



PO KORZYBIU: DONIESIENIA DO PROKURATURY

14 lipca 2010 r. w siedzibie OPZZ odbyła się konferencja prasowa przewodniczącego OPZZ Jana Guza i prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Leszka Miętka (jest on również przewodniczącym Rady Branży „Transport” OPZZ). Konferencja odbyła się tuż po wypadku kolejowym w Korzybiu na Pomorzu. Związkowcy pokazali dziennikarzom, że na skutek wadliwych zasad utrzymania bezpieczeństwa w ruchu, sprawa wypadku takiego jak w Korzybiu na Pomorzu, była jedynie kwestią czasu (patrz „Kronika związkowa nr 95/2010”).

23 lipca 2010 r. Leszek Miętek, jako przewodniczący Rady Branży OPZZ „Transport” skierował do Prokuratury Okręgowej w Warszawie zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa przez wiceministra infrastruktury Juliusza Engelhardta i przewoźników oraz zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez zarządcę infrastruktury kolejowej na linii Słupsk – Szczecinek. Poniżej oba dokumenty.

ZAWIADOMIENIE o popełnieniu przestępstwa

Niniejszym składam zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa przez Pana Juliusza Engelhardta Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury oraz przewoźników kolejowych prowadzących ruch kolejowy na terytorium Polski polegającego na sprowadzeniu bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym (art. 174 Kodeksu karnego) oraz polegającego na sprowadzeniu bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym zagrażającego życiu i zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach (art. 173 Kodeksu Karnego).

W związku z powyższym na podstawie art. 303 Kodeksu postępowania karnego wnoszę o wszczęcie i przeprowadzenie postępowania w niniejszej sprawie.

Uzasadnienie

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury odpowiedzialny za kolej zaniechał zmiany w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury Nr 1444 z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji w zakresie przywrócenia obowiązku obsady dwuosobowej drużyny trakcyjnej przy prowadzeniu pociągów osobowych i towarowych lokomotywami jednokabinowymi.

Dopuszczenie do możliwości obsługi jednoosobowej lokomotyw jednokabinowych przy prowadzeniu pociągów osobowych i towarowych w sytuacji braku dostatecznej widoczności przez maszynistę szlaku, po którym prowadzony jest pociąg jak również stosowanie obsługi jednoosobowej przez przewoźników stwarza bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Brak reakcji na zgłaszane zagrożenia ruchu kolejowego składane przez:

1. Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce pismami: RKZZM 64/04/08 w dnia 23.04.2008 r., RK

ZYM 182/10/09 z dnia 13.10.2009 r., RKZZM 40/04/10 z dnia 27.04.2010 r.,

2. Urząd Transportu Kolejowego, którego stanowisko opisał pismem TGO-072/97/RW/09 z dnia 22.10.2009 r.,
3. Głównego Inspektora Pracy pismem G/GNN/466-72-133/10 z dnia 25.06.2010 r. oraz nakazu wydanego przez Okręgowy Inspektorat Pracy w Katowicach z dnia 2.07.2010 r. (nr rej. 04405-K047-Nk01/2010).

Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z 21 maja 1974 r. (III KR 407/74) sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy komunikacyjnej polega na spowodowaniu takiej sytuacji, która niezależnie od dalszej ingerencji człowieka może w każdej chwili przekształcić się w katastrofę.

Przestępstwo to może zostać popełnione zarówno przez działanie, jak i przez zaniechanie.

Przewoźnicy kolejowi znając warunki techniczne lokomotyw jednokabinowych (i występującej w związku z tym ograniczonej widoczności) nie zastosowali właściwych procedur bezpieczeństwa, dopuszczając jednoosobową obsługę trakcyjną przy prowadzeniu pociągu. Informuję, że poinformowano przewoźników o możliwym zagrożeniu (pismo z dnia 11.05.2010 r., znak: RKZZM 50/05/2010, odpowiedź przewoźnika – pismo z dnia 10.06.2010 r., nr PBU8-751-95/2010).

Z uwagi na to, że przytoczone powyżej okoliczności uprawdopodobniają fakt popełnienia przestępstwa, na podstawie art. 3030 k.p.k. wnoszę o wszczęcie i przeprowadzenie postępowania w niniejszej sprawie.

