



SZABAD VASUTAS

2011. 20. évfolyam

5. sz.

A VASÚTI DOLGOZÓK
SZABAD SZAKSZERVEZETÉNEK

LAPJA

alapítva: 1991. május

„Addig amíg egy ember is van, aki dolgozni szeretne, de nem képes munkát találni, a munkaidőt túl hosszúnak kell tekinteni.”
Samuel Gompers, elnök, American Federation of Labour (a legerősebb szakszervezeti szövetség az USA-ban)

Mozgásban a felvételi épület... (5-6. oldal)

**RCH: Rendben lévő, hogy egy 64 éves
kocsivizsgáló vizsgálja a Fradiban
a vonatokat? (8-9. oldal)**

**Fokozott felügyelet:
a Pályavasút utasítás-tervezetéről
(10. oldal)**

**Elhalasztotta a Közlekedési Bizottság
a vasúti liberalizációról szóló döntést
(10. oldal)**

Tisztújítás Debrecen területen

Szakszervezetünk Debreceni Alapszervezete június 15-én tartotta tisztújító ülését, a megválasztott tisztségviselőknek gratulálunk.

Területi vezető ügyvivő: **Barna István**
Területi vezető ügyvivő helyettes: **Dr. Szabó Mónika**

Területi ügyvivő testületi tagok: **Barna István, Debreceni János, Deli Bertalan, Dr. Szabó Mónika, Lévai Zsolt, Megyesi Csaba, Nagy Gábor, Vajda László.**

A Debreceni Alapszervezetek Gyűlése az alábbi személyeket delegálja a VDSzSz Szolidaritásnál működő rétegtagozatokba:

Esélyegyenlőségi tagozat: **Tóth Györgyné**
Ifjúsági tagozat: **Lovász Judit, Szabó Gábor**

Nyugdíjas tagozat: **Dobóné Galgóczy Ildikó, Klupta István.**

Döntött az Országos

▶ A követelések maradnak, szakszervezetünk azonban nem vesz részt a sztrájkban – ezt határozta a VDSzSz Szolidaritás június 10-ére összehívott rendkívüli Országos Választmánya. A sztrájktörvény módosítása miatt kiszámíthatatlan munkajogi helyzetben ugyanis nem kockáztathatjuk a sztrájkban résztvevők munkahelyét.

Európa munkavállalók szempontjából egyik legkedvezőtlenebb sztrájktörvénye lett a magyar a módosítást követően. Ez számunkra elfogadhatatlan, hiszen kiszámíthatatlansága miatt előrevetíti a sztrájk eredménytelenségét.

A még elégséges szolgáltatásban való megállapodás kényszere, amit egyezség hiányában a bíróság állapíthat meg – az eddigi gyakorlatot is alapul véve – azt jelenti, hogy csak a mindenkorai hatalom által megszabott feltételek teljesülése esetén nyílik lehetőség a sztrájkjog gyakorlására. Ez pedig nem más, mint színjáték.

Ugyanakkor a sztrájkjoggal való visszaélés miibenlétét sem törvény, sem egyéb jogszabály nem rögzíti, ezért kizárólag a bíróság pillanatnyi hangulatától függ a munkabeszüntetés jogszerűségének megítélése. (A sztrájkjoggal való visszaélés is a munkabeszüntetés jogellenességét vonja maga után ennek összes követke-

NFM: Válasz a tolatások

▶ Amennyiben a tolatást a MÁV vagy a MÁV-Trakció biztosítja a vasútállomások részére, akkor azt csak 1+2 fő alkalmazásával lehet igénybe venni, hiszen a két cég szerint vasútbiztonsági szempontból ennyi az indokolt. Válaszolt levelünkre Dr. Fellegi Tamás nemzeti fejlesztési miniszter, megerősítette álláspontunkat.

(Az állásfoglalást a következőkben olvashatjátok – a Szerk.)

Bárány Balázs Péter
alelnök úr részére
VDSzSz Szolidaritás
Tárgy: Vasútüzemi munkák
biztonsági szabályzatának
átdolgozása

Tisztelt Alelnök Úr!

Köszönöm a levelét, amelyben tájékoztatott a hazai vasút biztonságával összefüggő kérdésekkel kapcsolatos aggodalmáról. A 17/1993. (VII. 1.) KHVM rendelet (a továbbiakban: Rendelet) – mint ahogyan azt Ön is jelezte a levelében – a munkavédelemről szóló 1993. évi XCIII. Törvénnyel,

valamint a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. Törvénnyel (a továbbiakban: Vtv.) sincs összhangban, ezért az egész Rendelet felülvizsgálata szükségessé válik annak módosításakor. Ehhez azonban szélesebb körű egyeztetés szükséges, amely hosszas előkészítési időszakot ölel át.

Tájékoztatni kívánom továbbá, hogy véleményünk szerint a Rendelet módosítása nem is feltétlenül szükséges arra tekintettel, hogy a tolatási szolgáltatás a MÁV Zrt. részéről a Vtv. 3. melléklete III. pontjában szabályozott ún. kiegészítő szolgáltatás. Ha ezt a pályac-

Választmány

ményével – így a rendkívüli felmondással – együtt.)

Szakszervezetünk eddigi történetében csak jogszerű sztrájkot folytatott, ebben a sztrájk törvény módosítása miatt kiszámíthatatlanná tett helyzetben azonban nem kockáztathatjuk a sztrájkban résztvevők munkahelyét. Nem is szólva arról, hogy a munkáltató vagy a hatalom által megszabott feltételekkel folytatott sztrájk nem lehet hatékony: az csak szakszervezetünk és a sztrájkolók lejárására alkalmas.

