

Po pierwsze bezpieczeństwo! Europejski głos maszynistów – Leszek Miętek na prezydium ALE

W dniach 24–25 marca w Madrycie odbyło się posiedzenie prezydium Autonomicznych Związków Maszynistów Europy (ALE), w którym uczestniczył Leszek Miętek, prezydent ZZM oraz wiceprezydent ALE. Spotkanie, prowadzone przez prezydenta ALE, Jesúsa Garcíę Fraile, skupiło się na kluczowych kwestiach dotyczących bezpieczeństwa i przyszłości zawodu maszynisty w Europie.

Bezpieczeństwo to nie tylko temat krajowy

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce od lat prowadzi działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na kolei – organizuje pikety, składa petycje, prowadzi rozmowy z ministerstwem, uczestniczy w pracach zespołów trójstronnych. Ale nasze działania nie ograniczają się do poziomu krajowego – aktywnie angażujemy się także na arenie międzynarodowej, budując presję i współpracę z organizacjami maszynistowskimi w całej Europie. Właśnie dlatego Leszek Miętek reprezentował Polskę na posiedzeniu prezydium ALE w Madrycie.

Rewizja dyrektywy 2007/59/EC – certyfikacja maszynistów na nowo

Głównym tematem obrad była rewizja Dyrektywy 2007/59/EC dotyczącej certyfikacji maszynistów. Dyrektywa ta, będąca częścią tzw. trzeciego pakietu kolejowego, ma na celu ujednoczenie procedur certyfikacji maszynistów w Unii Europejskiej, co jest kluczowe dla zwiększenia mobilności pracowników oraz zapewnienia wysokich standardów bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Certyfikacja obejmuje m.in. wymagania zdrowotne i psychologiczne, znajomość infrastruktury, umiejętności operacyjne i językowe. W ZZM od dawna podkreślamy, że walka o czas pracy maszynistów, lepsze warunki zatrudnienia i nowoczesne rozwiązania technologiczne to elementy tego samego celu – poprawy bezpieczeństwa.

Kolejny krok: spotkanie w Brukseli

Podczas spotkania omówiono również planowane na 21 maja spotkanie w Brukseli z nowymi przedstawicielami Komisji ds. Transportu Parlamentu Europejskiego (TRAN), której przewodniczy Elissavet Vozemberg-Vrionidi z Europejskiej Partii Ludowej (EPP), a wiceprzewodniczącym jest Jan-Christoph Oetjen z Porozumienia Liberałów i Demokratów na rzecz Europy (ALDE). Komisja TRAN obecnie pracuje nad kluczowymi inicjatywami legislacyjnymi, takimi jak pakiet “Fit for 55”, obejmujący m.in. regulacje dotyczące infrastruktury dla alternatywnych paliw, inicjatywę ReFuelEU Aviation oraz FuelEU Maritime, mające na celu redukcję emisji w sektorze transportu. Celem

spotkania jest nawiązanie dialogu na temat wspólnych działań w obszarze kolei, ze szczególnym uwzględnieniem kwestii dotyczących maszynistów.

Katastrofy, które przypominają o priorytetach

W ostatnich latach Europa doświadczyła tragicznych wypadków kolejowych, które uwypukliły konieczność priorytetowego traktowania kwestii bezpieczeństwa na kolei.

Jednym z najbardziej dramatycznych zdarzeń była katastrofa w Grecji, która miała miejsce 28 lutego 2023 roku w dolinie Tempe, w regionie Tesalia. Doszło tam do czołowego zderzenia pociągu pasażerskiego relacji Ateny–Saloniki z pociągiem towarowym. W wyniku kolizji zginęło 57 osób, a dziesiątki zostały ranne. Wśród ofiar znalazło się wielu studentów wracających z obchodów karnawałowych. Śledztwo wykazało, że przyczyną wypadku były błędy ludzkie oraz poważne zaniedbania w systemie zarządzania ruchem kolejowym, w tym niewłaściwe ustawienie zwrotnic i brak nowoczesnych systemów sygnalizacji.

