

CZAS PRACY ,MASZYNISTÓW KOMENTARZE I PROPOZYCJE

Czas pracy maszynisty, mimo wielu zapewnień, jest do dnia dzisiejszego jednym z niewielu zagadnień nieuregulowanych w aktach prawnych. W związku z brakiem tychże uregulowań prawnych, przewoźnicy kolejowi zatrudniający maszynistów pojazdów trakcyjnych zarządzają ich czasem pracy w sposób niejednokrotnie nieumiejętny i zbyt często zagrażający bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

Jest to temat bardzo złożony, sprawiający wszystkim przewoźnikom poważne problemy. Zapisy regulujące godziny pracy zamieszczone są w kilku aktach prawnych oraz uregulowaniach wewnętrznych zawieranych na poziomie pracodawca – pracownik. Tworzenie harmonogramów i organizowanie według nich pracy maszynistów wymaga nie tylko wiedzy z zakresu obowiązujących przepisów, ale również odpowiedniego ich zastosowania w praktyce. Wielu pracodawców w celu uregulowania systemu zatrudniania maszynistów stosuje zapisy „Kodeksu Pracy”, „Regulaminów pracy” lub/oraz w „Ponadzakładowych Układów Zbiorowych”, które powstały w celu dostosowania przepisów do warunków panujących w przedsiębiorstwie. O ile zapisy w dokumentach wewnętrznych regulują w miarę szczegółowo godziny pracy maszynisty o tyle w „Kodeksie pracy”, który obowiązuje pracowników i pracodawców, zapisy skonstruowane są w sposób umożliwiający ich dowolną interpretację.

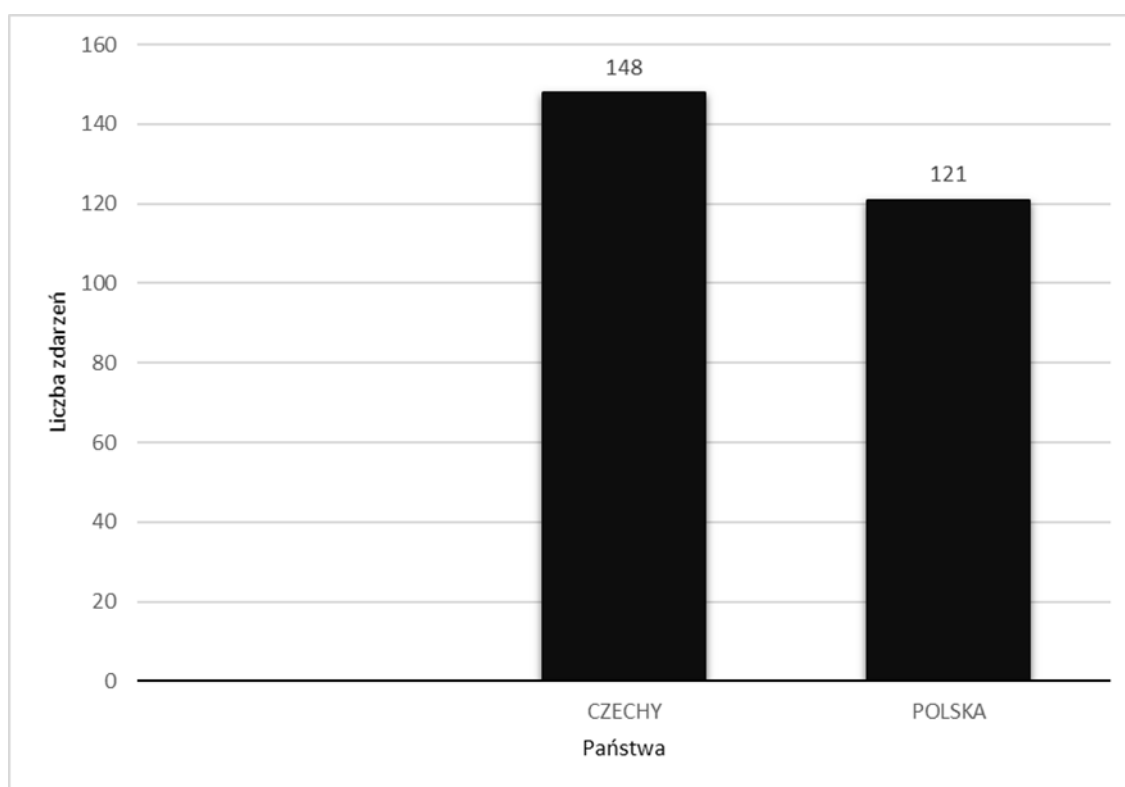
Kluczowym elementem determinującym konieczność zmian w aktach prawnych mających wpływ na zarządzanie czasem pracy maszynisty, są ograniczone zasoby maszynistów na rynku pracy, w związku z czym pracodawcy wykorzystują taktykę dowolnej interpretacji w celu zapewnienia m.in. płynności obsługi trakcyjnej i ograniczenia postojów pociągów.