Szakszervezetünk éppen ezért minden fórumon eljár annak érdekében, hogy a munkabeszüntetést ellehetetlenítő, példátlan sztrájk törvény módosítását elérje, hogy az ismét hatékony eszköze legyen a munkavállalói követelések kikényszerítésének.

Természetesen, a kollektív munkaügyi vitában megfogalmazott követeléseinket fenntartjuk, a tárgyalások eredményének függvényében cselekszünk. A programunk alapján mindent megteszünk azért, hogy a műszakos munkarendben, nehéz munkakörülmények (időjárás, nehéz és szennyezett alkatrészekkel végzett munka) között dolgozó munkavállalók – kocsivizsgálók, járműszelők, stb. – részére is járjon a kordedvezményes nyugdíjba vonulás lehetősége.

Tisztújítás Miskolc területen

▶ A VDSzSz Szolidaritás Miskolci Alapszervezetek Gyűlése Cseh Bélát választotta újra területi vezető ügyvivőnek, helyettese Kotta István.

A VDSzSz Szolidaritás Miskolci Alapszervezetek Gyűlése 2011 július 5-én tartotta tisztújító ülését, ahol alábbi tisztségviselőket választották meg.

Területi vezető ügyvivő: **Cseh Béla Zoltán**

Az Alapszervezetek Gyűlése döntött a Területi Vezető Ügyvivő helyettes tisztség létrehozásáról.

Területi vezető ügyvivő helyettes: **Kotta István**

Területi ügyvivő testületi tagok: **Berta József, Dr.**

Bory Endre, Cseh Béla Zoltán, Kotta István, Nedeczki Mihály, Sajbánné Csikász Judit, Szilágyi József, Vadászi György, Varga István.

A Miskolci Alapszervezetek Gyűlése az alábbi személyeket delegálja a VDSzSz Szolidaritásnál működő nyugdíjas tagozatba.

Nyugdíjas Tagozat: Boldizsár László, Farkasfalvi Vilmos, Kovács Ferenc.

A megválasztott tisztségviselőknek ezúton gratulálunk, érdekvédelmi munkájukhoz sok sikert kívánunk.

ügyében

▶ hálózat-működtető nyújtja a vasúti társaságoknak, akkor dönthetnek, hogy igénybe veszik, vagy sem. (Ha nem, a vasúti társaságnak saját magának kell megoldani a tolatást). Ha ezt a szolgáltatást azonban a MÁV (vagy a MÁV Trakció) nyújtja, amely a társaságok a vasútbiztonsági szempontból indokolt 1+2 fő alkalmazását tartják szükségesnek, akkor azt csak ilyen feltételekkel lehet igénybe venni. A szolgáltatást természetesen minden vasúti társaságnak teljesen azonos feltétellel kell nyújtani, semmiféle megkülönböztetést nem alkalmazhat sem a MÁV, sem a MÁV Trakció. Ebben az esetben a rendelet azonnali módosítása elkerülhető, és a munkavállalói érdekek sem sérülnek.

Budapest, 2011. június

Üdvözlettel

Dr. Fellegi Tamás

miniszter

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Tágasságot nekünk is, ha kicsinyek vagyunk is

▶ A Berlinben megrendezett ifjúsági szeminárium az ETF TRANSUNION nevet viselő programjának keretében valósult meg: a képzés finanszírozásában az Európai Unió kívül a berlini EVA Akadémia is szerepet vállalt. Mintegy hetven, 26 különböző nemzetiségű ifjú közlekedési munkavállaló vett részt a kétnapos találkozón.

A fiatal, közlekedésben dolgozó munkavállalók között jelentősen megnőtt a munkanélküliek aránya. Gyakran dolgoznak határozott idejű szerződéssel, gyakorlati idős, vagy részmunkaidős foglalkoztatásban. Az európai közlekedési szektorban problémát jelent, hogy nincs megfelelő minőségű és mennyiségű adat ahhoz, hogy használható adatbázis jöjjön létre a fiatalok képzettségéről és végzettségéről.

Folytatás az 5. oldalon



214 kilométer a GYSEV-nek

Az átadás-átvétel nem járhat munkavállalói érdeksérelemmel

▶ A tervek szerint a decemberi menetrendváltástól kerülne át a MÁV-tól a GYSEV 214 kilométer pálya az ennek működtetéséhez szükséges infrastruktú-

rával együtt. A munkacsoportok júliusban határozzák meg az átadás-átvétel feltételeit és módját.

Valamennyi szakszervezet és a Központi Üzemi Tanácsok elnöke részére

Tisztelt Elnök Asszony/Úr!

Az elmúlt időszakban írásban vagy szóban érkezett megkeresésükre tájékoztatjuk Önöket, hogy a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium áttekintette és megvizsgálta a GYSEV Zrt. fejlesztési stratégiáját, amelynek egyik központi eleme öt nyugat-dunántúli vasúti vonalszakasz vagyonkezelésbe vételének lehetősége. A tervek szerint a GYSEV 2011 végéig 214 kilométernyi pályaszakaszt vehet át a működtetéséhez szükséges infrastruktúrával együtt a MÁV Zrt-től. A GYSEV stratégiája szerint az új elemekkel bővülő hálózatán versenyképes észak-déli alternatív vasúti tranzitfolyosó kiépítésére nyílik majd lehetőség.

A tervek szerint az idén decemberi menetrendváltástól a GYSEV látja el a

személyszállítási közszolgáltatási teljesítmények területileg arányos részét is a Rajka-Hegyeshalom-Csorna-Porpác, Szombathely-Porpác, Szombathely-Kőszeg, Szombathely-Zalaszentiván és a Körmen-Zalalövő vonalszakaszokon.

