levelezések egy részét. A sorok között kiolvasható, hogy miért is húzódik a probléma megoldása.

Kompensációs Főosztály Béren kívüli juttatások Osztály
MÁV Ruházati Bizottság
Helyben

Tudomásul:
Kommunikációs Igazgatóság
MÁV Arculati Bizottság
Helyben

A tárggyal kapcsolatban az Arculati Bizottság (Jámbor Flóra) által írt (2004. 06. 10. keltezésű) E-mailben tévesen szerepel az az állítás, hogy a Ruházati Bizottság elfogadta azt a javaslatot, miszerint a nyáron mozdonyvezetők rövidnadrágot viselhetnek.

Bár a mozdonyvezető szakszervezet a kérdést a Ruházati Bizottság legutóbbi (2004. április 22.) ülésén felvette, az nem került tárgyalásra, és így döntés sem született e témában.

Az Arculati Bizottság gépészeti képviselőjétől (Malatinszky Sándor) megtudtuk, a kérdést az Arculati Bizottság a 2001. 07. 26-i ülésén szinte egyhangúlag elutasította.

Ezt követően íródott az EBK Főosztály azon állásfoglalása, hogy ha „a mozdonyvezető olyan műveleteket végez, ahol a sérülés kockázata a fedetlen lábszár miatt fokozottan jelentkezik (pl.: a géptérben végzett hibaelhárítás, kezelés, javítás a magas hőmérsékletű szerkezeti elemek közelében), a részére jelenleg is biztosított – hosszú szárú – munkanadrágot kell viselnie.”

A fentiekből az következik, hogy a mozdonyvezetőnek két nadrággal kellene járnia a szolgálatába, és azok cseréjét a jelenlegi normaidőkön belül kellene végrehajtania.

Mindezek azt támasztják alá, hogy rövidnadrágról egyelőre nem szükséges tárgyalni.

Kérjük a fentiek szíves tudomásul vételét.

Budapest, 2004. június 15.

Márton Ferenc
igazgató

KOMPENZÁCIÓS FŐOSZTÁLY

Márton Ferenc Úr
Gépészeti Üzletág
Vontatási Főosztály
Helyben

Tisztelt Főosztályvezető úr!

A Ruházati Bizottság 2004. április 22-i ülésén elfogadta, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezetének felvetése – miszerint a rövidnadrág kerüljön be a mozdonyvezetők választható ruhadarabjai közé – az EBK főosztály felé továbbításra kerüljön. Amennyiben a rövidnadrág viselése munkavédelmi szempontból nem aggályos, akkor a javaslatot az Arculati Bizottság elé terjeszti a Ruházati Bizottság. A fenti ülésről emlékeztető készült, melyet az ülésen résztvevők valamennyien e-mailben megkaptak, azzal kapcsolatban észrevételt nem tettek.

Amennyiben Ön az előző menedzsment – nevezetesen például Domonkos Lajos – által képviselt álláspontot kívánja érvényre juttatni, akkor helyesen hivatkozott a 2001. 07. 26-i időpontra.

Az EBK főosztály a rövidnadrág viselését nem tartotta aggályosnak, így a Ruházati Bizottság a kérdést az Arculati Bizottság felé rövid úton eljuttatta, hogy annak jóváhagyása után az előkészületeket (pl.: mintadarab készítése) a Társasági Beszerzés megtehesse.

A mozdonyvezetők normaideje semmiképpen nem növekszik meg azáltal, hogy a választható ruhadarabok közé bekerül a rövidnadrág, a nadrágcserét a jelenlegi normaidőn belül kell, hogy teljesítsék. A rövidnadrág bevezetése plusz költséggel nem jár, hiszen a mozdonyvezetők keretpontszáma nem növekszik, korábbi pontszámuk terhére választhatják az új ruhadarabot.

A MÁV Rt. Ruházati Szabályzata a Kollektív Szerződés része, így a Vontatási Főosztály nem kompetens abban dönteni, hogy szükséges-e az adott kérdéstről tárgyalni. A Munka Törvénykönyve 37. §. (1.) bekezdése értelmében Kollektív Szerződéses tárgyalási ajánlatot a munkáltató nem utasíthat vissza, amennyiben az ajánlatot tevő szakszervezet az Mt. 29. § (2) bekezdése szerint reprezentatívnek minősül.

