



www.zzm.org.pl

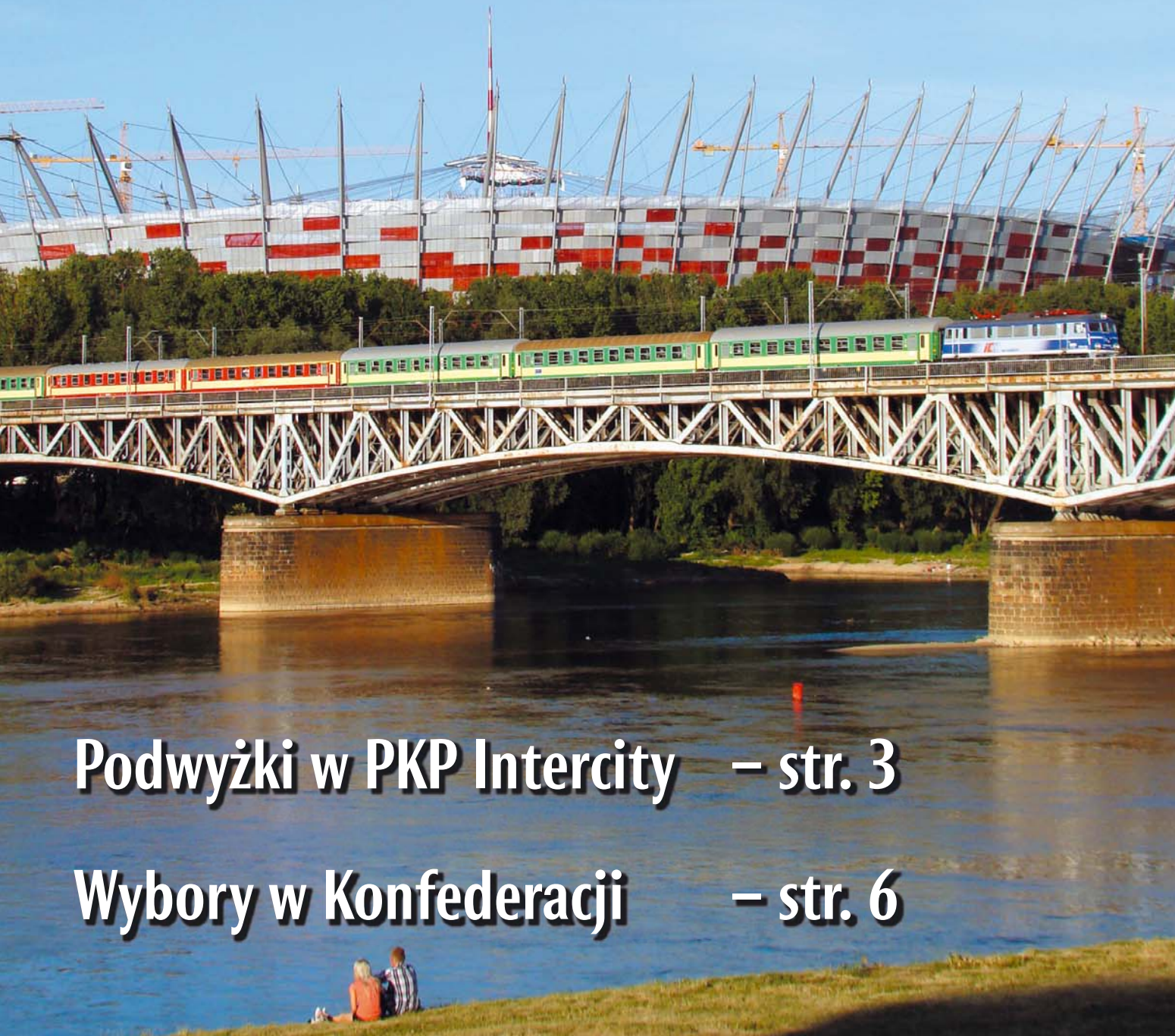
Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

Nr 6/82

CZERWIEC 2011



Podwyżki w PKP Intercity – str. 3

Wybory w Konfederacji – str. 6

XIV Turniej Piłki Nożnej

o Puchar Prezydenta
Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych
w Polsce

i Prezesa PKP Cargo S.A.
Kluczbork 29.06–2.07.2011 r.

SPORT • WYPOCZYNEK • INTEGRACJA

Grupa A

CT Północny
Wagrem Kluczbork
IC Południowy
PR Szczecin
CT Wielkopolski

Grupa B

CT Śląski
IC Północny
PR Katowice
CT Śląsko-Dąbrowski
PR Opole

Grupa C

PR Kraków
CT Mazowiecko-Podlaski
SKM Gdynia
CT Południowy
CT Wschodni

Grupa D

PR Bydgoszcz
Czechy
CT Szczecin
PR Rzeszów

Mecz o prestiż

Reprezentacja Maszynistów - Dyrektorzy

Sponsorzy:

Plus



PKP cargo
LOGISTICS

Wagrem sp. z o.o.
Kluczbork

ICCC PKP INTERCITY

SKM
szybka kolej miejska
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.



Przewozy Regionalne

WARTA Towarzystwo Ubezpieczeń
i Reasekuracji S.A.

więcej / niż standard **AXA**

Wokół podwyżek

Są pierwsze ustalenia wynikające ze sporu zbiorowego KKZZ z PKP Intercity na tle płacowym. Z dniem 1 lipca br. zostanie wdrożona podwyżka wynagrodzeń dla pracowników spółki w wysokości średnio 120 zł w uposażeniu zasadniczym. Konfederacja czynnie zabiega także o wzrost wynagrodzeń w Przewozach Regionalnych oraz PKP Cargo.

Ustalenia dotyczące PKP Intercity, które zawarto 7 czerwca, nie wyczer-

pują przedmiotu sporu zbiorowego, do którego strony wrócą we wrześniu. Podwyżka zostanie wdrożona w wynagrodzeniu zasadniczym w wysokości średnio 100 zł, a pozostałe 20 zł zostanie przeznaczone na fundusz wyrównujący różnice w wynagrodzeniach zasadniczych w poszczególnych grupach zawodowych.

Nadal toczą się rozmowy w ramach sporu zbiorowego KKZZ z Przewoza- mi Regionalnymi. Kolejne spotkanie odbywało się już po zamknięciu numeru. W przypadku braku porozumie-

nia możliwy jest scenariusz, że inne organizacje związkowe połączą siły z Konfederacją i zapadnie wspólna decyzja o dalszych działaniach.

Ponadto KKZZ i SKK NSZZ Solidarność 6 czerwca wystąpiły wspólnie do zarządu PKP Cargo o wdrożenie podwyżki płac w spółce w wysokości 200 zł w uposażeniu zasadniczym nie później niż 1 lipca br. Motywują ją rosnącymi kosztami utrzymania, wzrostem wydajności pracy w spółce po restrukturyzacji, a także wzrostem pracy przewozowej. ■

Ustalenia zawarte w dniu 7 czerwca 2011 r. pomiędzy Zarządem „PKP Intercity” S.A.

a

Konfederacją Kolejowych Związków Zawodowych działającą w ramach sporu zbiorowego z dnia 8 czerwca 2010 r. wspólnie z innymi organizacjami związków zawodowych

Strony ustalają, co następuje:

1. Z dniem 1 lipca 2011 roku zostanie wdrożona podwyżka wynagrodzeń dla pracowników jednostek organizacyjnych „PKP Intercity” S.A. w wysokości średnio 120 zł w uposażeniu zasadniczym na jednego zatrudnionego, w przeliczeniu na pełne etaty, według stanu zatrudnienia na 1 czerwca 2011 r., z wyłączeniem pracowników wynagradzanych według krotności, o których mowa w §1 ust. 3 lub 4 (Centrala Spółki) Regulaminów wynagradzania. Wyjątek stanowią pracownicy, którzy z dniem 1 stycznia 2011 r., w związku ze zmianą zasad wynagradzania zostali przeliczeni według krotności. Podwyżka zostanie wdrożona w wynagrodzeniu zasadniczym w wysokości średnio 100 zł na każdego pracownika, o których mowa powyżej, a pozostałe 20 zł zostanie przeznaczone na fundusz na wyrównywanie różnic w wynagrodzeniach zasadniczych w poszczególnych grupach zawodowych.
2. Pochodne od wynagrodzenia zasadniczego zostaną zabezpieczone na szczeblu Spółki.
3. Szczegółowego podziału środków przeznaczonych na systemowy wzrost wynagrodzeń dokonają pracodawcy będący jednostkami organizacyjnymi „PKP Intercity” S.A. (dalej: pracodawcy) w porozumieniu z zakładowymi organizacjami związkowymi.
4. Dokonując podziału środków przeznaczonych na podwyżkę wynagrodzeń pracodawcy winni dążyć do zmniejszenia istniejących różnic płacowych na tych samych stanowiskach pracy.
5. Powyższe ustalenia nie wyczerpują przedmiotu sporu zbiorowego. Rokowania w ramach sporu, w tym dojście do wzrostu wynagrodzeń zasadniczych o kwotę 500 zł będą kontynuowane z udziałem Mediatora w terminie ustalonym przez strony w trybie roboczym, jednak nie wcześniej niż we wrześniu 2011 roku.