Az elképzelés lehetővé teszi a Körmen és Zalalövő között 2009 decemberre óta szünetelő személyforgalom újraindítását a szakasz felújítását követően. A GYSEV saját járműveivel gondoskodhat a közszolgáltatás ellátásáról, a MÁV a felszabaduló mozdonyokat és személykocsikat másutt használhatja.

Az erre vonatkozó végleges kormányzati döntés esetén a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium meghatározott feltétele teljesüléséhez köti az átadás-átvételhez adott támogatást. Az egyik kiemelt feltétel, hogy az átadás-átvétel nem járhat túlzott munkavállalói érdeksérelemmel, ezért a vasúttársaságok a jogszabályi előírásoknak megfelelően folyamatosan egyeztetnek majd a szak-

szervezetekkel és az érintett Üzemi Tanácsokkal. Az átadás-átvétel során a GYSEV kész azonos munkakörben alkalmazni az érintett vonalakon dolgozó vasutasokat.

Az átadás-átvétel részleteinek kidolgozására a MÁV Csoport és a GYSEV szakembereinek részvételével közös munkacsoportok alakultak. Ennek keretében megkezdődött az infrastruktúrát, járműveket, ingatlanokat, gazdasági-pénzügyi és munkavállalókat érintő részletek áttekintése és a megoldási alternatívák kidolgozása. Az előzetes ütemezés alapján a munkacsoportok július hónap során határozzák meg az átadás-átvétel feltételeit és lebonyolításának módját.

Budapest, 2011. június 28.

Üdvözlettel:

Szarvas Ferenc
elnök-vezérig.
MÁV Zrt.

Dávid Ilona
elnök-vezérig.
GYSEV Zrt.

Arcképes: Fontos tudnivalók nyugdíjba vonuló vasutasok számára

▶ A MÁV Start tájékoztatása szerint a munkaviszony megszűnését követően fél évig nincs letiltva a munkavállalói jogon birtokolt arcképes igazolvány. Feltéve, hogy a munkaviszony megszüntetésére irányuló egyoldalú jognyilatkozatból, illetve megállapodásból egyértelműen kitűnik, hogy a jogviszony megszüntetésére valamely nyugellátás igénybevétele érdekében kerül sor. Mellékeljük a MÁV állásfoglalását.

Valamennyi területi humánpartner vezető
Másolatban: Dr. Szelei Béla személyügyi vezető

Tisztelt Munkatársaim!

Az utóbbi időben több esetben érkezett jelzés a munkavállalók és a szakszervezetek részéről, hogy a Humánszolgáltató Szervezet munkatársai akkor is kéri a vasúti utazási kedvezmény igénybevételére jogosító munkavállalói arcképes igazolványok leadását, ha a munkavállaló munkaviszonya ugyan megszűnik, de ezt követően valamely nyugellátást igényel magának. Ez esetben ugyanis nyugdíjasként ismételt jogosulttá válik az utazási kedvezmény igénybevételére, de ezen joga-

sultságot igazoló új igazolványa kézhezvételéig azonban nem tudja – igazolvány hiányában – a menetkedvezményt igénybe venni.

A MÁV-START Zrt-től kapott tájékoztatás alapján a munkaviszony megszűnését követően 6 hónapig nem kerül letiltásra a munkavállalói jogon birtokolt arcképes igazolvány, ha a munkaviszony megszüntetésére irányuló egyoldalú jognyilatkozatból, illetve megállapodásból egyértelműen kitűnik, hogy a jogviszony megszüntetésére valamely nyugellátás igénybevétele érdekében kerül sor.

Kérem, szíveskedjenek tájékoztatni a humánpartner kollégákat, hogy a közös megegyezéses munkaviszony megszünte-

tést tartalmazó megállapodás tartalmazzon utalást arra, hogy a megállapodás megkötésére valamely nyugellátás igénylése érdekében kerül sor.

Azon munkavállalók figyelmét, akik munkavállalói rendes felmondással szüntetik meg a munkaviszonyukat, fel kell hívni arra, hogy a rendes felmondásukban utaljanak a nyugellátás igénybevételenek szándékára, vagy ezen szándékukról tegyenek külön írásbeli nyilatkozatot. Ebben az esetben van csak ugyanis lehetőség arra, hogy a munkavállalói jogon birtokolt arcképes igazolványokat a jogviszony megszűnését követően a nyugdíjas igazolvány kézhezvételéig, de legfeljebb hat hónapig továbbra is használhassák.

A fentiek hiányában azonban az utazási igazolványnak a munkaviszony megszűnéskor történő leadásától a munkáltatónak nem áll módjában továbbra sem eltekinteni.

Kérem a fentiekről minden humánpartner kolléga szíves tájékoztatását!

Budapest, 2011. június 1.

Üdvözlettel:

Zsoldos Marianna
igazgató

Tágasságot nekünk is, ha kicsinyek vagyunk is

Folytatás a 3. oldalról

Az EU 27-ban az ifjúsági munkanélküliségi ráta: 20,7%-os. Ez a mutató Hollandiában a legalacsonyabb, ahol 8,7%, míg Spanyolországban a legmagasabb, ahol 41,6% a fiatalokat érintő munkanélküliség. Alacsony az ifjak foglalkoztatása Észtországban, Írországban, Lettországban, Litvániában, és Szlovákiában is.

A képzésen előadásokat hallgattunk meg az ILO működéséről, és az Európai Társadalmi Párbeszéd Bizottságokról.

Közlekedési módokénti csoportmunkában ajánlásokat fogal-

mazzunk meg a fiatal munkavállalók munkavállalási körülményeinek, munkához jutási lehetőségeinek javítására.