A Ruházati Szabályzatot érintő kérdésben döntési jogköre a Ruházati Bizottságnak, az Arculati Bizottságnak, végső soron pedig Kugler Flórián vezérigazgató-helyettes úrnak és Mándoki Zoltán vezérigazgató úrnak van.

Budapest, 2004. június 21.

Üdvözlettel: Apavári József

Apavári József főosztályvezető úr

Előadó: Samu Balázs István
Kompenzációs Főosztály
Helyben

Tisztelt Főosztályvezető Úr!

A Ruházati Bizottság 2004. április 22-i ülésén valóban szó volt a mozdonyvezetői rövidnadrágról, és a felvetés EBK Főosztály felé való továbbításáról. A téma nem volt új, és az EBK Főosztály korábbi állásfoglalását is ismertük, miszerint ha

„a mozdonyvezető olyan műveleteket végez, ahol a sérülés kockázata a fedetlen lábszár miatt fokozottan jelentkezik (pl.: a géptérben végzett hibaelhárítás, kezelés, javítás a magas hőmérsékletű szerkezeti elemek közelében), a részére jelenleg is biztosított – hosszú szárú – munkanadrágot kell viselnie.” (lásd a Gy.80-275/2003 illetve a Gy.80-288 sz. EBKF leveleket)

Az EBK Főosztály a mostani válaszukban nem írt újat (lásd a Gy. 713-211/2004 sz. levelet), csak hivatkozott a korábbi állásfoglalására.

Mint korábbi levelünkben (Gy.1383-105/2004.V.F.) írtuk, az Arculati Bizottság a mozdonyvezetők rövidnadrág viselésére vonatkozó kérdést - a 2001. 07. 26-i ülésén - 1 fő (Domokos Lajos) tartózkodása mellett, 10 el-lenszavazattal elutasította.

Egyébként az Arculati- illetve a Ruházati Bizottsággal kapcsolatos utasítások kizárólag a nevezett bizottságok felállításáról rendelkeznek, azokat jog- és hatáskörrel nem ruházzák fel, tehát a bizottságok állásfoglalása mind-össze tanácsadást jelent.

A mozdonyvezetők felett a munkáltatói jogokat és kötelezettségeket a Gépészeti Üzletág gyakorolja. Felelősséggel tartozunk a mozdonyvezetők szolgálat közbeni biztonságos munkakörülményeiért. A mozdonyvezető munkavégzés közben Üzletágunkat képviseli a társüzletágak alkalmazottai előtt. Továbbá – ami még fontosabb – az egész MÁV-ot képviseli az utazó közönség és a közvélemény előtt. A fentiek értelmében nem célszerű a mozdonyvezetők rövidnadrág viselése.

Fontosnak tartjuk, hogy a mozdonyvezetők megjelenését illetően Üzletágunk álláspontját figyelembe vegyék.

Budapest, 2004. július 30.

Üdvözlettel: Márton Ferenc
főosztályvezető

Márton Ferenc Úr
Gépészeti Üzletág Vontatási Főosztály
Helyben

Tisztelt Főosztályvezető úr!

A mozdonyvezetői rövidnadrággal kapcsolatos 1383-138/2004. V.F. számú levelét megkaptam. A Kollektív Szerződés módosításának tárgyalása során az abban foglaltakat lehetőség szerint figyelembe veszem.

Budapest, 2004. augusztus. 12.

Üdvözlettel: Apavári József

TERVEZET

A foglalkoztatáspolitikai és munkaügyi miniszter/2004. (...) FMM rendelete a 2005. évi munkaszüneti napok körüli munkarendről

A Munka Törvénykönyvéről szóló 1992. évi XXEL törvény 125. §-ának (5) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján – figyelemmel a köztisztviselők jogállásáról szóló 1992. évi XXIII. törvény 71. §-ának (2) bekezdésére és a közalkalmazottak jogállásáról szóló 1992. évi XXXIII. törvény 2. §-ának (3) bekezdésére is – a következőket rendelem el:

1. § (1) E rendelet hatálya – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – kiterjed minden munkáltatóra, közigazgatási szervre (a továbbiakban együtt: munkáltató) és az általuk foglalkoztatott munkavállalókra, közalkalmazottakra, közszolgálati jogviszonyban állókra (a továbbiakban együtt: munkavállaló).