<p>MKK NSZZ PKP Intercity SA w Warszawie Przewodnicząca <i>Maria Sędek</i></p>	<p>Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych PRZEWODNICZĄCY <i>Leszek Kiejk</i></p>	<p>CZŁONEK ZARZĄDU <i>Lucyna Krawczyk</i></p>	<p>PREZES ZARZĄDU <i>Janusz Malinowski</i></p>
<p>MOZZ „KONTRA” CZŁONEK ZARZĄDU <i>Miroslaw Konopacki</i> z up. Przewodniczący</p>	<p>KRAJOWY SEKRETARIAT KOLEJARZY NSZZ PRZEWODNICZĄCY <i>Ryszard Wrzeszcz</i></p>	<p>ZWIĄZEK ZAWODOWY PRACOWNIKÓW WARSZTATOWYCH WICEPRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU KRAJOWEGO <i>Zenon Ghylicki</i></p>	<p>MZZ REWIDENTÓW TABORU ZARZĄD KRAJOWY WICEPRZEWODNICZĄCY <i>Andrzej Komorniczak</i></p>
<p>Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych WICEPRZEWODNICZĄCY <i>Zdzisław Szewczyk</i></p>	<p>Federacja PZPKP Pracowników Transportu Rada Krajowa <i>Dariusz Dyjaczek</i> wiceprzewodniczący</p>		

Negocjacje w Cargo

Do końca negocjacji paktu gwarancji pracowniczych w PKP Cargo jeszcze daleka droga. Wygląda jednak na to, że w kilku obszarach pojawiła się szansa na kompromis.

Strona związkowa przystąpiła do tych negocjacji, ale nadal nie akceptuje przyjętej przez właściciela formy prywatyzacji spółki, czyli poprzez sprzedaż większości udziałów inwestorowi strategicznemu lub finansowemu. Tym co sprawiło, że związkowcy mimo wszystko zasiedli do rozmów była chęć wynegocjowania możliwie najlepszych zabezpieczeń dla załogi na wypadek ryzyka niekorzystnych decyzji ewentualnego nowego właściciela wobec spółki i/lub pracowników.

Związkowcy określili zagadnienia, które pakt powinien objąć, jak np. gwarancje zatrudnienia dla pracowników, gwarancje przynależności do ZPK oraz obowiązywania ZUZP i innych porozumień zawiera-

nych ze związkami, odszkodowania w przypadku wcześniejszego rozwiązania umowy o pracę, premia prywatyzacyjna, mieszkania zakładowe, coroczny wzrost wynagrodzeń, zobowiązania w przypadku kolejnych przekształceń itp. Część z nich pozostawała bezpośrednio w gestii zarządu PKP Cargo, część wymagała zgody właściciela, czyli PKP SA i ustaleń na szczeblu kierownictwa obu spółek.

Na obecnym etapie negocjacji udało się uzyskać m.in. zapewnienie gwarancji zatrudnienia w PKP Cargo i spółkach naprawczych dla pracowników z 25-letnim stażem na kolei – do czasu osiągnięcia wieku emerytalnego oraz 6-letniej – dla pozostałych. W przypadku

wcześniejszego rozwiązania umowy wypłacane byłyby odszkodowania. Jest szansa na premię prywatyzacyjną, której wysokość także miałyby prawdopodobnie być uzależniona od stażu pracy. Zaproponowane zostało również wydłużenie okresu wypowiedzenia ZUZP z pół roku do dwóch lat. Ponadto przedstawiciele spółki zobowiązali się, że w przypadku wypowiedzenia ZUZP jego zapisy będą respektowane w okresie 3 lat, nie dłużej niż do czasu zawarcia nowego układu.

Ze swojej strony PKP SA zagwarantowała, że w umowie prywatyzacyjnej z inwestorem zamieści zastrzeżenie, iż wynegocjowany i podpisany pakt gwarancji pracowniczych będzie częścią zobowiązań wiążących spółkę, a treść paktów stanie się załącznikiem do umowy prywatyzacyjnej. Zapewnia także o udziale przedstawicieli pracowników w Radzie Nadzorczej PKP Cargo oraz jednego – w zarządzie tej spółki. **(R)**

Ulgi przejazdowe

Na spotkanie sygnatariuszy Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy 6 czerwca Związek Pracodawców Kolejowych przedstawił projekt zmian uprawnień do ulg przejazdowych dla kolejarzy i ich rodzin.



Propozycje ZPK opisaliśmy szczegółowo na s. 9. Strona związkowa ma teraz czas na zgłoszenie swoich uwag. Pierwsze postulaty, który pojawiły się jeszcze w trakcie spotkania to:

- utrzymanie bez dopłaty ulgi na 1 klasę dla wszystkich posiadających obecnie to uprawnienie,
- dofinansowanie wykupu uprawnienia dla emerytów i rencistów na poziomie minimum 70%,
- uściślenie zapisów dotyczących wnioskodawcy wykupującego uprawnienia w razie śmierci pracownika.

(raz)

Fot. Archiwum

Poprzyj swojego kandydata

Znany jest już harmonogram wyborczy na przedstawicieli załogi w Radzie Nadzorczej PKP SA piątej kadencji. Kandydatem Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych i oczywiście ZZM jest Leszek Miętek.

Prezydent ZZM, a zarazem przewodniczący Konfederacji będzie ponownie startował w wyborach do Rady PKP SA. Desygnował go do tego Krajowy Zjazd Delegatów ZZM oraz Prezydium KKZZ. Najpierw kandydaci muszą jednak zebrać 4 procent podpisów uprawnionych do głosowania pracowników zatrudnionych w PKP SA i spółkach zależnych (nie dotyczy to więc m.in. PR, WKD czy KM). Ogółem daje to liczbę ok. 4 tysiące podpisów.

Listy poparcia, na których można składać podpisy, znajdują się na serwerze ZZM i u przewodniczących organizacji. Czasu nie ma zbyt wiele, bo najpóźniej muszą trafić do Biura RK 22 czerwca. Nikogo chyba nie trzeba przekonywać jak ważne są to wybory w kontekście toczących się procesów prywatyzacyjnych na kolei i prób całkowitego wyeliminowania przedstawicieli załogi z rad nadzorczych.

Dla przedstawicieli załogi w Radzie Nadzorczej PKP SA przewidziano trzy miejsca. Jeśli większa liczba kandydatów zbierze wymaganą liczbę podpisów, to wybory odbędą się w dniach 12–15 lipca br. ■

LESZEK MIĘTEK

KANDYDAT NA PRZEDSTAWICIELA ZAŁOGI
W RADZIE NADZORCZEJ PKP S.A.