Néhányat megemlítve:

- Hiányszakmák, munkakörök, munkahelyek rekámozása, nyílt napok szervezése,

- Határozatlan idejű szerződések a határozott idejűek helyett,

- Nagyobb részvételi lehetőség a döntéshozás terén a szakszervezetekben,

- Rugalmasabb időbeosztás,

- Vonzóbb fizetések,
- Túlóra kifizetése.

Ezen kívül ajánlásokat fogalmaztunk meg az Európai Társadalmi Párbeszéd Bizottságok számára. Felmerült, hogy a tagjelölt országok szakszervezetei megfigyelőként hadd vegyenek részt a Bizottság munkájában.

Eduardo Chagas ETF főtátrkar felhívta a figyelmet, hogy ez az adott tagország szakszervezeteinek erőfeszítését is igényli.



Ujjnyi repedések Szárligeten

► Mozog a felvételi épület egy része Szárligeten, a falakon ujjnyi repedések húzódnak végig. És mindez miért? Mert egy csőtöréssel csak jóval később foglalkoztak az illetékesek, a víz pedig alá-

mosta az épületet; statikai vizsgálatokra lesz szükség – a többi között ez derül ki a Déli SZSZK munkavédelmi bizottságának két tagja által tartott munkavédelmi szemle beszámolójából.

Szárligeten a felvételi épületet egy közelmúltban bekövetkezett, de sajnos csak jóval később elhárított csőtörés mosta alá. Az épület hátsó, jobboldali része emiatt megsüllyedt, több helyiségben már az egy centimétert is meghaladó, méteres repedések találhatók, melyek kérdéseket vetnek fel az épület statikai állapotával kapcsolatban.

Az ott szolgálatot teljesítők az épületrész mozgásáról számoltak be. A Déli SZSZK helyszínen járt munkavédelmi képviselői az épület jelenlegi állapotát agasztónak találták, ezért sürgős statikai mérés elvégzését javasolták a Déli Sze-

mélyszállítási Központ vezetője részére írt beszámolójukban, akitől egyben segítséget is kértek a probléma megoldása érdekében.



A VODAFONE-RÉSZLETEKET KERESD A VDSZSZ TERÜLETI IRODÁIN AZ ALÁBBI VASÚTI SZÁMOKON:

01-19-19 **Budapest:** Dózsáné Bernáth Beatrix, Deutsch Tibor ♦ 03-29-75 **Debrecen:** Nagy Gábor, Dobóné Galgóczy Ildikó ♦ 04-52-29 **Miskolc:** Cseh Béla, Farkasfalvi Vilmos
♦ 05-20-81 **Pécs:** Horváth Gabriella ♦ 06-15-63 **Szeged:** Veréb Olga, dr. Pusztai Edit
♦ 07-14-43 **Szombathely:** Derdák Jánosné ♦ 03-33-27 **Záhony:** Simonné Balogh Emese

Munkavédelmi képviselő-választás: Déli

Forgalmi Csomópont – 5:0

Szakszervezetünk jelöltjei nyerték meg Déli Forgalmi Csomóponton a munkavédelmi képviselő-választásokat. Az öttagú bizottságba csak a VDSzSz Szolidaritás jelöltjei jutottak be, a munkavállalók 76 százaléka rájuk voksolt.

A megválasztott munkavédelmi képviselőknek gratulálunk:

Czentnár Béla (VDSzSz Szolidaritás) 73%; Szűcs Ferenc (VDSzSz Szolidaritás) 68%; Tódor Csaba (VDSzSz Szolidaritás) 68%; Farkas János (VDSzSz Szolidaritás) 65%; Soós Lajos (VDSzSz Szolidaritás) 63%

START: Jogerősen pert nyert a jegyvizsgáló a Start ellen

Tagtársunkat Baumgartner Péter és Szórád Róbert hurcolta meg, az ügyet jogerős ítéletében most jogellenesnek

minősítette a bíróság, és összesen több millió forint kártérítés és perköltség megfizetésére kötelezte a MÁV Startot.

Szórád Róbert írta alá a rendkívüli felmondást tartalmazó elbocsájtó szép üzenetet, csak azért, mert úgy gondolta, hogy kedvére hozhat jogellenes döntést, holott az ettől való tartózkodásra az egyeztetés során többször felhívtuk a figyelmét.

Ahogy arra is, hogy a nyilvánvalóan jogellenes döntés következményeiért viselnie kell a felelősséget. Erre közölte, hogy ezt meg is teszi. Kíváncsian várjuk, hogy ez számára mit jelent.

Például, tagtársunktól bocsánatot kér, a több millió forintos, Startot sújtó

költségeket megtéríti, önként távozik vezetői posztjáról, vagy esetleg – ahogy ezt a Távol-Keleten tették – szőrcsuhát öltve kólostorba vonul.

A megfelelő ruházat kiválasztásánál Mészáros András nyilván szívesen segítkezik majd.

Mindenesetre örülünk annak, hogy tagtársunk vesszőfutása közel két év után végetért, és megfelelő elégtételt kapott. Egyben köszönjük, hogy a Pályavasút vezetése sorsát átlátva emberséggel viseltetett vele szemben, ugyanis Kovács Ernő és

Zsoldos Marianna jóvoltából kapott munkát a MÁV Zrt-nél.

Az igazsághoz hozzátartozik, hogy Apavári József, a MÁV-Start Zrt. vezérigazgató-helyettese is – a lehetőségeihez mérten – mindvégig korrekt volt az ügyben: az egyeztetések alatt kijelentette, hogy a munkaügyi bíróság elsőfokon hozott döntését a Startra vonatkozóan kötelező érvényűnek tekinti, és a cég nem fellebbezi meg azt. E szavát állta is, ami hazánkban – sajnos – nem túl gyakori magatartás.

