

# STAVEBNÝ STROJ – SPOL' AHLIVÝ PARTNER K VÝKONU PRI ZODPOVEDNOM DODRŽIAVANÍ BOZP

## Právne aspekty činnosti obslúh stavebných strojov v premávke na pozemných komunikáciách

Pri prevádzkovej činnosti stavebného stroja, niet takmer dňa, kedy by sa obsluha stavebného stroja vedela vyhnúť samotnej prevádzke na pozemných komunikáciách. Pri takejto činnosti, keď stavebný stroj obsluhovateľ stavebného stroja riadi po pozemnej komunikácii, vzniká oprávnené otázky potreby príslušnej kvalifikácie. Prípadné chyby alebo omyly pri tejto činnosti by sa nemali vyskytovať v praktickom živote, nemali by byť vôbec prípustné, no povedzme si pravdu, že sa skutočne v praxi „sporadicky“ vyskytujú, či už z dôvodu benevolentnosti školiteľov, zamestnávateľov, či nevedomosti týchto alebo iných subjektov. Prítom autor článku slovo sporadicky mierne, až veľmi mierne ladil vo vzťahu ku skutočnej realite v praxi.

Je teda potrebné riešiť pre vedenie stavebného stroja problematiku vodičského preukazu potrebného k obsluhu stroja, či nie, keď už má „Písomný doklad pre obsluhu stavebného stroja“ (v minulosti preukaz strojníka)?

Skôr než sa dozvieme správnu odpoveď, treba sa na chvíľu zastaviť pri danej právnej problematike, pri „ostatných predpisoch“, kde možno nájsť presnú a právne spoľahlivú odpoveď na daný problém. Jadro rozlúsknutia problému netreba teda hľadať len v bezpečnostných či dopravných predpisoch a ich jednotlivých príslušných ustanoveniach.

Názor, že zákon č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (d'alej len „zákon o BOZP“) v príslušných paragrafoch o výchove a vzdelávaní obsluhy stavebného stroja na kolesovom podvozku a vydaní dokladu nevyžaduje ako podmienku pre vydanie dokladu u obsluhy stavebného stroja byť držiteľom vodičského preukazu, v právnej praxi neobstojí, je právne chybný (nesprávny). Čo by mohlo spôsobiť v budúcnosti takejto obsluhy stavebného stroja nemalé nepríjemnosti a právne komplikácie vo vzťahu k bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci.

Podstatu problému na začiatku treba hľadať v príslušnom ustanovení zákona č. 311/2001 Z. z. (Zákonník práce) v znení neskorších predpisov, kde sa presne a taxatívne ustanovuje, čo sa myslí pod pojmom „právne a ostatné predpisy“.

V ňom sa možno dočítať, že právne predpisy a ostatné predpisy na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci sú predpisy na ochranu života a predpisy na ochranu zdravia, hygienické a protiepidemické predpisy, technické predpisy, technické normy, **dopravné predpisy**, predpisy o požiarnej ochrane a predpisy o manipulácii s horľavinami, výbušninami, zbraňami, rádioaktívnymi látkami, jedmi a inými látkami škodlivými zdraviu, ak upravujú otázky týkajúce sa ochrany života a zdravia.

Tak sme prišli k poznatku – „dopravné predpisy“, kde pod túto kuratelu dopravnej oblasti spadá, okrem zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (d'alej len „zákon o cestnej premávke“), aj jeden z najstarších zákonov, zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov (d'alej len „cestný zákon“).

V ňom možno nájsť okrem iného aj presnejšiu definíciu užívania, ochrany a spravovania pozemných komunikácií, rozdelenia ciest, atď.

Cestný zákon jasne a dôkladne upravuje výstavbu, užívanie a ochranu pozemných komunikácií, práva a povinnosti vlastníkov a správcov pozemných komunikácií a ich užívateľov, ako aj pôsobnosť orgánov štátnej správy a orgánov štátneho odborného dozoru vo veciach pozemných komunikácií. Pozemné komunikácie v zmysle príslušného zákona rozdeľujeme podľa dopravného významu, určenia, technického vybavenia, a najmä kvality na diaľnice, cesty, miestne komunikácie a účelové komunikácie.