**OD ZYSKU
WAŻNIEJSI
SĄ LUDZIE**

- 28 lat na Kolei, zawsze związany z pracą w drużynach trakcyjnych
- Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
- Przewodniczący Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych
- Przedstawiciel Załogi w Radzie Nadzorczej PKP S.A.
- Absolwent Technikum Kolejowego Ministerstwa Komunikacji w Bydgoszczy i Warszawskiej Szkoły Zarządzania - Szkoły Wyższej

naturalnie z nami



przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo



PKP cargo
GRUPA PKP

Wybory w Konfederacji

Podczas Walnego Zebrania Delegatów wybrane zostało 8 czerwca kierownictwo struktur Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych w poszczególnych spółkach. Wybory władz KKZZ na nową kadencję odbędą się 21 czerwca br.



KKZZ w PKP Intercity

Piotr Rybikowski
– przewodniczący
Daniel Łoboda
– wiceprzewodniczący
Zbigniew Błaszowski
– wiceprzewodniczący
Elżbieta Jaworska
– przewodnicząca Komisji
Rewizyjnej
Sylwia Sokół – sekretarz

KKZZ w PKP Cargo

Henryk Kopański
– przewodniczący
Jolanta Kowacka
– wiceprzewodnicząca
Tadeusz Pleskot
– wiceprzewodniczący
Wieżysław Kossakowski
– przewodniczący Komisji
Rewizyjnej

KKZZ w Przewozy Regionalne

Sławomir Centkowski
– przewodniczący
Andrzej Janowski
– wiceprzewodniczący
Mariusz Szczurek
– wiceprzewodniczący
Bogumiła Ibron
– przewodnicząca Komisji
Rewizyjnej



PRZY WYBORZE OFE ZDECYDUJ SIĘ NA FUNDUSZ, KTÓRY MA DOSKONAŁE WYNIKI



AXA Otwarty Fundusz Emerytalny

Jesteśmy **w czołówce**
rankingów OFE pod względem
wyników inwestycyjnych.

0801 200 200
axa.pl

Stopa zwrotu AXA OFE za okres od 29 września 2006 r. do 30 września 2009 r. wyniosła 10,025%.
Źródło: Komisja Nadzoru Finansowego, komunikat z dnia 6 października 2009 r.

więcej / niż standard



Zespół Trójstronny

Tematami przewodnimi ostatniego posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, które odbyło się 1 czerwca, były negocjacje paktów gwarancji pracowniczych w PKP Cargo i Przedsiębiorstwie Napraw Infrastruktury oraz świadczenia przejazdowe.

Rozpoczął prezes zarządu PKP Cargo Wojciech Balczun, omawiając stan bieżący negocjacji nad paktem socjalnym w spółce (patrz str. 3). O zapisach będących zobowiązaniami właściciela opowiedziała z kolei prezes zarządu PKP SA Maria Wasiak. Obydwoje uznali, że została wykonana duża praca. Przedstawiciele strony związkowej zapytali, jak się ona ma do terminu 4 maja br., kiedy według pierwotnych ustaleń Zespołu miały się zakończyć negocjacje. Prezes Wasiak odpowiedziała, iż był to tzw. termin instrukcyjny, niezbyt wiążący, a jego przekroczenie nie stanowi przeszkody skoro strony nadal chcą negocjować. Z interpretacją tą zgodził się minister infrastruktury Cezary Grabarczyk. Podtrzymał zapewnienie, że nie będzie jego zgody na prywatyzację PKP Cargo bez paktu gwarancji pracowniczych. Przy okazji uderzył w nieco dramatyczne tony, że wszystkim obecnym pracownicy nie wybaczą, jeśli sprawa nie zostanie pomyślnie doprowadzona do końca.

Pośrednio nawiązał do tego prezydent ZZM Leszek Miętek, zwracając uwagę na inny niezwykle istotny aspekt – stabilności prawnej dokumentu. Prze-

konywał, że zapisy muszą być mocne i klarowne. Mając zapewne świeżo w pamięci m.in. storpedowanie wejścia w życie układu zbiorowego pracy w PKP Intercity przez dwie organizacje związkowe spytał zatem, jaka reprezentacja strony społecznej powinna złożyć podpisy pod dokumentem, żeby nowy właściciel „przypadkiem” nie próbował go podważyć.

W odpowiedzi głos zabrał przewodniczący Związku Pracodawców Kolejowych Krzysztof Mamiński. Jak powiedział, w obowiązującym stanie prawnym nie ma uregulowań dających umocowanie temu dokumentowi w odniesieniu do reprezentacji związków zawodowych. W imieniu strony pracodawców wyraził pogląd, że chciałby by pod paktem podpisały się wszystkie organizacje i by był on źródłem prawa pracy. Dla zabezpieczenia się przed ewentualnymi próbami blokowania wysunął propozycję, by Zespół Trójstronny ds. Kolejnictwa ustalił próg minimalnej reprezentacji związkowej, która powinna podpisać się pod paktem. Zaprotestowali głośno przedstawiciele Federacji ZZZP PKP, więc ostatecznie prezes ZPK wycofał tę propozycję.

Zyskała ona na znaczeniu w kontekście omawiania kolejnego punktu, czyli paktu gwarancji pracowniczych dla załogi PNI. Jak już informowaliśmy, dla spółki tej wybrano inny model negocjacji, czyli bezpośrednie rozmowy związków zawodowych z potencjalnym inwestorem. Czasową wyłączność na negocjacje w sprawie zakupu udziałów spółki PNI i wynegocjowanie paktu otrzymała firma Budimex. Przedstawiciele kolejarzkiej „Solidarności” i Federacji ZZZP PKP opowiedzieli o przebiegu pierwszego spotkania z przedstawicielem inwestora. I tak prezes zarządu Budimexu nie krył, że zakłada osiągnięcie rentowności PNI na poziomie 4–5 proc. w 2–3 lata (obecnie oscyluje wokół 1 proc.), bo tego mają jakoby oczekiwać od firmy udziałowcy. Nie wyraził żadnego zainteresowania projektem paktu strony społecznej, lecz przyniósł własny – jak się ponoć wyraził – jedyny nad którym może negocjować. Sęk w tym, że w gwarancji w nim właściwie nie ma, nie licząc rocznego okresu „ciągłości zatrudnienia” w Grupie Budimex lub ewentualnych odpraw za ten okres oraz świadczeń typu opieka medyczna i ubezpieczenie grupowe na życie. Prezes Budimexu miał zresztą ponoć dać dwuznacznie do zrozumienia, że bez względu na to co zostanie podpisane, życie będzie biegło swoim torem. Uczestniczący w spotkaniu przedstawiciele strony związkowej wysunęli zatem na Zespole Trójstronnym postulat ustanowienia mediatora. Prezes PKP SA Maria Wa-



siak nie wykluczyła rozpoczęcia rozmów z kolejną firmą z listy potencjalnych inwestorów PNI, jeśli negocjacje umowy głównej i paktu będą szły w złym kierunku.

W dalszej części prezes ZPK Krzysztof Mamiński złożył propozycję dotyczącą świadczeń przejazdowych dla pracowników i ich rodzin na 2012 rok, zawartą w formie protokołu dodatkowego do PUZP. Zakłada ona utrzymanie dotychczasowej ulgi 99% dla pracowników, z tym, że uprawnienie to przysługiwałoby w klasie 2. Miałyby być wykupywane przez pracodawcę w całości lub oddzielnie na pociągi spółki Intercity oraz spółek o charakterze regionalnym (PR, SKM w Trójmieście, Koleje Mazowieckie, WKD). W przypadku wykupu świadczenia jedynie na:

- pociągi spółki Intercity koszt wyniesie 351 zł brutto,
- na pociągi przewoźników regionalnych – 319 zł brutto.

Wykup świadczenia obowiązującego u wszystkich ww. przewoźników zamknęłoby się w kwocie 670 zł brutto.

Pracodawcy przewidują również możliwość dopłaty na przejazd w klasie dowolnej pociągów spółki Intercity dla pracowników mających przynajmniej 10-letni staż pracy na kolei, w wysokości 200 zł brutto. Płatnicy (pracodawca, pracownik, system mieszany) mieliby zostać ustaleny na poziomie układów zbiorowych.

Zaproponowany koszt biletu sieciowego rocznego, przysługującego na podstawie wykupionego uprawnienia, to dla pociągów Intercity 210 zł brutto, a dla pozostałych przewoźników – 165 zł.