(2) E rendelet nem érinti a megszakítás nélkül üzemelő és a rendeltetése folytán a munkaszüneti napokon is működő munkáltatónál, illetve az ilyen jellegű munkakörben foglalkoztatott munkavállalók munkarendjét.

2. § A 2005. évi munkaszüneti napok körüli - a naptár szerinti munkarendtől való eltéréssel járó - munkarend a következő:

- a) március 19., szombat munkanap,
március 14., hétfő pihenőnap,
- b) november 5., szombat munkanap,
október 31., hétfő pihenőnap.

3. § A lakossági ellátást és szolgáltatást végző, valamint az általánostól eltérő munkaidő-beosztásban foglalkoztatott munkavállalók munkarendje a 2. §-tól eltérően is meghatározható.

4. § Ez a rendelet a kihirdetését követő 8. napon lép hatályba.

INDOKOLÁS

A Munka Törvénykönyve 125. §-ának (5) bekezdése alapján a munkaidő-beosztásának a munkaszüneti napok miatt indokolt változtatását az illetékes miniszter évenként szabályozza. E változtatás során vasárnap nem nyilvánítható munkanappá.



Jelen rendelet-tervezet a munkaidő-beosztásnak a 2005. évre vonatkozó indokolt változtatásait tartalmazza.

Megjegyezzük, hogy a tervezetben foglalt szabályozás nem érinti a megszakítás nélkül üzemelő és a rendelkezése folytán a munkaszüneti napokon is működő munkáltatónál, illetve az ilyen jellegű munkakörben foglal-

koztatott munkavállalók munkarendjét (1.§), továbbá a lakossági ellátást és szolgáltatást végző, valamint az általánostól eltérő munkaidő-beosztásban foglalkoztatott munkavállalók munkarendje a rendelet 2. §-ától eltérően is meghatározható (3.§).

A MOSZ Kupa 2004/2005 selejtezőinek sorsolása

29 csapat nevezési díja érkezett be, ebből Dorog-Északi közös csapat, és Szolnok I. csapata a selejtezők csoportbeosztásába nem kerültek be, mert az egyik a kupavédő, a másik a rendező csapata.

A	B	C	D	E
Miskolc I.	Bp. Keleti	Békéscsaba	Pápa	Pusztaszabolcs
Debrecen	Miskolc II.	Mezőhegyes	Sopron	Komárom
Záhony	Hatvan	Vésztő	Cellödömök	Pécs
Füzesabony	Bp. Déli	Szeged	Szombathely	Hegyeshalom
Püspökladány	Szolnok	Szentes	Székesfeh. I.	Veszprém
	Kiskunhalas	Zalaegerszeg	Székesfeh. II.	

A selejtezők lebonyolításának utolsó időpontja 2005. április 17.

A középdöntők lebonyolításának utolsó határideje: 2005. május 31.

A középdöntőkre a pályázatot a Sportbizottság kiírja, és a pályázatok utolsó beérkezési határideje: 2005. február 28-a, a MOSZ központba.

Ismét általános lesz a 40 órás munkahét Németországban?

Keserű pirulának és egyedi esetnek nevezte pénteken Jürgen Peters, az IG Metall szakszervezet elnöke azt, hogy az érdekvédelmi szervezet és a Siemens konzern megegyezett: a müncheni vállalatóriás két észak-rajna-vesztfáliai gyártó egységében a 35 órás munkahétről visszatérnek a 40 órára, de a több munkáért nem fizetnek.

Peters a DeutschlandRadióban a szakszervezet lépését azzal indokolta, hogy „mindig azt mondtuk: a foglalkoztatottság biztosítása a legfőbb cél”.

Az észak-rajna-vesztfáliai Bocholtban és Kamp-Lintfortban a Siemens mobiltelefonokat és drótnélküli vezetékes telefonokat gyárt, s a tét az volt, hogy amennyiben a szakszervezet nem adja be derekát, a több mint négyezer munkahelyből kétezret leépítenek, illetve áttelepítenek Magyarországra.