Aby bolo zadosťučinené dôslednosti a úplnosti vysvetlenia, treba ešte minimálne vedieť, že pozemnú komunikáciu tvorí cestné teleso a jej súčasti. Cestné teleso je ohraničené vonkajšími hranami priekop, rigolov, násypov a zárezov svahov, zárubných a obkladových múrov, päťou oporných múrov a pri miestnych komunikáciách pol metra za zvýšenými obrubami chodníkov alebo zelených pásov

Tvrdiť, že so stavebným strojom možno jazdiť po účelových komunikáciách bez príslušného vodičského oprávnenia, keď sú podľa už uvedeného všetky spomínané súčasťou pozemných komunikácií, je v zásade nesprávne. Vývoj ciest išiel a ide vpred míľovými krokmi, bežné cesty sa poniektoré časom stali cestami pre motorové vozidlá, potom sa premenovali na rýchlostné cesty a v súčasnosti sme s názvom späť pri cestách pre motorové vozidlá. V súčasnosti aj cesty vyššieho významu sa ďalej rozdeľujú na cesty, ako sú medzinárodné trasy /tzv. transeuropské dopravné koridory/, napr. E 18 /trasa MI – ZA/, E 50 /trasa MI – ZV/ alebo menej významné trasy ciest I. triedy, napr. cesta I. triedy č. 77 /trasa BJ – SK/, cesta I. triedy č. 79 /trasa VT – TV/ a pod.

Pre komplexnejšie doplnenie nemožno nespomenúť ani zvyšné typy ciest, po ktorých sa práve obsluhu stavebných strojov najčastejšie so stavebnými strojmi presúvajú, jazdia z dôvodu premiestnenia sa na iné pracovisko, k oprave stroja či odstaveniu stroja na vyhradené miesto po skončení práce. Sú tu ešte teda miestne a účelové komunikácie. Miestnymi komunikáciami sú všeobecne prístupné a užívané ulice, parkoviská vo vlastníctve obcí a verejné priestranstvá, ktoré slúžia miestnej doprave a sú zaradené do siete miestnych komunikácií. Účelové komunikácie slúžia spojeniu jednotlivých výrobných závodov alebo jednotlivých objektov a nehnuteľností s ostatnými pozemnými komunikáciami alebo komunikačným účelom v uzavretých priestoroch alebo objektoch.

Tvrdiť, že so stavebným strojom možno jazdiť **po „stavenisku a na jeho účelových komunikáciách“** bez príslušného vodičského oprávnenia je zásadne nesprávne, čo vyvracajú /potvrdzujú aj ustanovenia zákona o cestnej premávke. Zákon o cestnej premávke upravuje pravidlá cestnej premávky, práva a povinnosti osôb v súvislosti s cestnou premávkou, pôsobnosť orgánov verejnej správy na úseku organizácie riadenia cestnej premávky, vedenie vozidiel, evidenciu vozidiel a správne delikty za porušenie tohto zákona.

Tento zákon hneď v § 2 (vymedzenie základných pojmov) jasne vysvetľuje a ustanovuje okrem iných pojmov, aj tieto dva dôležité základné pojmy pre dokonalé objasnenie nášho problému:

Cestnou premávkou na účely tohto zákona sa rozumie užívanie diaľnic, ciest, miestnych komunikácií a **účelových komunikácií** (ďalej len „cesta“) **vodičmi vozidiel** a chodcami.

**Zvláštnym motorovým vozidlom** sa rozumie motorové vozidlo vyrobené na **iné účely** než na prevádzku na cestách, ktoré po **splnení ustanovených podmienok** možno **prevádzkovať** v cestnej premávke; ide najmä o poľnohospodárske traktory a lesné traktory, samohybné pracovné, poľnohospodárske, lesné alebo **stavebné stroje**.