Pracodawcy przewidują możliwość zakupu biletów sieciowych kwartalnych i miesięcznych (27 zł dla pociągów Intercity, 11 zł dla regionalnych, 11 zł dla WKD, 11 zł dla KM, 14 zł dla trójmiejskiej SKM oraz 16 zł na pociągi IR i RE)

Dla emerytów pracodawcy zaproponowali uprawnienie do ulgi 80 % w klasie 2 w cenie 289 zł, z czego pracodawcy mieliby dofinansować najwyżej 50 proc. oraz wykup uprawnienia do klasy dowolnej w kwocie 200 zł, w całości pokrywanej przez emeryta.

Dla rodzin pracownika, emeryta i rencisty, pracodawcy proponują możliwość wykupu dwa razy w roku książeczek kuponowych:

- 2-przejazdowej, ważnej w pociągach przewoźników regionalnych za 130 zł brutto
- 6-przejazdowej, na pociągi Intercity za 235 zł brutto.

Przedstawiciele strony związkowej pytali, czy uprawnienia do ulg przejazdowych będą honorowane w pociągach nowotworzonych spółek, jak np. Koleje Wielkopolskie czy Koleje Śląskie, na co uzyskali odpowiedź o trwających rozmowach PR z samorządami, mającymi także unormować tego typu kwestie.

Ostatnim punkt dotyczył planowanego „okrągłego stołu kolejowego”, nad którym patronat objął prezydent RP Bronisław Komorowski. Wiceminister infrastruktury Andrzej Massel zaapelował o zgłaszanie propozycji tematów, po czym posiedzenie Zespołu zostało zakończone. (raz)

Personalia

Po pięciu miesiącach tymczasowości kolejarze doczekali się nowego kierownictwa PKP SA. Szerokim echem odbił się powrót do spółki PKP Energetyka i szybkie odwołanie Andrzeja Wacha.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP SA powołało 19 maja na prezesa zarządu spółki Marię Wasiak, pełniącą od grudnia ubiegłego roku te obowiązki, po odwołaniu ze stanowiska Andrzeja Wacha. Maria Wasiak z Grupą PKP związana jest od 2000 roku. Wcześniej pracowała w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej. W 2001–2002 jako prezes spółki PKP Przewozy Regionalne, a następnie dyrektor Biura Prywatyzacji PKP SA. Jest absolwentką Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego oraz Wielkopolskiej Szkoły Biznesu przy Akademii Ekonomicznej w Poznaniu.



Jednocześnie NWZ dokooptowało do składu zarządu PKP SA nowego członka – Romualda Bosakowskiego. Wcześniej był zastępcą dyrektora oddziału Dworce PKP S.A. w Warszawie. Pochodzi z Łodzi, jest przewodniczącym regionalnej komisji rewizyjnej Platformy Obywatelskiej. Do chwili zamknięcia numeru nie dokonano nowego podziału obowiązków w kierownictwie PKP SA, więc nie udało nam się dowiedzieć, jakie będą obszary działania nowego członka zarządu.



Na koniec trochę polityki. Decyzją Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy PKP SA z 30 maja nowym członkiem zarządu PKP Energetyka został Andrzej Wach, były prezes zarządu PKP SA. Miał odpowiadać za strategię i rozwój firmy, którą kierował przed objęciem funkcji szefa PKP SA. Po tygodniu, pod naciskiem polityków i części mediów, decyzją WZA PKP SA Andrzej Wach został odwołany ze stanowiska. W wydanym oświadczeniu zapowiedział całkowity rozbrat z Grupą PKP. A PKP SA odmówiła jakichkolwiek komentarzy w tej sprawie. (R.)

ALE w Warszawie

Prezydenci szesnastu europejskich związków zawodowych maszynistów zjechali do polskiej stolicy, by nakreślić obszary dalszych wspólnych działań w ramach ALE. Priorytetem jest włączenie organizacji do europejskiego, sektorowego dialogu społecznego, czyli unijnej instytucji podejmującej kluczowe decyzje dla transportu kolejowego.

Mimo wieloletnich starań reprezentująca ponad 100 tysięcy europejskich maszynistów organizacja nadal nie jest traktowana jak partner społeczny na szczeblu instytucji UE. W przeciwieństwie do Europejskiej Federacji Transportowców (ETF). Reguły gry, uzależniające w istocie możliwość udziału w życiu politycznym od konieczności połączenia się z inną organizacją, ustanowił swego czasu Parlament Europejski. Przy takim stanie prawnym działania ALE szły więc dwutorowo. Jeszcze za czasów prezydencji Manfreda Schella podjęte zostały negocjacje z ETF o warunkach współpracy, które nie przyniosły jednak spodziewanych efektów. Z drugiej strony ALE naciska na polityczne organy Unii Europejskiej i stara się przekonywać do swoich racji m.in. deputowanych do europarlamentu. Bo każde prawo można przecież zmienić, a tym bardziej takie zapisy, które są krzywdzące dla dużej i strategicznej grupy zawodowej. Na szczeblu krajowym udowadniają to

cały czas niemieccy maszyniści, którzy doprowadzili m.in. do wprowadzenia układu zbiorowego pracy, na czym zresztą wcale nie poprzestali.

Obrady zarządu ALE odbyły się w dniach 20–21 maja w ośrodku spółki CS Szkolenie i Doradztwo przy ulicy Mińskiej. Zagranicznych gości przywitały okazałe banery ALE oraz PKP Cargo. Przy okazji wizyta została zauważona przez szkolących się tam kolejarzy, w tym

kadre kierowniczą uczęszczającą na podyplomowe studia MBA. Podczas pierwszej części prezydenci dzielili się doświadczeniami w swoich organizacjach oraz wytyczyli kierunki dalszego działania ALE, a także rozmawiali z prezesem PKP Cargo Wojciechem Balczunem. Potem udali się do Sejmu RP, gdzie spotkali się z byłym ministrem transportu w rządzie SLD-PSL, a obecnie eurodeputowanym Bogusławem Libe-radzkim, członkiem Komisji Transportu w europarlamencie. Istniała także szansa na spotkanie z innymi przedstawicielami tej Komisji, lecz mająca się odbyć tego dnia w Warszawie konferencja na temat wpływu kryzysu gospodarczego na kolej została ostatecznie przełożona na inny termin.

W trakcie spotkania prezydent ALE Juan Jesus Garcia Fraile z hiszpańskiego SEMAF-u podkreślił, że sytuacja w której





bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz maszynistowskiej profesji. Mówił m.in. o tworzonej dyrektywie dotyczącej maszynistów, mającej podnieść status tego zawodu do rangi profesji pilota lotniczego, kontrolera ruchu i kapitana statku, a zarazem ujednocniającej normy i standardy. Za istotne uznał, by ALE brało udział w tworzeniu tych przepisów. Wyraził troskę o szkolenie młodej kadry maszynistowskiej i wyraził ubolewanie z powodu likwidacji zawodowego szkolnictwa kolejowego, podkreślając, że stało się to za czasów rządów formacji prawicowej.

maszynistowskie związki zawodowe zrzeszone w ALE są wykluczone z europejskiego dialogu społecznego nie może dłużej mieć miejsca. Europosel Bogusław Liberadzki przypomniał, że zarówno SLD jak i cała frakcja europejskiej lewicy przykładą dużą wagę do współpracy ze związkami zawodowymi, natomiast rządy chadeków i liberałów skutkują m.in. próbami uprzedmiotowienia pracowników, marginalizacji związków zawodowych oraz działaniami w interesie sektora finansowego. Wyjaśnił, że europejska lewica jest za stworzeniem europejskiego systemu kolejowego, a przeciw podziałowi kolei. - Opowiadamy się za liberalizacją dostępu do infrastruktury i zrównoważonym rozwojem transportu. Nie zgadzamy się na dezorganizację i obniżenie sprawności kolei – uściślił europosel Liberadzki. Wiele uwagi poświęcił także kwestiom



Prezydent ZZM, a zarazem wiceprezydent ALE Leszek Miętek zapowiedział możliwość wystąpienia przedstawicieli ALE przed Komisją Transportu. Eurodeputowany Liberadzki wyraził wolę kontynuowania rozmów i zaprosił delegację ALE do Brukseli. Po spotkaniu ochotczo wcielił się w rolę przewodnika i oprowadził gości po parlamencie. Potem, w trakcie spaceru po Warszawie, europejscy maszyniści mieli także okazję zapoznać się z polską historią, tradycją i kulturą.