BBP

Munka- és formacipők: komfortjuk a spanyolcsizmáéval vetekszik

Konzultációra került sor szakszervezetünk és a MÁV Start ZRt. vezetése között. Sok egyéb mellett ismét napirendre tűztük a gyógyászati talpbetét alkalmazását és

munkáltatói térítését azok számára, akik rendszeres helyváltoztatással, mozgással járó munkakörük kapcsán mozgásszervi panaszoktól szenvednek.

Eldöntésünk szerint azok a munkavállalók – elsősorban jegyvizsgálók és kocsivizsgálók – akik számára a járás, fel-lelépdelés nehézséget, fájdalmat okoz házi-, vagy foglalkozás-egészségügyi orvosukhoz fordulva kérhetnék beutalásukat ortopédiai szakrendelésre.

Amennyiben az orvos cipőbetét, vagy más gyógyászati segédeszköz – pl. bokarögzítő – viselését javasolja, úgy annak számlával igazolt árát a munkáltató részben, vagy egészen téríthetné meg.

Ezen igényünket arra alapozzuk, hogy a munka- és formacipők minőségükön túl, köztudottan nem tartoznak a komfortos darabok közé, sőt a gyakran változó gyártótól, eltérő fazonban és minőségben készített cipők némelyike a középkori kínzóeszköz – a spanyolcsizma – komfortjával vetekszik. Az ilyen lábbelik viselésére kötelezett, munkatársaink körében idővel jelentkezhetnek mozgásszervi panaszok, és szükség lehet az előbb említett gyógyászati segédeszközök valamelyikének alkalmazására.

Nem szeretnénk azonban az ortopédiai vizsgálatot az időszakos orvosi alkalmassági vizsgálatok protokolljába illeszteni, mert ez adott esetben kimondottan hátrányos is lehet a munkavállalók számára.

Igyekszünk a probléma megértő kezelésére készíteni a MÁV START humán vezetését, és megtalálni a térítés jogszerű kifizetésének lehetőségét – még akkor is, ha ez nem is túl sokakat érint.

Oroszi Rudolf
munkavédelmi referens

START: kezdeményezésünkre született megállapodás-tervezetek

➤ Megküldte részünkre a MÁV Start a Gyes-en, illetve Gyed-en lévők részére biztosított étkezési hozzájárulás, valamint az utasleadási lapok díjszabási felülviz-

gálatát végzők részére a behajthatatlan követelések után fizetendő megváltás tárgyában kezdeményezésünkre készített megállapodás-tervezeteket.

MEGÁLLAPODÁS

a szülési szabadságon, illetve a GYES, GYED céljából fizetés nélküli szabadságon lévő munkavállalók részére járó étkezési hozzájárulásról

amelyet megkötöttek alulírott helyen és időben egyfelől a MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt., mint munkáltató, másfelől a jelen megállapodás aláíróiként jegyzett szakszervezetek (együttesen: Felek) az alábbi feltételekkel:

I. Előzmények

A MÁV-START Zrt.-nél 2010. február 28-ig alkalmazott – a 2007. július 1-jén hatályos – MÁV Zrt. Kollektív Szerződés 76.§ 4. pontja a GYED, GYES időtartamára fizetés nélküli szabadságot igénybe vevő munkavállalóknak támogatást biztosított utalvány formájában, melyre vonatkozóan a MÁV-START Zrt. 2010. március 1-jétől hatályos Kollektív Szerződése nem rendelkezik.

II. Étkezési hozzájárulás

2011. január 1-jétől a munkáltató a szülési szabadságot, illetve a GYED, GYES céljából fizetés nélküli szabadságot igénybe vevő MÁV-START Zrt. munkavállalóknak a szülési szabadság, ill. a GYED, GYES céljából fizetés nélküli szabadság időtartama alatt étkezési utalvány formájában étkezési hozzájárulást biztosít.

Az étkezési hozzájárulás egy főre jutó éves összege: a tárgyévben érvényes kötelező legkisebb munkabér (minimálbér) egytizedének háromszorosa, mely a szülési szabadságot, illetve a GYED, GYES céljából fizetés nélküli szabadságot a teljes naptári évre igénybe vevő, s így a VBKJ rendszerből a tárgyévben egyáltalán nem részesülő munkavállalókra vonatkozik. Az étkezési hozzájárulás időarányosan – 100 Ft-ra kelekítve – illeti meg a munkavállalót, ha a szülési szabadságot, illetve a GYED, GYES céljából a fizetés nélküli szabadságot nem a teljes naptári évben veszi igénybe.

A hozzájárulás kiosztására évente egyszer, november hónapban kerül sor.

III. Hatályba léptető és vegyes rendelkezések

Aláíró felek megállapodnak abban, hogy a vonatkozó adójogszabályok változása esetén a jelen megállapodásban foglalt feltételeket újratárgyalják.

Jelen megállapodás az aláírás napjával lép hatályba és a Felek a módosításokat ugyanezen naptól kihirdetettnek tekintik.

Jelen megállapodást aláíró felek kollektív szerződés erejű megállapodásnak tekintik.

Jelen megállapodást aláíró felek elolvasás és értelmezés után, mint akaratukkal mindenben megegyezőt, helyben-hagyólag aláírták.

Budapest, 2011. június 29.

Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete MÁV-START Zrt.