Z hľadiska trestno-právnej zodpovednosti prevádzkovateľ vozidla **nesmie zveriť** vedenie vozidla osobe, ktorá **nesplňa podmienky na jeho vedenie** ustanovené týmto zákonom alebo osobitným predpisom, nemá pri sebe **platné doklady ustanovené na vedenie vozidla /vid' obr. 1 – stanovisko DI VT SR,** po dodaní žiadosti o vyjadrenie a fotografie stavebného stroja, kolesového rýpadlá **JCB 4 CX /**, je pod vplyvom alkoholu alebo inej návykovej látky, osobe, ktorej schopnosť na vedenie je inak znížená, alebo osobe, ktorej totožnosť nepozná.

Prevádzkovateľ vozidla **nesmie prikázať ani dovoliť**, aby sa na jazdu použilo vozidlo, ktoré vrátane nákladu, **prikázať ani dovoliť**, aby sa na jazdu použilo **vozidlo na takej ceste**, na ktorej má takéto vozidlo obmedzenú alebo **zakázanú jazdu**.

Tu vzniká ďalej otázka – čo sa rozumie pod pojmom **platné doklady ustanovené na vedenie zvláštného vozidla**. Aj na vysvetlenie tohto pojmu zákonodarca dôsledne pamätal a ďalej v predmetných paragrafoch to aj následne zodpovedne a presne ustanovil!

Z hľadiska rozsahu a členenia skupín motorových vozidiel je potrebné vedieť, že **motorové vozidlo určitej skupiny** sme viesť len osoba, ktorá je **držiteľom** vodičského oprávnenia príslušnej skupiny. Ďalej doplníme, že do skupiny **motorových vozidiel sk. T** patria poľnohospodárske traktory a lesné traktory, ako aj iné **zvláštne motorové vozidlá, kde patria aj stavebné stroje**. Žiadateľovi o udelenie vodičského oprávnenia na vedenie motorových vozidiel skupiny T sa udeľuje vodičské oprávnenie skupiny T. Vodičské oprávnenie **skupiny „T“ oprávňuje** viesť „len“ motorové vozidlá **skupiny T**, a to „len“ v zásade na území Slovenskej republiky.

V závere je tu ešte významovo vhodné doplniť aj podmienky obmedzenia jazdy niektorých druhov vozidiel, teda aj zvláštnych vozidiel, kam patria aj stavebné stroje, keďže si z týchto ustanovení mnohokrát obsluhy stavebných strojov veľmi ťažkú hlavu nerobia. Je často úplne jedno obsluhu stavebného stroja, či sa napr. so stavebným strojom **JCB 4 CX** prepravuje, teda jazdí pri presunoch po medzinárodnej trase či ceste prvej triedy.

Cesty je treba zodpovedne využívať, z technicko-bezpečnostného hľadiska, neporušovať pravidlá ustanovené zákonodarcom, pretože všetko bolo ustanovené tak, aby bola najmä zachovaná najvyššia priorita – ochrana zdravia občanov, ochrana majetku.

Ak by si niekto nesprávne myslel, že je vhodné a možné presúvať zvláštne motorové vozidlá, po ceste pre motorové vozidlá či po medzinárodnej trase po vlastnej osi, tak je na veľkom omyle, a to už nielen z hľadiska kapacity týchto ciest, dynamiky jazdy vozidiel pri ich prevádzke, a najmä rýchlostných limitov, kde stavebný stroj je v takom prípade mimoriadne rušivý prvok, kde vozidlo dosahujúce rýchlosť v rozmedziach 20 – 40 km/h na takýchto cestách potom pôsobí ako **brzdiaci a neohrabaný**, technicky nespôsobilý prvok pre prevádzku po týchto cestách, zjavne narúšajúci bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky.