Tekst i fot. (raz)

Z prac Rady Krajowej

Rada Krajowa ZZM omówiła bieżącą sytuację w spółkach oraz stan negocjacji kolejno: paktu gwarancji pracowniczych, w sporach na tle płacowym i zmian w układach zbiorowych. Przyjęła również uchwały wyznaczające kierunki działania w tych obszarach.

W trakcie posiedzenia, które odbyło się 26 maja w Warszawie, prezydent ZZM Leszek Miętek złożył relację z przebiegu negocjacji nad paktem gwarancji pracowniczych w PKP Cargo. Rozmowy trwają i są bardzo intensywne – strony spotykają się średnio 1–2 razy w tygodniu. By wynegocjować możliwie jak najlepsze warunki dla załogi, na mocy decyzji RK ZZM, związek wynajął wspólnie z SKK NSZZ „Solidarność” kancelarię prawniczą, której przedstawiciel bierze udział w spotkaniach. Rada upoważniła Prezydium do podjęcia działań statutowych w zależności od ostatecznych efektów negocjacji i ustaliła dalszy tryb działania na tym polu.

Punkt programu dotyczący podwyżek wynagrodzeń w spółkach rozpoczęli oczywiście Tadeusz Winiarski z SKM w Trójmieście i Stanisław Bu-



gajski z Warszawskiej Kolej Dojazdowej. To właśnie w tych spółkach wprowadzono podwyżki wynagrodzeń od kwietnia tego roku - odpowiednio o 220 zł brutto (zasadnicze 125 zł, pochodne 95 zł) i 160 zł (w zasadniczym). W tym roku płace wzrosły zresztą także w PKP Cargo oraz w Polskich Liniach Kolejowych. Trzy lata czekają na podwyżki pracownicy Przewozów Regionalnych. W PR i PKP Intercity trwają spory zbiorowe Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych na tle płacowym. O szczegółach opowiedział biorący udział w negocjacjach wiceprezydent Krzysztof Ciećka. Rada przyjęła uchwałę upoważniającą Prezydium ZZM do odpowiednich działań, ze strajkiem włącznie, jeśli efekty rozmów nie okażą się zadowalające. Omówiono także przebieg rozmów nad PUZP oraz ZUZP w PKP Intercity i Przewozach Regionalnych.

Rada Krajowa ustaliła także plan dzia-

łania na okoliczność wyborów przedstawicieli załogi do rady nadzorczej PKP SA. Dojdzie do nich w lipcu, o ile zgłoszonych zostanie więcej niż trzech kandydatów. O członkostwo w radzie na kolejną kadencję będzie ubiegać się prezydent ZZM, a zarazem przewodniczący Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych Leszek Miętek - desygnowany przez Krajowy Zjazd Delegatów ZZM oraz Prezydium KKZZ. Wymagane jest zebranie przynajmniej 4 proc. głosów na listach poparcia kandydatów spośród pracowników zatrudnionych w Grupie PKP i spółkach-córkach (ok. 4 tysiące podpisów). Tym samym nie dotyczy to załóg spółek samorządowych jak PR, WKD czy Koleje Mazowieckie.

Mieczysław Kubiszyn z ZZM w Śląskim Zakładzie w Tarnowskich Górach poruszył kwestie organizacyjne związane z XIV Turniejem Piłki Nożnej o Puchar Prezesa PKP Cargo i Prezydenta ZZM, który odbędzie się



w dniach 29 czerwca–2 lipca (mecze 30.06–1.07) w Kluczborku. Ustalono m.in. tryb losowania grup kwalifikacyjnych, z których do dalszych gier awansują po dwie najlepsze drużyny.

Druga z naszych flagowych imprez – Dzień Maszynisty Kolejowego odbędzie się w Mielnie w dniach 15–17 września (uroczystości 16.09). W programie m.in. nabożeństwo, przemarsz oraz biesiada połączona z balem maszynisty dla uczestników, którzy przyjadą z małżonkami. Organizacją techniczną Dnia Maszynisty zajmie się ZZM w Zachodniopomorskim Zakładzie PKP Cargo.

Rada omówiła także sprawy ubezpieczeń AXA i kwestie odznaczeń resortowych oraz wysłuchała informacji z przebiegu prac Zespołu ds. bezpieczeństwa przy Ministerstwie Infrastruktury. Przyjęła również regulamin pracy Komisji ds. Młodych ZZM, przygotowany przez koordynującego dotychczas jej prace Arnolda Modrzejewskiego. Tym samym powstały oficjalne ramy działania dla młodych związkowców, czyli m.in. cele, prawa i obowiązki. Komisję tworzyć będą członkowie ZZM w wieku do 35 lat wyznaczeni przez macierzyste organizacje. Podstawowe cele działania to oddziaływanie na politykę społeczną i gospodarczą państwa skierowaną do młodych ludzi, propagowanie ruchu związkowego wśród młodej części załogi, promowanie wśród młodych związkowców wiedzy z zakresu polityki gospodarczej, społecznej i prawa oraz kształcenie ich na liderów związkowych.

Rada zapoznała się ze stanem prac remontowych siedziby związku przy ulicy Wojciechowskiego, które po spełnieniu wymogów natury biurokratycznej ruszyły pełną parą. Wśród spraw bieżących na szczególną uwagę zasłużył pomysł zorganizowania obchodów 20-lecia protestu głodowego na Dworcu Centralnym. Okrągła, 20. rocznica tych wydarzeń przypada właśnie we wrześniu tego roku.

(L)

Deficyt maszynistów

W wielu kolejowych zakładach sytuacja zatrudnieniowa w zespole drużyn trakcyjnych robi się dramatyczna. W szybkim tempie nadciąga chwila, że nie będzie komu prowadzić pociągów.

Wieloletnie zaniedbania w uzupełnianiu kadr doprowadziły m.in. do powstania luki pokoleniowej w zawodzie maszynisty. Problem dotyczy nie tylko Grupy PKP i przewoźników samorządowych, ale również prywatnych operatorów. Innymi słowy – całej polskiej kolei. ZZM akurat nie może sobie mieć nic do zarzucenia. Związek od lat alarmuje gdzie tylko może o rosnącej średniej wieku w tej grupie zawodowej i znikomej liczbie szkoleń dla młodego maszynistowskiego narybku w poszczególnych spółkach. Czasem przynosi to wymierny efekt, jak np. w Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście, gdzie ruszyły cykle szkoleniowe. Częściej jednak przypomina głos wołającego na puszczy. W niektórych spółkach problem jest albo bagatelizowany, albo jego rozwiązanie scedowano na zakłady. Krótkowzroczność lub rozmywanie odpowiedzialności może wkrótce srogo się zemścić.

Na dotkliwie braki zatrudnieniowe na stanowiskach związanych z ruchem pociągów w spółce Przewozy Regionalne uczula m.in. członek Rady Nadzorczej PR Piotr Bernaciak. Na ostatnim posiedzeniu Rady złożył w tej sprawie oświadczenie do protokołu. Szczegółowo opisuje w nim sytuację w Poznaniu, gdzie w pierwszym kwartale tego roku 22 maszynistów wypracowało roczny limit kodeksowych nadgodzin, a 60 proc. pozostałych maszynistów wypracowało 120–150 nadgodzin. W oddzielnym piśmie do zarządu spółki Międzyzakładowy Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce w Poznaniu przytacza również dane o zaległościach urlopowych. Ostrzega przy tym, że brak dostatecznego wypoczynku przed służbą może stanowić poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W swoim oświadczeniu Piotr Bernaciak zwraca także uwagę na sytuację płacową pracowników Przewozów Regionalnych, która coraz bardziej odbiega od zarobków pracowników w innych spółkach. Przestrzega przed utratą przez PR wyspecjalizowanej, wykwalifikowanej kadry, będącej takomym kąskiem m.in. dla przewoźników z Grupy PKP.