Leszek Miętek

Przewodniczący Rady Branży OPZZ „Transport”

ZAWIADOMIENIE o podejrzeniu popełnienia przestępstwa

Niniejszym składam zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez Zarządcę Infrastruktury Kolejowej polegającym na sprowadzeniu bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym (art. 174 Kodeksu karnego) oraz polegającym na sprowadzeniu bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym zagrażającym życiu i zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach (art. 173 Kodeksu karnego) poprzez zaniedbania w utrzymaniu systemu prowadzenia ruchu kolejowego na linii Słupsk – Szczecinek.

W związku z powyższym na podstawie art. 303 Kodeksu postępowania karnego wnoszę o wszczęcie i przeprowadzenie postępowania w niniejszej sprawie.

Uzasadnienie

Moje zastrzeżenia budzi podejrzenie:

1. niesprawnej łączności radiowej 45 Hz (kapsch), możliwość nawiązania kontaktu z dyżurnym dysponującym z Miastka tylko na mijance Kępice ze względu na brak zasięgu,
2. zanikającej łączności 150 Hz – ograniczona łączność z dyżurnym ruchu w Miastku ze względu na ukształtowanie

terenu utrudniające połączenie – brak możliwości zatrzymania pociągu przez dyżurnego ruchu w sytuacji zagrożenia poprzez system „radio – stop”,

3. braku zabezpieczenia wyjazdu ze stacji w sytuacji zajętości szlaku przez pociąg jadący z przeciwną – zbyt krótkie odcinki izolowane,
4. braku rejestracji wszystkich rozmów dyżurnego ruchu z maszynistami oraz rejestracji innych parametrów związanych z prowadzeniem pociągów,
5. aktualności świadectwa typu urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu pociągów oraz ich jakości i stanu bieżącego utrzymania a także konserwacji,
6. dopuszczenie do prowadzenia pociągów lokomotywami jednokabinowymi z pojedynczą obsługą drużyny trakcyjnej, w których maszynista ma znacznie ograniczoną widoczność.

Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z 21 maja 1974 r. (III KR 407/74) sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy komunikacyjnej polega na spowodowaniu takiej sytuacji, która niezależnie od dalszej ingerencji człowieka może w każdej chwili przekształcić się w katastrofę.

Przestępstwo to może zostać popełnione zarówno przez działanie, jak i przez zaniechanie.

Z uwagi na to, że przytoczone powyżej okoliczności uprawdopodobniają fakt popełnienia przestępstwa, na podstawie art. 303 k.p.k. wnoszę o wszczęcie i przeprowadzenie postępowania w niniejszej sprawie.

Leszek Miętek

Przewodniczący Rady Branży OPZZ „Transport”



ZWIĄZEK ZAWODOWY PRZEMYSŁU ELEKTROMASZYNOWEGO SEKCJA KRAJOWA PRZEMYSŁU ZBROJENIOWEGO

Uwagi do projektu zmian w Strategii konsolidacji i wspierania rozwoju polskiego przemysłu obronnego na lata 2007-2012

Propozycja zmian do Strategii winna naszym zdaniem nowelizować zapisy strategii w celu wsparcia tej branży w sprawach, które z różnych względów nie mogły być realizowane oraz proponować nowe zapisy, których nie uwzględniono w strategii, a które koniecznie należy uwzględnić.

Tymczasem zauważamy, że Ministerstwo Gospodarki wprowadza jedynie aktualizację strategii w formule: co jest już zrealizowane, a co nie, natomiast sprawy, które nie zostały zrealizowane traktuje jako zbędne i je wykreśla, albo przesuwa termin ich realizacji tak, aby znów stały się aktualne. To wszystko jest zapisane w corocznej Informacji Rządu z realizacji Strategii i niekoniecznie musimy zmieniać.

Przykładem na to jest wykreślenie zapisu o „Pakiecie socjalnym” i „obrocie z retencją”, podczas gdy naszym zdaniem obydwa te zapisy zostały zbagatelizowane przez stronę rządową, mimo podnoszenia tych tematów na Zespole Trójstronnym do spraw... przez związki zawodowe i domagania się ich realizacji.

Strona rządowa również nie zadała sobie trudu, aby znaleźć środki na realizację programów restrukturyzacyjnych dla niektórych przedsiębiorstw zbrojeniowych, chociaż jednoznacznie wskazane jest źródło ich finansowania w Ustawie o wspieraniu restrukturyzacji Przemysłowego Potencjału Obronnego (PPO). Źródłem tym miały być m.in. środki z prywatyzacji PPO, które w wyniku decyzji Ministerstwa Skarbu Państwa znalazły się w rękach Agencji Rozwoju Przemysłu (np. z prywatyzacji WSK-Świdnik), a ta stawia swoje warunki, często nie możliwe do zrealizowania. W efekcie takich działań znów koszty restruktu-

ryzacji branży ponoszą same przedsiębiorstwa (lub w ich imieniu BUMAR sp. z o.o.)