Kolejne tragiczne zdarzenie miało miejsce w Czechach. 6 czerwca 2024 roku w mieście Pardubice doszło do czołowego zderzenia pociągu pasażerskiego relacji Praga–Kijów z pociągiem towarowym. W wyniku kolizji zginęły 4 osoby, a 26 zostało rannych. Wstępne ustalenia wskazują na błąd w zarządzaniu ruchem kolejowym jako główną przyczynę wypadku.

Te tragiczne wydarzenia stanowią poważny sygnał dla całej branży kolejowej i decydentów politycznych, podkreślając, jak istotne jest zapewnienie najwyższych standardów bezpieczeństwa na kolei. W Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce od dawna prowadzimy intensywne działania na rzecz poprawy warunków pracy maszynistów oraz zwiększenia bezpieczeństwa na polskich torach. 20 listopada ubiegłego roku zorganizowaliśmy manifestację przed Ministerstwem Infrastruktury w Warszawie, domagając się konkretnych działań w tym zakresie.

Nowe technologie w zakresie bezpieczeństwa: ETCS i GSM-R/FRMCS

Zwrócono uwagę na potrzebę wdrażania nowych systemów bezpieczeństwa, takich jak Europejski System Sterowania Pociągiem (ETCS) oraz system łączności GSM-R. ETCS pozwala na ciągłe monitorowanie i kontrolowanie pociągów, co znacznie ogranicza ryzyko błędu ludzkiego. Obecnie używany system GSM-R, bazujący na technologii 2G, ma zostać zastąpiony przez FRMCS (Future Railway Mobile Communication System), który oparty będzie na łączności 5G i umożliwi m.in. lepszą integrację danych i szybszy transfer informacji. Od 2031 roku planowane jest odchodzenie od GSM-R w Europie, podczas gdy w Polsce wciąż walczymy o jego wdrożenie.

To wszystko unaocznia skalę zaniedbań po stronie państwa polskiego, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo na kolei! Od 10 lat nie jesteśmy w stanie wdrożyć systemu, który w Unii Europejskiej powoli odchodzi do lamusa. To absolutna kompromitacja dla rządzących – niepojęte opóźnienie, za które odpowiadają kolejne ekipy polityczne. My, maszyniści, strona związkowa, od lat apelujemy, piszemy petycje, wychodzimy na ulice, ostrzegamy przed eskalacją protestów, żeby wymusić wdrożenie systemu bezpieczeństwa, który w Europie zaczyna być traktowany jako przestarzały. Tymczasem inne kraje idą dalej – wdrażają FRMCS, nowoczesną technologię 5G, która przenosi bezpieczeństwo ruchu kolejowego na zupełnie inny poziom. Tymczasem polski rząd wciąż nie może wdrożyć czegoś, co za chwilę będzie uznawane za rozwiązanie minionej epoki. **To powinien być powód do głębokiego wstydu dla całej klasy politycznej!**

Kongres ALE – być może w Polsce

Rozmawiano również o przyszłorocznym kongresie ALE, który najprawdopodobniej odbędzie się we wrześniu. Rozważana jest możliwość zgłoszenia przez Polskę kandydatury do organizacji tego wydarzenia. Rada Krajowa ZZM zdecyduje, czy aplikacja zostanie formalnie złożona.

Relacje z ETF – potrzebna strategia

Kolejnym istotnym punktem obrad były relacje z Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF – European Transport Workers' Federation), organizacją zrzeszającą ponad 5 milionów pracowników z 200 związków w 41 krajach. ETF reprezentuje szeroko pojęty sektor transportu, w tym wszystkich kolejarzy. Mimo starań ALE o zacieśnienie współpracy, relacje te pozostają skomplikowane, a trwające rozmowy prowadzą do raczej umiarkowanych postępów negocjacyjnych.