(L)

Fot. G. Moc



Protest w DB Schenker

Grupa maszynistów DB Schenker wzięła urlopy na żądanie protestując przeciwko niekorzystnym zapisom nowego układu zbiorowego. To pierwszy na tak dużą skalę wyraz niezadowolenia pracowników Grupy Deutsche Bahn w Polsce.

Protest miał miejsce przez dwa dni – 1 i 2 czerwca na Górnym Śląsku. Rozpoczął się od wzięcia telefonicznie urlopów na żądania przez grupę maszynistów z Oddziału Jęzor DB Schenker, do których sukcesywnie przyłączali się kolejni – podlegający pod oddziały w Zabrze i Rybniku. Ogółem w proteście wzięło udział kilkudziesięciu maszynistów, w tym członkowie ZKM w DB Schenker.

Akcja spowodowała poważne perturbacje w pracy firmy i kursowaniu uruchamianych przez nią pociągów. Szybko zareagował zarząd firmy, którego część pochodzi z Niemiec, doprowadzając do spotkania z reprezentacją protestujących. – Ustaliliśmy, że nie będzie eskalacji konfliktu do czasu wyjaśnienia wszystkich rozbieżności. Rozmowy cały czas trwają, a o ich efektach będziemy informować – mówi Bernard Maj, przewodniczący ZKM w DB Schenker.



W rozmowach z kierownictwem spółki nie biorą udziału organizacje związkowe będące sygnatariuszami nowego układu zbiorowego pracy w spółce. ZKM w DB Schenker nie podpisał się pod tym dokumentem, gdyż wynegocjowane zapisy uznał za krzywdzące dla maszynistów, szczególnie te dotyczące miejsca wykonywania

i czasu pracy oraz kwestii finansowych. Maszyniści nie godzą się także na duże, sięgające nawet 1000 zł, rozbieżności płacowe na tych samych stanowiskach pracy występujące w tej firmie.

Ze specjalnym apelem do maszynistów DB Schenker wystąpił prezydent ZKM Leszek Miętek, zapewniając o pełnym poparciu związku dla ich działań,

mających na celu renegocjację złych zapisów. – W strategii ZKM zapisaaliśmy doprowadzenie do zawarcia wspólnego układu zbiorowego pracy dla wszystkich maszynistów. Łączy nas szlak kolejowy i kabina maszynisty, w której pracujemy. Miejsce zatrudnienia to sprawa drugorzędna” – napisał m.in. szef ZKM. (R)

Fot. Łukasz Łacek

Nowości na YouTube

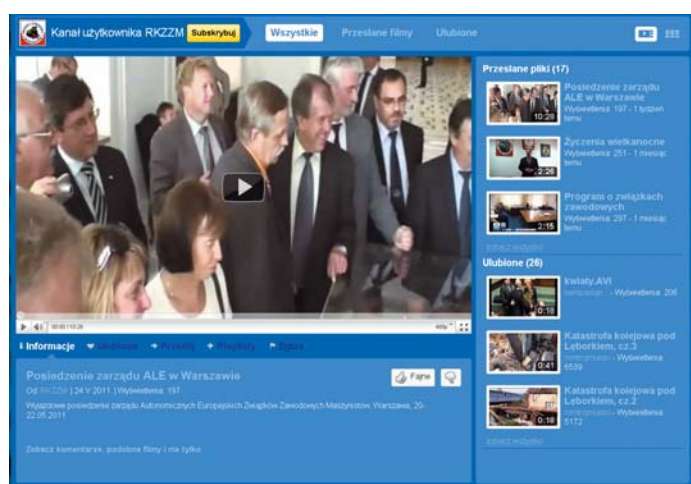
Na kanale filmowym RK ZKM na portalu YouTube pojawiły się dwa nowe filmy. Zapraszamy do oglądania.

Pierwszym jest relacja z ostatniej wizyty zarządu Autonomicznych Europejskich Związków Zawodowych Maszynistów ALE w Warszawie. W trakcie 20-letniej działalności organizacji było to trzecie wyjazdowe posiedzenie jej kierownictwa odbywające się w Polsce. Poprzednie miało miejsce w Krakowie 4 lata temu.

Drugi to zapis programu „Konfrontacje” w TV Biznes z 2 czerwca br., w którym gościem był prezydent ZKM, a zarazem szef Branży Transport w OPZZ Leszek Miętek.

Tematem były kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego i pracą maszynistów.

Kanał RKZKM znajduje się pod adresem www.youtube.com/user/rkzkm. Można także tam trafić klikając na link umieszczony na stronie internetowej ZKM – www.zkm.org.pl.



Raport o kryzysie

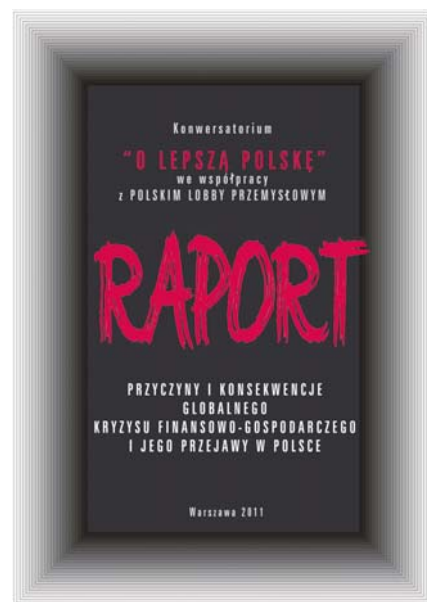
Konwersatorium „O lepszą Polskę” wydało raport poświęcony przyczynom i konsekwencjom globalnego kryzysu finansowo-gospodarczego i jego przejawom. Eksperti ekonomiczni i specjaliści od finansów przedstawiają w nim swoje opinie na temat aktualnej jego fazy i możliwych scenariuszy rozwoju, a także oceniają sytuację w świecie, Europie i Polsce.

Raport to efekt kilkuletnich prac zespołu, które rozpoczęły się pod koniec 2008 roku, czyli z chwilą wystąpienia pierwszej fazy globalnego kryzysu. Eksperti uważają, że jego kolejne odsłony są możliwe. Przypuszczają, że druga faza kryzysu jest tym bardziej prawdopodobna, gdyż nie zostały usunięte jego strukturalne przyczyny. Zauważają m.in. narastanie nierównowagi o zasięgu globalnym w gospodarce światowej, symptomy wojen walutowych i nasilenie protekcjonizmu w stosunkach handlowych oraz galopującą inflację. Zwracają uwagę na szybko rosnące zadłużenie Stanów Zjednoczonych i wielu państw strefy Euro, ostatnio zwłaszcza Grecji, Irlandii, Portugalii, Irlandii, Cypru i Hiszpanii. Niektórym z nich zagraża nawet bankructwo. Towarzyszące temu coraz większe cięcia w budżetach wielu państw, zwłaszcza na cele społeczne, powodują wzrost niezadowolenia i protesty.

Jeszcze nie wiadomo, czy narastające przejawy kryzysu mają charakter cyklicznych zmian w rozwoju go-

spodarczym świata, czy też rezultaty tych zjawisk są trwałe i oznaczają wyczerpanie się dotychczasowych kierunków rozwoju społeczno-gospodarczego. Zdaniem większości uczestników Konwersatorium „O lepszą Polskę”, obecny globalny kryzys finansowo-gospodarczy ma charakter systemowy i strukturalny. Rozwija się w sposób pełzający i wiele wskazuje na to, że będzie najdłuższy i najgłębszy od czasów kryzysu z lat 1929–1933, choć ma on zupełnie inny przebieg i został spowodowany przez inne przyczyny. Inne też zapewne będą jego skutki ekonomiczne, społeczne i polityczne. W związku z tym, jego ostateczne przezwyciężenie będzie wymagało zastosowania odmiennych i nowych metod, instrumentów i narzędzi.