Przypominamy, że nie to było intencją ustawodawcy!

Takie działania Rządu, a raczej ich brak postawiły firmy zbrojeniowe jak również związki zawodowe w trudnej sytuacji, gdyż przedsiębiorstwa „bogatsze” wypłacają zwalnianym pracownikom wyższe odprawy (np. PZL-Wola, Radwar Warszawa) a biedniejsze niższe.

To wywołuje wśród załóg protesty i poczucie nierównego traktowania pracowników w branży. Niezależnie od tego firmy wypłacając odprawy zadłużają się, co utrudnia proces ich restrukturyzacji. A czasu mamy coraz mniej ze względu na nowe przepisy Unii Europejskiej.

W tej sytuacji nie wyrażamy zgody na zmianę nr 28 w pkt. 2C, gdyż konieczność przeprowadzenia znacznej restrukturyzacji w PPO nastąpiła, zwolnienia grupowe były a pakietu nie ma!

Proponujemy, więc pilnie powołać zespół do opracowania Pakietu socjalnego z określeniem zasad i źródeł jego finansowania.

Jest to podyktowane również tym, że Zarząd BUMAR sp. z o.o. w swojej nowej strategii na najbliższe lata przewiduje dalszą konsolidację i restrukturyzację w Grupie, która będzie kosztowała ponad 300 mln zł oraz przewiduje zwolnienie ponad 2,5 tysiąca pracowników.

Nie wyrażamy również zgody na wykreślenie „Obrotu z retencją” - zmiana nr 34 pkt 3. Temat jest naszym zdaniem nadal aktualny, tylko wymaga trochę wysiłku urzędników z MON, a nie generałów ze Sztabu Generalnego. Nie chodzi tu o poważne zapasy magazynowe polskiej armii tylko o niewielkie (w stosunku do stanów magazynowych) ilości amunicji pistoletów czy karabinów, które i tak „starzeją się” na półkach, a które można by natychmiast sprzedać za granicę i uzupełnić nowocześniejszymi. Wszyscy na tym skorzystają.

Zmianę nr 38 w tabeli na stronie 30 proponujemy uzupełnić o zasady i cele wydatkowania środków z prywatyzacji PPO, zgodnie z Ustawą o wspieraniu restrukturyzacji PPO, ze szczególnym uwzględnieniem wsparcia restrukturyzacji firm i Pakietu socjalnego.

Uważamy również, że działania wspierające eksport są nie skuteczne, o czym świadczą niewielkie kontrakty zawarte w ostatnich dwóch latach przez BUMAR sp. z o.o.

Według oświadczenia Wiceprezesa D. Dębowczyka BUMAR w 2009 r. zawarł nowe kontrakty eksportowe na kwotę ok. 50 mln zł. a kwota ok. 500 mln zł wpisana w sprawozdaniu za 2009 r. wynika z „poślizgu” kontraktu do Malezji.

W tej sytuacji uważamy za konieczne dokonanie analizy instrumentów proeksportowych zapisanych w Strategii i dokonania ich korekty pod względem poprawy ich skuteczności.

Przypominamy, że w strategii zapisano podstawowe źródła finansowania działalności PPO to znaczy, przychody z realizacji umów, w tym umów wieloletnich z MON i MSWiA, przychodów z eksportu uzbrojenia.

Pozostałe zmiany mogą być wprowadzone, ale niekoniecznie. Zwłaszcza budzi wątpliwość zapis zobowiązujący poszczególne resorty do uzgodnień, czy opinii dotyczących włączenia WPRP do Grupy BUMAR. Zapisane jest w Strategii, że do końca 2010 roku muszą wejść do Grupy BUMAR, a na jakich zasadach to należy już do wewnętrznych ustaleń Rządu, jak zabezpieczyć interes bezpieczeństwa państwa.

Ponadto pragniemy zauważyć, że Strategia Grupy BUMAR jest jeszcze sprawą otwartą i proponujemy poczekać do jej przyjęcia, aby ponownie nie trzeba było dokonywać zmian w omawianej Strategii.

Jerzy Szpecht

Przewodniczący SKPZ ZZPE

Skarżysko-Kamienna, 22 lipca 2010 r.