Tieto stroje majú mnoho nekrytých výčnelkov, ktoré môžu aj pri pomalej jazde spôsobiť veľké zranenie, napr. zuby predného pracovného nástroja, ktorý aj z toho dôvodu musí mať vždy počas jazdy konkrétny pracovný nástroj krytý plastovým krytom od výrobcu.

Čo teda po právnej stránke ustanovil zákonodarca pre presun stavebných strojov vo všeobecnosti na cestách?

Znovu treba najmä adresne hľadať príslušné ustanovenia platných predpisov a správne sa orientovať, vo zvyšných paragrafových zneniach tohto zákona, vo vzťahu k problematike presunu stavebných strojov na pozemných komunikáciách.

Obsluha stroja musí v zásade byť preukázateľne oboznámená s príslušnými ustanoveniami a vedieť ich správne využívať. Vedieť, že používanie zvláštnych motorových vozidiel na cestách je s výnimkou ciest III. triedy, miestnych komunikácií a účelových komunikácií, **zakázané!**

To neplatí pre zvláštne motorové vozidlá (teda aj stavebné stroje) povinne opatrené tabuľkou s evidenčným číslom pri ich preprave, ktoré môžu používať aj cesty I. a II. triedy s tým, že cesty I. triedy nemôžu používať:

- 1. v pondelok až piatok v čase od 07.00 do 09.00 hodiny,**
- 2. v piatok a v dňoch pracovného pokoja v čase od 16.00 do 20.00 hodiny.**

Výsledné v krátkosti možno zjednodušené konštatovať, že je krajne nevhodné, neetické a zavádzajúce, vystaviť doklad pre obsluhu stavebných strojov na kolesovom podvozku, bez toho, aby daná osoba **bola držiteľom príslušnej skupiny vodičského oprávnenia a následné viedla takýto stavebný stroj po pozemných komunikáciách.**

**I keď by sa taká skutočnosť v praxi nemala „vyskytnúť“, sporadicky takýto jav v praxi je možné „zaznamenať“!! Skutočnosť – hodná okamžitej kontroly vedúcimi pracovníkmi.**

**Prosím, skontrolujte si to u Vás vo vlastnom záujme, pán konateľ, pán riaditeľ, ďakujeme.**

## **Osobnostné predpoklady pre kvalitný a bezpečný výkon obsluhovateľa stavebného stroja**

Samozrejme, že do výberových konaní patrí aj výber (personalizácia) správnych obslúh stavebných strojov.

Aj napriek istým negatívam v tejto oblasti, je treba konštatovať, že v mnohých firmách sa pri výbere vhodných kandidátov veľmi zodpovedne konatelia radia s bližším vedením, často aj po dobu viacerých dní či týždňov s vedomím, že danej osobe zveria technický, výkonný prostriedok nemalých finančných hodnôt.

Nech teda táto časť odborného článku bude malým návodom pre konateľov malých aj veľkých firiem pre správny a zodpovedný prístup pri personálnom riešení ich naliehavých úloh a výbere vhodných adeptov pre prácu s ich stavebnými strojmi a zariadeniami.

### **Čo by malo byť alfou a omegou správneho výberu kandidáta?**

Mal by spĺňať alebo sa svojimi schopnosťami, danosťami, osobnostným profilom **aspoň priblížiť** k týmto všeobecne vyžadovaným predpokladom.

### **Sú to najmä tieto okruhy predpokladov:**

- Manuálne danosti a zručnosti,
- Dobré technické a praktické myslenie,

- Presnosť a precíznosť pri plnení úloh,
- Samostatné a zodpovedné počínanie najmä v kritických situáciách,
- Maximálne sústredenie a celodenná koncentrácia pozornosti,
- Objektívna a subjektívna schopnosť pomáhať ostatným,
- Dôsledné a premyslené počínanie pri vysokom nasadení,
- Čestnosť pri jednaní,
- Samostatnosť pri náročných prácach,
- Lojálnosť voči firme, vedúcim pracovníkom.