Vasutasok Szakszervezete

Mérműkök és Technikusok Szabad Szakszervezete

Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége

Pályavasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete

Mozdonyvezetők Szakszervezete

MEGÁLLAPODÁS

amelyet megkötöttek alulírott helyen és időben egyfelől a MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt., mint munkáltató, másfelől a jelen megállapodás aláíróiként jegyzett szakszervezetek (együttesen: Felek) az alábbi feltételekkel:

I. Előzmények

Felek a közöttük 2010. december 29-én létrejött megállapodásban kötelezettséget vállaltak, hogy az utasleadási lapok díjszabási felülvizsgálatát végző munkavállalói tekintetében, a megállapodásban foglalt időtartam alatt kiállított és ebből ki nem fizetett (behajthatatlan) követeléseként nyilvántartott utasleadási lapok utáni kifizetéséről 2011. június 30-ig megállapodnak.

II. Utasleadási lapok utáni kifizetés

A munkáltató a 2008. április 1. és 2010. június 30. között kiállított és ebből ki nem fizetett (behajthatatlan) követeléseként nyilvántartott utasleadási lapok után kifizetést teljesít a következők szerint:

1. A kifizetés módja: A 2008. április 1. és 2010. június 30. között kiállított és ebből ki nem fizetett (behajthatatlan) követeléseként nyilvántartott utasleadási lapok után utasleadási laponként bruttó 40 Ft kerül kifizetésre. A kifizetés az utasleadási jutaléktól elkülönítetten, a transzparencia érdekében a 2619 Közszolgálati jutalék bérkódon jelenik meg.

2. A végrehajtás időpontja: A munkáltató a kifizetést a 2011. júliusi bérfizetéssel egyidejűleg (a 2011. augusztusi bérfizetési napon) hajtja végre.

3. Jogosultak köre:

A kifizetés a 2011. június 30-án a MÁV-START Zrt.-vel munkaviszonyban lévő, a jelen megállapodás 1. pontja szerinti utasleadási lapok díjszabási felülvizsgálatát végző munkavállalóinak jár.

III. Hatályba léptető és vegyes rendelkezések

Az 1. pontban meghatározott utasleadási lapok után, illetve ezekre vonatkozóan a továbbiakban a MÁV-START Zrt. hatályos Kollektív Szerződése 5. sz. melléklete C. Utánfizetési és szolgáltatói jutalék pontja rendelkezései nem alkalmazhatók.

Jelen megállapodás aláírásával valamennyi, e tárgyban korábban létrejött megállapodás a hatályát veszti.

A jelen megállapodást aláíró szakszervezetek kijelentik, hogy a megállapodás megtámadásának jogáról véglegesen és visszavonhatatlanul lemondanak, és kötelezettséget vállalnak, hogy semmiféle, a megállapodás megtámadására irányuló kezdeményezést nem támogatnak.

Jelen megállapodás az aláírás napjával lép hatályba.

Jelen megállapodást aláíró felek kollektív szerződés erejű megállapodásnak tekintik, azt elolvasás és értelmezés után, mint akaratukkal mindenben megegyezőt írják alá.

Budapest, 2011. június 29.

Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete Szolidaritás

Vasutasok Szakszervezete

Mérműkök és Technikusok Szabad Szakszervezete

Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége

Pályavasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Gépészek Szakszervezete

MÁV-START Zrt.

RCH Hírlevél

▶ Az RCH 43. számú hírmondójában Kovács Imre (CEO) és Arnold Schiefer (CFO) közös gondolkodás révén rávilágítanak arra, hogy jelen körülmények közt miért is nem lenne ideális az, ha a Társaság – esetlegesen megtévelyedni szándékozó – munkavállalói sztrájkba lépnének, néhány szakszervezet és szakszervezeti konföderáció hívó szavára.

**AZ RENDBEN LÉVŐ,
HOGY EGY 64
ÉVES KOCSIVIZSGÁLÓ
VIZSGÁLJA
A FRADIBAN
A VONATOKAT?**

(Igaz, az elégséges szolgáltatásokról szóló bírói döntések sorozatos elmaradása miatt mind többen lépnek vissza a sztrájk megtartásától.)

Bár a VDSzSz Szolidaritás Országos Választmánya nem hirdetett sztrájkot, de a hírmondóban tett kijelentéseket nem hagyhatjuk szó nélkül. Nem csak azért, mert a két vezető a munkavállalókat alkotmányos joguk gyakorlásáról próbálja lebeszélni, hanem azért is, mert a „hírmondó” hasábjain ez már nem először történik meg. Amint arra a kiadvány lelkes olvasói emlékezhetnek, 2010. november 9-én, 56. szám alatt kiadott kiáltványban az alábbi feledhetetlen sor olvasható:

„A SZTRÁJK nem visz bennünket előre, sohasem, de különösen most nem.”

Írta ezt olyasvalaki, aki még életében nem vett részt sztrájkban... Az időpont – november 9. – azért is lényeges, mert november 11-én született meg az a megállapodás, aminek keretében az RCH menedzsmentje visszavonta a munkaügyi központok felé tett, 460 főt érintő csoportos létszámcsökkentési bejelentését. Amennyiben ez nem történt volna meg, a VDSzSz Szolidaritás az RCH-nál november 12-én megtartotta volna sztrájkját.

Az RCH azon korifeusai, akik a sztrájkot, mint a munkavállalói érdekek érvényre juttatásának legkeményebb eszközét csak úgy általában véve hiábavaló cselekvésnek tekintik, tanulmányozzák az angol ipari forradalom történetét, vagy a magyarországi vasutas szakszervezetek és egyletek munkásságát!

Továbbá sztrájk történeti szempontból jeles írásnak gondolom Louis Oury: A prolik című önletrajzi regényét, ami az 50-es évek francia hajógyári munkásainak küzdelmét mutatja be. Az európai sztrájk történet tanulmányozását követően talán nem írnak többet ekkora botorságokat – még a konfliktushelyzeteket tovább terhelő agymosások idején sem.