W Polsce skutki globalnego kryzysu mogą – zdaniem Konwersatorium – stopniowo narastać, ponieważ jesteśmy częścią gospodarki europejskiej i światowej. A dziś trudno przewidzieć jak kryzys będzie się dalej rozwijać w skali globalnej. Według scenariuszy pesymi-



stycznych, a takich głosów nie brakuje także wśród ekspertów zagranicznych, nie można wykluczyć załamania globalnego systemu finansowego, rozpadu niektórych państw i odejścia od demokracji. W skali globalnej ewentualne pogłębienie kryzysu w jego kolejnych fazach – jak to już było w historii – grozić może także wybuchem działań wojennych w różnych regionach świata (w celu odwrócenia uwagi od konfliktów i problemów wewnętrznych oraz nakręcenia koniunktury). Tak czy owak Stany Zjednoczone i Europę w niedalekiej przyszłości czekają poważne turbulencje, których skalę i zakres trudno przewidzieć.

Aby scenariusze pesymistyczne, niezbędne jest zarówno trafne zdiagnozowanie źródeł i przyczyn kryzysu, jak i szybkie i stanowcze podjęcie działań w celu jego przezwyciężenia. W Polsce, jak dotychczas, nie prowadzi się instytucjonalnie systematycznych analiz i badań jego przebiegu. Trudno więc nawet ustalić, kto w tym kontekście powinien się zająć oceną sytuacji gospodarczej w naszym kraju. Raport Konwersatorium zwraca uwagę na te i inne równie ważne aspekty, a autorzy publikacji domagają się podjęcia już teraz stosownych działań wyprzedzających. Zarówno przez rząd, jak i banki oraz różne podmioty gospodarcze, a także przez związki zawodowe. Zanim będzie za późno.

(PS)

Raport zostanie zaprezentowany na ogólnopolskiej konferencji, która będzie miała charakter dyskusji panelowej. Odbędzie się ona w środę 15 czerwca o godz. 11 w Warszawie w Domu Technika NOT w Warszawie (ul. Czackiego 3/5, sala „A”, III piętro). Wezmą w niej udział m.in. prof. dr hab. Andrzej Straszak, prof. dr hab. Artur Śliwiński, prof. dr hab. Andrzej Zawislak, prof. dr hab. Jerzy Żyżyński, dr Ryszard Grabowiecki, dr Dariusz Grabowski, dr Zbigniew Klimiuk, dr Bohdan Kosiński, dr Krzysztof Lachowski, mgr inż. Marek Głogowski i Lesław Michnowski. Uczestnicy konferencji otrzymają publikację.

Konwersatorium „O lepszą Polskę” zostało powołane przez Polskie Lobby Przemysłowe im. Eugeniusza Kwiatkowskiego. W 2005 roku wydało „Raportu o stanie państwa i sposobach jego naprawy”, którego elektroniczna wersja znajduje się na stronie www.plp.info.pl

Ciężkie działa za papierosa

W jednej ze spółek pracodawca wymierzył pracownikowi karę porządkową. Powołał się przy tym na przepisy, których nie podał załodze do wiadomości oraz zarzucił złamanie zakazu, którego... nigdy nie wydał.

Kontroler wagonów PKP Intercity S.A. w Krakowie skierował do dyrektora Zakładu Centralnego tej spółki takie oto doniesienie: „W nawiązaniu do rozmowy telefonicznej w dniu 2 kwietnia bieżącego roku przedkładałam informację dotyczącą nieprzestrzegania zakazu palenia przez maszynistę pociągu nr 37104 Pana M. J. W dniu 2 kwietnia na stacji Kraków Płaszów stwierdziłem, że maszynista obsługujący pociąg TLK nr 37104 prowadzony elektrycznymi zespołami trakcyjnymi ED74-009 i ED74-012 pali papierosa w kabinie zespołu ED74-009. Pociąg znajdował się na torze przyperonowym, był udostępniony dla podróżnych. Pan M. J. palił papierosa przy otwartych drzwiach pomiędzy kabiną maszynisty, a przedziałem pasażerskim”.

Co na to maszynista pociągu nr 37104? „Ten pan wykonywał zdjęcia czoła pociągu stojącego na peronie stacji Kraków Płaszów. Po chwili osoba wykonująca zdjęcia wtargnęła do kabiny maszynisty i nie wypowiadając żadnego słowa skierowała aparat fotograficzny w moją stronę i nie przedstawiając się zaczęła wypowiadać się na temat zakazu palenia papierosów. Po kilku minutach ten pan przyszedł z kierownikiem pociągu, przedstawił się i powołując się na ustawę o zakazie palenia stwierdził, że moje palenie przeszkadza innym osobom przebywającym w kabinie. Nadmieniam, że drużyna podmienna przyjmująca pojazd trakcyjny nie wyraziła sprzeciwu na moje palenie”.

Sprzeczność w opisie

Któremu opisowi można dać wiarę? W przytoczonym fragmencie pis-

ma kontrolera do dyrektora Zakładu z miejsca rzuca się w oczy sprzeczność. W drugim zdaniu czytamy, cyt. „maszynista palił papierosa w kabinie zespołu ED74 009”, a już w następnym iż czynił to, cyt.: „pomiędzy kabiną maszynisty, a przedziałem pasażerskim”. To istotna rozbieżność w opisie zdarzenia, która stawia pod znakiem zapytania bezstronność i rzetelność opisu całego wydarzenia. Gwoli jasności, maszynista w swoich wyjaśnieniach twierdzi, że w trakcie palenia przebywał w kabinie pojazdu trakcyjnego. Jego słowa potwierdza przyjmująca od niego drużyna podmienna.

Co na to wszystko pracodawca? Jego stanowisko w tej sprawie było następujące: Zakład Centralny PKP Intercity w oparciu o przeprowadzone postępowanie wyjaśniające udzielił maszyniście karę porządkową „upomnienie” i zmniejszył premię za miesiąc kwiecień o 50 proc. Zdaniem pracodawcy, maszynista swoim postępowaniem naruszył postanowienia art. 100 par. 1 i 2 Kodeksu pracy oraz par. 6 pkt 2 Regulaminu Pracy dla Pracowników PKP Intercity SA. Zakład Centralny.

Jedno małe ale

I tak maszyniście zarzucono naruszenie art. 5 ust. 1 znowelizowanej w 2010 r. ustawy z 9 listopada 1995 r. o ochronie zdrowia przed następstwami używania tytoniu i wyrobów tytoniowych. Ponadto stwierdzono, że naruszył cyt.” Ustawę Kodeks wykroczeń art. 54, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów porządkowych w pociągach z dnia 23 listopada 2004 r. par. 1 ust. 9 i 12,



Autor – przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZM służy poradą pod numerem telefonu 667 640 005.

Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 26 września 1997 r. zał. nr 3 oraz regulamin pracy w punkcie zabraniającym palenia tytoniu na terenie spółki oprócz miejsc do tego wyznaczonych. Istna „litania” przepisów w kontekście całego zdarzenia musi robić wrażenie. Jest jedno małe ale - czy maszynista został z przytoczonymi aktami prawnymi zapoznany? Tak się składa, że nie! A obowiązek ten wynika przecież z postanowień par. 9 ust. 2 pkt 3 Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych Przez Pracodawców Zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych oraz Regulaminu Pracy PKP Intercity SA Zakład Centralny (par. 6 ust. 3 pkt 3). Aż nie chce się wierzyć, by pracodawca nie znał własnego regulaminu. Tak czy owak pracodawcę czy kontrolera też obowiązuje znajomość przepisów.

Warto podkreślić, że treść postanowienia par. 7 ust. 2 pkt. 2 Regulaminu Pracy PKP Intercity Zakład Centralny odnosząca się do zakazu palenia tytoniu brzmi nieco inaczej, niż przedstawił to w swoim piśmie kontroler. W istocie brzmi, cyt.: „pracownikowi zabrania się palenia tytoniu na terenie zakładu, oprócz miejsc do tego wyznaczonych”. Należy wspomnieć, że znajomość aktów prawnych oraz aktualizacja obowiązujących pracownika przepisów wewnętrznych – instrukcji, należy do obowiązku pracodawcy, nie pracownika. Z przedstawionych faktów wynika jednoznacznie, że w tym przypadku wymagano od pracownika znajomości i przestrzegania przepisów, których nawet nie podano mu do wiadomości.