Háromezer munkahelyet még mindig fenyeget a fel számolás veszélye Bruchsalban, Nürnbergben Kirchheimben és Karlsruhéban. Ezekben a helyeken folytatódnak a tárgyalások.

A Bocholtra és Kamp-Lintfortra vonatkozó, július else-

jétől számítva két évig érvényes megállapodással a Siemens tetemesen csökkenti a munkaköltségeket. A bér nélküli többletmunkán kívül megállapodtak abban is, hogy a dolgozók évente csak egyszer, a nyereségesség függvényében kapnak nyaralási és karácsonyi pénzt. A Siemens megígérte, hogy a következő üzleti évben 30 millió eurót beruház.

A Financial Times Deutschland pénteki számában az IG Metall szempontjából egészen keserű pirulának nevezte az esetet, s arra mutat rá, hogy mindez nem egy túléléséért küzdő középszintű vállalatnál, hanem a német ipar egyik zászlóshajójánál, az országban 170 ezer embert foglalkoztató Siemensnél történik. - A német Siemens-gyárak a jövőben a bérköltségek esetében magyar telephelyekkel konkurálhatnak - jegyezte meg a lap, s feltételezte, hogy a Siemens és az IG Metall megállapodásával átszakadt a gát.

A német gazdasági-pénzügyi lap szerint a trend egyértelmű, az üzemi tanács a DaimlerChrysleré is hajlik az engedelményekre tízezer németországi munkahely megtartása érdekében.

Los silankos (némelyik közülük spanyol beütésű)

Az olasz-francia határ környete igen hegyes-völgyes vidék. Az autópályákat több helyen hosszában kettéhasított, óriási átmérőjű betoncsövekkel fedik le. Ez praktikus megoldás, mert nem esik alattuk az eső, nem süt a nap az ember szemébe, és még hosszan lehetne sorolni az előnyöket. Csak azt nem értem, hogy a csövekre kívül miért hordták rá azokat a baromi nagy hegyeket!

NL

• • •

Nálunk annyi a rendőr az utakon, hogy már-már úttartozéknak tekinthető. A spanyol úttartozékok nem zaklatják a békésen száguldozó turistákat, jártunkban-keltünkben eggyel sem sikerült találkozni az autópályákon és autóutakon (pedig ezekből az utóbbi időben igen sok épült Spanyolországban). Pontosabban eggyel igen, de annak sem a magas sebesség, hanem a magas láb volt a kifogása, biztosan futballbíró volt civilben, meg a portugáliai EB is akkor zajlott. (Azt tette szóvá, hogy a fiam barát-nője fölrakta a lábát a műszerfalra.)

NL

• • •

Minden spanyol legalább egy világnyelvet beszél, ez a spanyol. Ezen kívül aztán semmi. Na, ez enyhe túlzás, egyes térségekben a baszkot és a katalánt is egész jól beszélnek. És Valenciában belebotlottunk egy olyan spanyol pincérbe is, aki a spanyol mellett németül, angolul, franciául is jól beszélt, de az éppen nem spanyol volt.

NL

• • •

Egy csomó gólyát és gólyafészket (nem Goya-t, azt is Madridban a Prado-ban, de Goya-fészkek ott sem voltak) láttunk, amin nagyon meglepődtem. Én eddig úgy tudtam, hogy a gólyák költöző madarak, és csak a téli időszakra költöznek a Földközi-tenger vidékére. Ezek ott nyilván a hazátlan, liberálkozmpolita, lusta érdekgólyák voltak, akiknek mindegy, hol süt rájuk a nap. Akiknek a gólyatradíciók, az ősi kettős haza-elmélet az smafu. Hát, ezért tart ott a gólya-nemzetség, ahol tart!

NL

• • •

Monacóban végigmentünk a Forma 1-es pályán. A harmadik kör után (nem találtuk a kijáratot a városból) végre kivergődtünk, de ekkor meg pályaelhagyás miatt diszkvalifikáltak a versenyből.