A bevezetőben hivatkozott hírmondóban a szerzőpáros leszögezi, hogy az RCH-nak nincs ráhatása politikai jellegű döntésekre (azon, hogy ilyen szinten van az RCH lobby-tevékenysége inkább keseregni kellene).

Azonban ezt a helyzetet nem le-

het ennyivel megúszni. Hiszen az öregeségi nyugdíjkorhatár fokozatos emelése és a korengedményes nyugdíjazás rendszerének kivezetése mellett a kormány szűkíteni igyekszik a korengedményes nyugdíjazás lehetőségét is.

Adódik a kérdés.

Miként gondolkodik a Társaság menedzsmentje az időskorú munkavállalók foglalkoztatásáról? Valóban megválaszolatlanul hagyja az arra a helyzetre vonatkozó választ, hogy rendben lévő, ha egy 64 éves kocsivizsgáló vizsgálja Fradiban a vonatokat? Vagy az, hogy egy 64 éves hölgy rója a kilométereket a bagikövön?

Amennyiben Makk Marcinak éri magát, miért is ne?!

Nézzük meg a számok tükrében, erre mekkora esély lehet?!

A MÁV Zrt. Egészség-, Biztonság- és Környezetvédelmi Főosztálya 2010. évben 1500 vasutas egészségi állapotát vizsgálta.

A megállapítások tragikusak.

Vérnyomás: 1138 fő (76%) normál érték, 336 fő (24%) kóros;

Vércukor: 1240 fő (83%) normál érték, 264 fő (17%) kóros;

Vérsír: 607 fő (40%) normál érték, 897 fő (60%) kóros;

Testsúly: 831 fő (56%) normál érték, 673 fő (44%) kóros;

Májenzim (1183 vizsgált személy): 855 fő (72%) normál érték, 328 fő (28%) kóros;

Mozgásszervi állapot: 772 fő (66%) normál érték, 441 fő (34%) kóros.

Amennyiben a fenti adatokhoz hozzátesszük, hogy a vizsgált vasutasok különböző korosztályokból kerültek ki, nem nehéz azt megjósolni, hogy amennyiben a vizsgálatok kizárólag az idősebb réteget érintenék, úgy még kedvezőtlenebb adatok tárulnának elénk.

Jelenleg a helyzet még nem feszítő: az 51-53-ban születettek közül sokan részt vettek/vesznek valamilyen programban, aminek a vége a békés nyugdíjas évek megkezdése. Viszont legkésőbb 2-3 év múlva erre a helyzetre reagálnia kell a Társaságnak. Illetve egyfajta üzenetet már most közvetítenie kellene az 1953 után születettek felé. Persze, csak akkor, ha nem arra vár, hogy a foglal-

kozás-egészségügyi orvos (üzemorvos) egy időszakos vagy eseti vizsgálat során felderítse a fentiekkel megegyező vagy hasonló kóros tünetet, elváltozást, ami alapján már – a társadalmi felelősségvállalás és a szociálisan érzékeny, gondoskodó RCH égisze alatt – kiebrudalható a több évtizedes szolgálati múlttal rendelkező vasutas a cargos munkavállalók sorából, és úgy általában véve a munka világából.

Hatvanegynéhány évesen az újbóli elhelyezkedésre annyi esélye lesz, mint hógolyónak a pokolban... esetleg marad a „közmuki” program. Na, kösz!

Szóval – többek közt – ez a baja a szakszervezeteknek. Miközben tisztában vagyok azzal, hogy: „Ügyfeleink jogos elvárása az, hogy...”, aközben azt is tudom, mi azoknak a munkavállalóknak a jogos elvárása, akik évtizedeket húztak le a vasúton, hivatásuknak tekintve a vasút szolgáltatót.

Egyebekben figyelmébe ajánlom a szerzőpárosnak, hogy a VDSzSz Szolidaritás mindig körültekintően járt el az egyes sztrájkok meghirdetése/megtartása során.

2008-2010 között, a MÁV-nál megfogalmazott követeléseink érvényre juttatása érdekében indított sztrájkjainkba nem vontuk be a Cargo-t, pedig voltak olyan pályavasutas tagjaink, akik kifejezetten ragaszkodtak ehhez. Ezt a gesztust a Cargo akkori elnök-vezérigazgatója több alkalommal is szakszervezetünk elnökéhez írt levélben köszönte meg.

Mindig voltak olyan politikai döntések, amelyek a társadalom bizonyos csoportjaira kedvezőtlenül hatottak. Amennyiben egy ilyen döntés ellen az érintett csoport protestálni akar, úgy vagy megpróbál első lépésként „észérveket” felhozni és ezzel a jogalkotókat jobb belátásra bírni, vagy demonstráció keretében az utcára menve ad hangot elégedetlenségének – erre hazánkban fittyet hánynak, a politikai kultúra nincs olyan szinten, hogy ezt figyelembe vegye. Vagy marad a sztrájk eszköze. Ezt pedig csak az adott munkáltatónál (legyen az gazdasági társaság, közintézmény, stb.) lehet megtenni.

Visszatérve egy gondolat elejéig írásom első feléhez, a 2007. ▶

Létrejött a megállapodás

AZ ÖBB KONSZERN
EURÓPAI ÜZEMI
TANÁCSÁNAK
LÉTREHOZÁSÁRÓL

▶ Június 20-án Bécsben, az ÖBB Holding központjában parafálták azt a megállapodást, amely az ÖBB konzern Európai Üzemi Tanácsának (a továbbiakban: EÜT) létrehozásáról, hatásköréről és ügyvezetéséről szól.