Czy zarzuty pracodawcy można w ogóle uznać za trafne i zasadne? Osobiście odnoszę wrażenie, że pracodawca dobrze się z nimi wcześniej nie zapoznał. Świadczy o tym postawienie maszyniście zarzutu naruszenia art. 100 par. 2 pkt 1, który odnosi się do cyt. „przestrzegania czasu pracy ustalonego w zakładzie pracy”. Nie wiadomo w jaki sposób maszynista miałby to niby uczynić. Innym przykładem braku staranności ze strony pracodawcy jest postawienie zarzutu naruszenia art. 100 par. 2 pkt 5, dotyczącego cyt.: „przestrzegania tajemnic określonych w odrębnych przepisach”...

Gdzie jest ten zakaz?

Odnosnie zarzutu naruszenia przez maszynistę par. 6 ust. 2 Regulaminu Pracy PKP Intercity S.A. Zakład Centralny, mam tylko jedną prośbę. Niniejszym uprzejmie proszę o wskazanie w regulaminie pracy lub innej instrukcji obowiązującej maszynistę punktu, który na chwilę obecną zabrania palenia tytoniu w kabinie pojazdu trakcyjnego. Z obowiązku informuję, że w kabinie maszynisty nie było i nie ma tabliczek zakazujących palenia tytoniu. Biorąc powyższe pod uwagę, nie jest możliwe naruszenie zakazu, którego nie wydano. Gdyby podejmując decyzję o ukaraniu maszynisty pracodawca wykazał więcej staranności we wskazaniu rodzaju naruszenia obowiązku pracowniczego, zamiast bez zastanowienia i rozeznania automatycznie powoływać się na pojęcia ogólne zawarte w Kodeksie pracy, na pewno uniknąłby kompromitacji w przedmiotowej sprawie.

A swoją drogą, ciekawe kiedy zostaną zrealizowane postanowienia par. 40 Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. nr 169 poz. 1650), które to nakładają na pracodawcę obowiązek wydzielania pomieszczeń w zakładzie pracy na palarnie?

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Obrony Praw Pracowniczych

PS. Interwencja prezydenta ZZM doprowadziła do cofnięcia nałożonych kar.

Szanowni Państwo,

Ostatnie lata prowadzonej pierwszej w Polsce akcji specjalistycznej pomocy psychologicznej **dla uczestników wypadków komunikacyjnych** w ramach programu „Trakt” pozwoliły na skuteczną pomoc ponad 200 osobom cierpiącym na zespół tzw. stresu pourazowego.

Zachęcamy do kontaktu (tel. 509 127 858, e-mail: terapia@psych.uw.edu.pl) osoby, które w ciągu ostatnich dwóch lat uczestniczyły, były świadkami wypadku, lub doświadczyły utraty bliskiej osoby w wypadku.

Zapewniamy możliwość specjalistycznej diagnozy psychologicznych problemów potraumatycznych (takich jak kłopoty ze snem, nawracające wspomnienia, nadmierne podenerwowanie lub kłopoty z koncentracją uwagi).

W razie stwierdzenia zespołu stresu pourazowego oferujemy możliwość skorzystania z bezpłatnej terapii prowadzonej przez najlepszych specjalistów w leczeniu stresu pourazowego, w ramach programu naukowego prowadzonego przez Uniwersytet Warszawski – Interdyscyplinarne Centrum Genetyki Zachowania.

Szczegóły programu na stronie
www.wypadki-drogowe.pl



Podpatrzone



„Inspekcja”
w remontowanej
siedzibie związku
w Ursusie

Fot. G. Moc
i S. Centkowski

Pod semaforem

Zarząd PKP Intercity i związki zawodowe tam działające za porozumienie wdrażające podwyżki płac

w spółce.

Dysponenci odpowiadający za totalny chaos w polityce kadrowej i sytuację kryzysową w spółce PKP Energetyka.



Listy

Masz ciekawe zdjęcie, interesującą informację, coś Cię bulwersuje lub chcesz podzielić się własnymi przemyśleniami? Napisz do nas: Głos Maszynisty, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub wyślij maila na rkzmm@wp.pl z tytułem wiadomości: listy.

HOMOR

Małżeństwo z 20-letnim stażem: żona krząta się po kuchni, a mąż coś naprawia... W pewnej chwili woła:

- Stara! Chodź na chwilę!
- Czego chcesz?
- Potrzyмай ten drucik.
- Żona posłusznie chwyta kabel i pyta:
- I co?
- Nic, widocznie faza jest w drugim.

*

W noc poślubną panna młoda mówi do swojego świeżo poślubionego:

- Ponieważ jesteśmy teraz małżeństwem musimy wprowadzić pewne zasady dotyczące seksu. Jeśli wieczorem mam uczesane włosy oznacza to, że nie mam wcale ochoty na seks. Jeśli są w lekkim nieładzie - to znaczy, że mogę, ale nie muszę mieć ochoty na seks. A jeśli są w nieładzie, to znaczy, że mam ochotę się kochać.

- W porządku kochanie - odrzekł mąż - żeby wszystko było uporządkowane musisz wiedzieć, że wieczorem po powrocie z pracy zawsze piję drinka. Jeśli wypiję tylko jednego, to znaczy, że nie mam ochoty na seks. Jeśli wypiję dwa - to znaczy, że mogę, ale nie muszę mieć ochoty na seks. A jeśli wypiję trzy - to stan twoich włosów zupełnie nie ma zupełnie znaczenia.

*

Jaś wrócił na wieś z pracy w Anglii.

Ojciec:

- Weź rozrzuc gnój.

Jaś:

- What?

Ojciec:

- Aaa łot krowy i łot kunia...

fraszki Jerzego Szuleca

Babie lato

Słoneczko wyrzało,
ale w oczy razi
A baba nie lata
ino ledwo łązi.

Postrzeżanie

Koń jaki jest - każdy widzi...
Kiedy ogier się nie wstydi.

Łysiny

Po ostatnim wyrwanym zębie
Zrobiło się tyso i w gębie.

Niemoc

Intymna część ciała
Częściowo nie działa.

Szacunek

Kto nie zaznał głodu
- chleba nie szanuje
Nawet ten wczorajszy
już mu nie smakuje.

*

Idzie ksiądz polną droga, przechodzi obok skromnego gospodarstwa. Patrzy, a tam chłop coś z desek kleci. Ksiądz zagaduje:

- Pochwalony, drogi parafianinie. Nad czym tak ciężko pracujecie?

- A k..., kibel nowy stawiam, bo się stary roz...olił.

- O mój drogi! A nie mógłbyś tego tak trochę owinąć w bawełnę?

- Co mam owijać w bawełnę? Dechami op...oleń naokoło i ch...!

Kącik filatelistyczny

75 lat temu, w Wiadomościach Literackich nr 16 z 12 kwietnia 1936 roku, opublikowano po raz pierwszy wiersz Juliana Tuwima pt. „Lokomotywa”.

Rocznicę tę, upamiętniła Poczta Polska S.A. CP ORJ w Łodzi, z inspiracji Arkadiusza Rejtera z Sekcji Łódzkiej OKZ PZF „Kolejnictwo” im inż. Ernesta Malinowskiego. Wydała pocztową kartkę bez opłaty pocztowej w nakładzie 1 000 sztuk. Ponadto Zarząd Okręgu PZF w Łodzi zezwolił na wydanie koperty okolicznościowej z tej samej okazji (w nakładzie tylko 150 sztuk), a Ogólnopolski Klub Zbieraczy Frankatur Mechanicznych PZF „Frankotyp” stosował nakładkę frankująca do tej koperty.



(amur)

Nie zapomnij
O SWOIM URLOPIE!
Mamy jeszcze
**WOLNE
MIEJSCA!**

NATURAtour



Zadzwoń i zamów nowy katalog 2011

www.naturatour.pl
infolinia: 801 000 527