NL

• • •

Kerékpáros Murphy

Vasutas Murphy után egy biciklis: A szél mindig szembe fúj. Nem a menetszélről beszélek, mert az természetes. Arról a tetű szélről, amivel szemben nem lehet pl. kisdolgot végezni férfiembernek. Ha az ember szembeszélben kerekezik, megáll, megfordul, biztos lehet benne, hogy akkor is szembe fúj. Fúj!

NL

• • •

Még szerencse

Öregszem, szinte minden paraméterem romlik! - panaszkodik az ismerősöm. Magas a vérnyomásom, magas a koleszterinem, magas a vércukrom. De legalább az IQ-m nem magas.

NL

• • •

Nem mind arany...

Hihetetlenül jó hitelajánlatot hirdet az egyik bank. Nincs hitelbírálat, hosszú a futamidő, nem kell kezes, és a hitelhez még egy jó nagy THM-et is adnak.

NL

• • •

Esélyegyenlőtlenség

A MOSZ meghívást kapott a MÁV Rt-nél létrehozandó esélyegyenlőségi bizottság alakuló ülésére. A meghirdetett helyszínen és időpontban azonban szorgos dolgozatírás zajlott, gondolom a teljes esélyegyenlőség jegyében. A rendezvény hollétéről a portás sem tudott felvilágosítást adni, így aztán esélyünk sem maradt az esélyegyenlőségre. Nem baj, a MOSZ ügyis azért dolgozik, hogy a mozdonyvezetők kicsit esélyegyenlőbbek legyenek a többiekénél.

NL

• • •



Tudjuk hány óra van!

Mozdonyvezető létszám és szolgálati óra 2004. év 6. hó, 42 munkanap

Telephely	Átlagos létszám	Összes szolg. ó.	Kötelezőn felüli óra	Egyéb rk. mk. végzés	„Mínusz” óra
Hálózat	4483	1209293	67377	17397	2072
		326	18	5	1
Bp. Ferencváros	350	98891	6693	215	251
		328	22	1	1
Bp. Északi	249	60871	4076	1143	0
		317	21	6	0
Szolnok	290	83527	789	1112	104
		352	3	5	0
Székesfehérvár	276	76681	6288	0	7
		334	27	0	0
Győr	229	61467	3316	1693	9
		324	17	9	0
Hatvan	113	30637	1819	207	4
		326	19	2	0
Miskolc	465	119640	5443	610	263
		320	15	2	1
Debrecen	344	93248	5118	845	100
		324	18	3	0
Nyíregyháza	221	57966	4086	557	8
		330	23	3	0
Záhony	134	36315	3355	21	0
		338	31	0	0
Szeged	207	55904	4609	4705	40
		334	28	28	0
Békéscsaba	153	38975	920	165	74
		314	7	1	1
Szentes	206	57402	3370	37	25
		326	19	0	0
Pécs	163	44809	1577	50	20
		318	11	0	0
Dombóvár	289	77705	2009	270	126
		314	8	1	1
Nagykanizsa	175	44932	1453	460	42
		317	10	3	0
Szombathely	170	45265	2360	1186	10
		323	17	8	0
Celldömök	262	70098	6971	3861	985
		335	33	18	5
Zalaegerszeg	88	24562	1501	259	6
		326	20	3	0
Balassagyarmat	53	15695	737	0	0
		322	15	0	0
Vésztő	49	14704	888	0	0
		325	20	0	0

Mozdonyvezetők Lapja

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

Készült a SZECSOX Nyomdában Dombóváron.
Tel./fax: 06-74/565-468, 565-467, Felelős vezető: Csonti Zoltán

Kiadja: **Mozdonyvezetők Szakszervezete.**

Szerkeszti a Szerkesztőbizottság:

Dr. Borsik János ügyvezető alelnök,

Dörnyei Szilárd ter. ügyv., **Velkei Béla** ter. ügyv.

A szerkesztőség címe: 1145 Bp. Bácskai utca 11.

Telefon/fax: 220-3822, 220-4561, 221-2230, 221-4026

Üzemi telefon: 01-16-62, 01-18-40, 01-19-90, 01-21-87

Internet: <http://www.extra.hu/mosz>

E-mail: mosz@mosz.co.hu