Odpowiednie zmiany w Ustawie o transporcie kolejowym i uchwalenie Ustawy/Rozporządzenia o czasie pracy maszynisty spowoduje nie tylko uregulowanie tematu i wyrównanie szans przewoźników kolejowych, ale paradoksalnie, może również spowodować zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Przykładem koniecznej zmiany jest np. potrzeba zwiększenia ilości godzin nadliczbowych możliwych do przepracowania przez pracownika w okresie jednego tygodnia. W chwili obecnej maszynista może pracować w taki sposób, aby jego czas pracy nie przekraczał przeciętnie 48 godzin z nadgodzinami, co przy normie godzin 170, daje możliwość wypracowania 22 godzin nadliczbowych w miesiącu. Jeśli przyjmiemy, że maszynista przeciętnie w jednym tygodniu pracuje 3 zmiany robocze po 12 godzin a w kolejnym 4 zmiany, to możliwości zatrudniania go w godzinach nadliczbowych są zdecydowanie większe niż wynika to z Kodeksu Pracy. Oczywiście nie każdy pracownik zgadza się na pracę w godzinach nadliczbowych, w związku z tym nie zachodzi prawdopodobieństwo, że w pracy znajdzie się ktoś, kto w niej być nie chce. Zwiększenie limitu godzin możliwych do przepracowania w tygodniu razem z godzinami nadliczbowymi do np. 60 tygodniowo, daje możliwość wypracowania około 80 godzin nadliczbowych w miesiącu, co znacząco poprawiłoby sytuację kadrową przewoźników kolejowych na dłuższy czas, jednakże w perspektywie czasu mogłoby stanowić realne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Dlatego też patrząc przez pryzmat korzyści i bezpieczeństwa

ruchu kolejowego realna liczba godzin nadliczbowych możliwych do przepracowania przez maszynistę w okresie każdego miesiąca nie powinna być wyższa niż 48.

W takiej sytuacji nie trzeba będzie w dalszym ciągu skracać procesu szkolenia polskich maszynistów na wzór np. czeskiego. U naszych południowych sąsiadów skończyło się to dramatyczną ilością zdarzeń kolejowych, związanych w szczególności z uruchomieniem pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia.

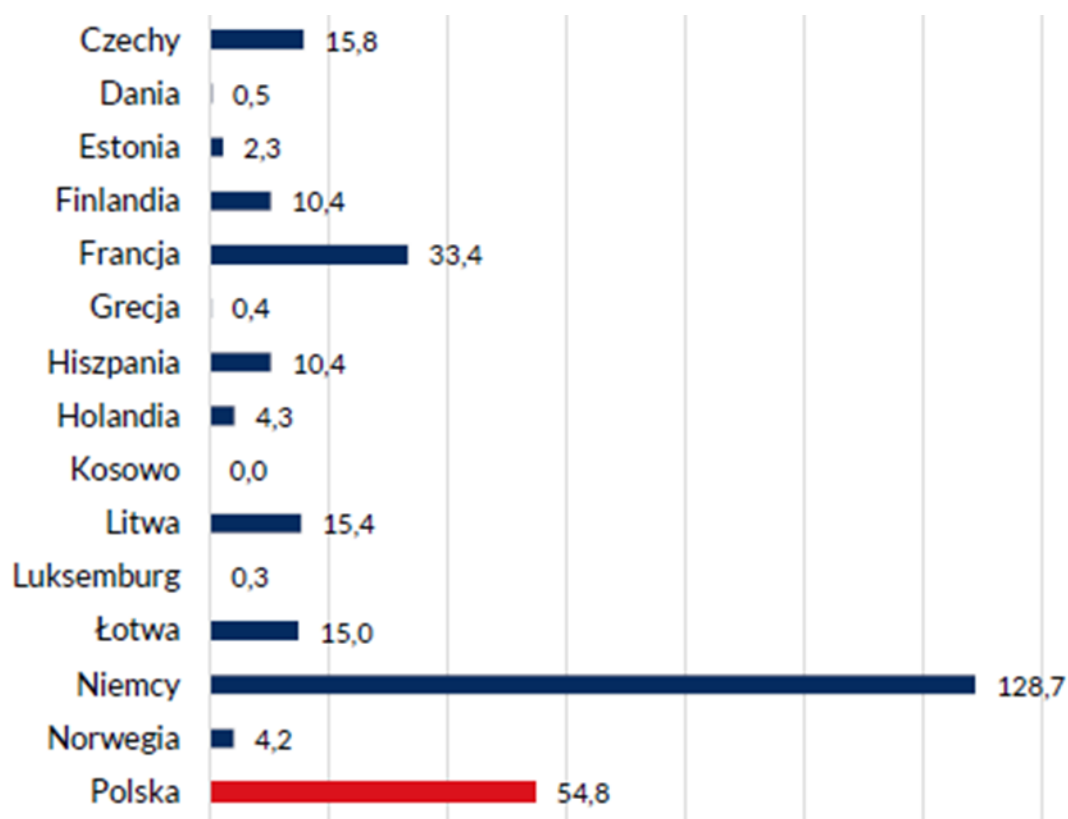
Ilość zdarzeń SPAD w 2018 roku.



Źródło:

<http://www.dicr.cz/statistiky-mimoradnych-udalosti>,
<https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/15319,Sprawozdanie-ze-stanu-bezpieczenstwa-ruchukolejowego.html?search=970728008004>

Jeśli odniesiemy ilość zdarzeń do wykonanej pracy przewozowej za 2018 rok to wnioski nasuwają się same:



Czas pracy maszynistów i sposób ich zatrudniania powinien się zmienić w wielu aspektach i dlatego też akt prawny regulujący to zagadnienie jest co najmniej niezbędny.

Norbert Wiktorowski