

NOTATKA

ze spotkania ws. procedury P-14-1

w „PKP Intercity” S.A.

w dniu 22 sierpnia 2019 r.,

zorganizowanego w związku z pismem Związku Zawodowego Pracowników Warsztatowych do Zarządu „PKP Intercity” S.A. z dn. 27 marca br.

I. W spotkaniu udział wzięli:

1. Ze strony Pracodawcy (PKPIC) przedstawiciele Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi (BBL), Biura Sprzedaży i Obsługi Klientów (BSO), Biura Dyspozytury i Realizacji Przewozów (BPP) oraz Biura Audytu Wewnętrznego i Kontroli (BAK)
2. Przedstawiciele Związku Zawodowego Pracowników Warsztatowych (ZZPW)

II. Przebieg spotkania:

Na zgłoszoną przez ZZPW propozycję umieszczenia w teczce konduktora informacji o każdorazowej konieczności przeprowadzenia procedury P-14-1, BSO przedstawiło informację o trwających pracach nad aplikacją mającą porównywać długość składu pociągu z długościami krawędzi peronowych, do opracowania której niezbędne jest pozyskanie danych z PLK.

W odpowiedzi na zarzut o planowanie obsady konduktorskiej 1/1 dla długich pociągów, BPP zapewniło, że w systemie planistycznym wszystkie pociągi liczące 10 i więcej wagonów mają zaplanowaną obsadę 1/2. Jeśli rzeczywista obsada jest mniejsza, winę za to ponoszą nieprzewidziane okoliczności. Pracodawca wykluczył możliwość wprowadzenia minimalnej obsady w wysokości 1/2 na wszystkich pociągach wymagających zastosowania procedury P-14-1 ze względu na trudność w (koniecznym w takim przypadku) dużym zwiększeniu liczebności drużyn konduktorskich, pomimo dużych starań w kierunku rekrutacji i szkoleń nowych pracowników w tym obszarze. Podkreślił, że problemy z dostateczną obsadą po części spowodowane są dużą liczbą oddelegowań doraźnych. Istotnym problemem jest także niedostateczne zaangażowanie pracowników obsługujących pociąg w charakterze wzmocnienia obsady. Przedstawiciele ZZPW nie zgodzili się z taką argumentacją.

BSO przekazało, że PKPIC podjęło starania o likwidację postojów na stacjach o niedostatecznej długości krawędzi peronowej, ale nie uzyskało na to zgody. Jako częściowe rozwiązanie problemu za krótkich peronów, ZZPW zaproponował zobowiązanie PLK do kierowania pociągów na długie perony w przypadkach, gdy na stacjach są ich różne długości (jak np. na stacji Wrocław Mikołajów). Pracodawca zapowiedział, że rozważy planowanie wzmocnienia obsady konduktorskiej na konkretnych stacjach, na których występuje konieczność zastosowania procedury P-14-1 lub występują inne niekorzystne czynniki (np. ograniczona widoczność, stacja na łuku, itp.), podkreślił jednak, że już teraz kontrolerzy terenowi wspierają drużyny konduktorskie w okresach szczytów przewozowych. Zdaniem ZZPW nie jest to dobrym rozwiązaniem, gdyż kontrolerzy nie posiadają uprawnień do udziału w procedurze odjazdu pociągu.



Odnosząc się do zarzutu o zbyt dużą liczbę zarządzeń i procedur w teczce konduktora, Pracodawca podkreślił, że są one tworzone po to, żeby ułatwić pracę pracownikom drużyn konduktorskich, ponieważ często wydawane są w formie przypomnienia, albo uszczegółwiają zagadnienia określone w instrukcjach w związku z problemami interpretacyjnymi. Zapewnił, że teczka konduktora zostanie zweryfikowana pod kątem nieaktualnych wpisów. Zostanie także rozważona możliwość ponownego importu najważniejszych regulacji, z odpowiednią adnotacją. Z kolei przedstawiciele ZZPW zwrócili uwagę na sprzeczność niektórych postanowień i brak możliwości ich wykonania, na co Pracodawca odparł, że jeśli takie sytuacje faktycznie występują, powinny zostać niezwłocznie zgłoszone do właściwych dla danej sprawy komórek merytorycznej w celu ich weryfikacji.

ZZPW zaproponował, aby zarządzenia obowiązujące na stałe umieścić w odpowiednich instrukcjach, a ze szczególnie ważnych procedur (np. P-14-1) były przeprowadzane szkolenia, także w trakcie kursu przygotowawczego do pracy na stanowisku.

ZZPW krytycznie odniósł się do istniejącego taryfikatora potrąceń premii w drużynach konduktorskich, wnosząc o utworzenie analogicznych reguł w pozostałych zespołach pracowniczych lub wprowadzenie zasady, że kwoty potrąceń mogą być wykorzystane wyłącznie na premie w ramach zespołu, w którym zostały potrącone. Przedstawiciel BBL zapowiedział, że podejmie starania o wprowadzenie takiej zasady. Zwrócił także uwagę, że taryfikator został wprowadzony po to, by zapobiec zróżnicowanym potrąceniom premii za takie same przewinienia.

ZZPW zarzucił kontrolerom niejednokrotne karanie pracowników DK w sytuacjach, kiedy obiektywne czynniki uniemożliwiły im wykonanie nakazanych czynności. W odpowiedzi BAK poinformowało, że ustalenia z kontroli nie potwierdzają prezentowanych przez stronę społeczną opinii. Raporty sporządzane są w sytuacji gdy pracownicy drużyn konduktorskich nie wypełniają obowiązków bez istotnych powodów. W odpowiedzi na zarzut ZZPW o ukierunkowanie kontrolerów na karanie pracowników, BAK odparło, że kontrolerzy nie nakładają kar lecz sporządzają raport opisując stan faktyczny. W przypadku ww. kontroli na 86 skontrolowanych postojów handlowych w 51 przypadkach stwierdzono nieprawidłowości. Postępowania wyjaśniające wdrażane są przez pracodawcę, a analiza ich wyników pozwala na stwierdzenie, że w większości przypadków, w których takie nieprawidłowości wystąpiły odstąpiono od wyciągnięcia konsekwencji. Do pracodawcy przesyłane są również raporty i karty oceny w przypadkach gdy nie stwierdzono nieprawidłowości w pracy drużyny konduktorskiej, a w szczególnych przypadkach pracownicy BAK występują z raportami z pochwałą zachowania pracowników drużyn. Poproszono ZZPW o zgłaszanie bezpośrednio do Dyrektora BAK wszystkich sytuacji, w których pracownik został niesłusznie ukarany, choć podkreślono, że zdarzają się one bardzo rzadko.

Na pytanie ZZPW o to, czy kontroler ma obowiązek umieścić w raporcie uwagi pracownika przekazane w trakcie kontroli, BAK odpowiedziało, że uwagi zgłaszane są przez kontrolowanych w formie odpowiedniej do rodzaju kontroli: w przypadku kontroli terenowych kontrolujący omawia ustalenia z kierownikiem pociągu, a kontrolowany może zgłosić kontrolerowi uwagi. Kontroler fakt ten odnotowuje w raporcie z kontroli, który przesyłany jest na adres pracodawcy. Uwagi kontrolowanego (w formie pisemnej) zgłaszane są w trakcie postępowania wyjaśniającego, w trakcie którego pracownik może wskazać okoliczności przemawiające na jego korzyść. Czas na złożenie wyjaśnień wynosi dwa dni od wręczenia wezwania do złożenia wyjaśnień.

ZZPW uznał, że pracownicy DK mają narzuconą zbyt dużą ilość obowiązków - niejednokrotnie sprzecznych w postanowieniach lub niemożliwych do wykonania - przez co często nie są w stanie



wykonać ich wszystkich, w związku czym zaproponował nadanie priorytetów poszczególnym czynnościom. BSO odpowiedziało, że, z uwagi na wielość możliwych do wystąpienia różnorodnych sytuacji, nie jest to możliwe. Podkreślono konieczność właściwej organizacji własnej pracy przez pracowników DK oraz zdroworozsądkowego reagowania w sytuacjach niestandardowych. ZZPW i Pracodawca zgodzili się co do tego, że podczas obsługi pociągu bezpieczeństwo jest priorytetem.

W uzasadnieniu zarzutu o nadmierną ilość obowiązków, zdaniem ZZPW – niemożliwych do wykonania, przedstawił np. *Arkusz z wykorzystania miejsc w pociągu*, do którego wypełniania są zobowiązani pracownicy DK w zakresie zawartym w arkuszach. Pracodawca odparł, że w pewnym zakresie konieczność liczenia pasażerów jest narzucana przez Ministerstwo Infrastruktury, natomiast zweryfikuje sprawę przedstawionego przez ZZPW arkusza.

BAK poinformowało o trwającej kontroli wewnętrznej „Usuwanie usterek technicznych taboru zgłaszanych przez pracowników DK [...]”.

Na wniosek ZZPW BPP zobowiązało się do przekazania dokumentów dot. masy hamującej rzeczywistej w pociągach w ruchu międzynarodowym.

DYREKTOR BIURA
Biuro Zarządzania Zasobami
Ewa Boguszewska
Ewa Boguszewska

DYREKTOR BIURA
Mirosław Polega
Mirosław Polega

DYREKTOR BIURA
Michał Zamorski
Michał Zamorski
Zastępca

Gabriela Wyrwał

DYREKTOR BIURA
w/z
Gabriela Wyrwał
Gabriela Wyrwał
Zastępca

ZWIĄZEK ZAWODOWY
PRACOWNIKÓW WARSZTATOWYCH
PRZEWODNICZĄCY
Zarząd Krajowy
Jacek Przepiórzyński
Jacek Przepiórzyński