A megállapodás az ÖBB-Holding AG mint az ÖBB konzern központi vállalatvezetése (a továbbiakban: KV) és az ÖBB konzern Különleges Tárgyaló Testülete között jött létre.

A MAGYAR TÁRGYALÓTESTÜLET SIKERE, HOGY AZ IRÁNYELVBŐL KÖVETKEZŐ EGY MAGYAR MANDÁTUM LEHETŐSÉGHEZ KÉPEST KÉT MANDÁTUMOT TUDOTT BIZTOSÍTANI.

A fenti bevezetőből nem derül ki, hogy mi a csuda az az EÜT és kik is írták alá a megállapodást, ezért némi magyarázattal szolgálunk.

Az Európai Unió Tanácsa 94/45/EK IRÁNYELVE (1994. szeptember 22.) alapján a tagállamokban működő gazdasági társaságoknál létre kell hozni az EÜT-t, ha:

- közösségi méretekben működő vállalkozáscsoportnál, ha a tagállamokban legalább ezer munkavállalója van

- különböző tagállamokban legalább két, a vállalkozáscsoporthoz tartozó vállalkozással rendelkezik, amelyek közül az egyik – egy tagállamban – legalább százötven munkavállalót, és a másik – egy másik tagállamban – legalább százötven munkavállalót foglalkoztat.

Fentiek miatt vált szükségessé az EÜT létrehozása, mivel az ÖBB és leányvállalatai – a mi szempontunkból fontos az RCA – több tagállamban rendelkezik vállalkozással (házámban ugyebár ez az RCH-t jelenti, de megjegyzendő, hogy a miskolci járműjavítót, a TS Hungariát az ÖBB- TS tulajdonolja).

A gazdasági életben előfordulnak ettől kuszább tulajdonosi szerkezetek is. Éppen azért a Tanács biztosítani kívánta a munkavállalóknak a határokon átnyúló tájékoztatásához és a velük való konzultációhoz való jogot, erősítve ezzel a munkaügyi kapcsolatok rendszerét és a szociális párbeszéd intézményét.

Az EÜT 12 tagú lesz. A 12 tagból 9 mandátumot az osztrák kollégák, 1 mandátumot egy cseh kolléga és 2 mandátumot – az RCH KÜT által delegált – magyar kollégák tölthetnek be. A magyar tárgyalótestület sikere, hogy az Irányelvből következő egy magyar mandátum lehetőséghez képest két mandátumot tudott biztosítani.

A testületet egy elnök és két alelnök fogja irányítani. Az egyik alelnöki posztot magyar kolléga töltheti be. A mandátumok betöltésére a delegálásokat szeptemberig kell megtenni.

Az EÜT mellett fognak működni a különféle szekciók (árufuvarozási, személyszállítási, műhely, stb.). Az árufuvarozási szekcióban 10-en foglalnak majd helyet, 6 osztrák és négy magyar kolléga. A szekciók működésére az EÜT megállapodás az irányadó.

Milyen kézzelfogható eredménye lesz az RCH munkavállalóinak az EÜT és az árufuvarozási szekció működéséből?

Az európai üzemi tanács tájékoztatási és konzultációs joga alapvetően az európai szintű kérdésekre terjed ki. A közösségi szintű vállalkozáshoz tartozó egyes vállalkozások problémáit (pl. létszámcsökkentés) általában nem tárgyalják meg ezen a szinten, csak akkor, ha a probléma legalább két tagállamban levő vállalkozást érint. Természetesen, a lehetőségek nagyban függenek az ÖBB menedzsmentjének hozzáállásától. Amennyiben „jó magyar szokás szerint” csak letudni akarják az irányelv teljesítését, akkor nem lehet grandiózus terveket szövögetni. Azonban, ha az írottaknál tovább ér a menedzsment szándéka és az EÜT-t ugyan olyan Partnernek fogja tekinteni, mint ahogy Ausztriában tekintik a munkáltatók a szakszervezeteket és az üzemi tanácsokat (lenne mit tanulniuk idehaza a munkáltatóknak), akkor a Testület a munkavállalók számára is érzékelhető eredményekkel rukkolhat elő. Mivel az EÜT egy évben várhatóan egy-két alkalommal fog ülésezni, így a mindennapok problémájára aligha nyújthat megoldást. A megállapodást az ÖBB konzern nevében Christian Kern vezérigazgató írta alá. Az ún. különleges tárgyaló testület magyar tagjai is ellátták kézjegyükkal a megállapodást.

A tagok: **Zlati Róbert (VSz), Juhász Csaba (MTSzSz), Zurbály Bertalan (KÜT), Mózes Tibor (VDSzSz Szolidaritás).**

▶ novemberében az egészségbiztosítás reformja (privatizációja) elleni tiltakozásként szervezett országos sztrájk, és az azt követő Kossuth téri tüntetés elérte kitűzött célját, a törvényjavaslatot visszavonták. Felvethető a kérdés, mennyi ráhatása volt a vasútvállalatoknak, vagy pl. a győri RÁBÁ-nak az egészségügy átalakítására. Persze, hogy semmi. Mégis, a gazdasági társaságoknál megtartott sztrájkokkal (kiegészítve egyéb tiltakozó akciókkal) lehetett meghátrálásra bírni a kormányzatot.

Természetesen egy sztrájk, akár nemzetgazdasági szempontból, akár az adott foglalkoztató szervezet szempontjából nem egy elviselhető állapot. Azonban amikor a realitásívonal a válság kezdete óta drámaian csökken, foglalkoztatási gondok nehezítik a mindennapokat, és mindemellett még a szociális háló is egyre ritkább szövésű – nos, ilyen esetekben a munkavállalók időről időre benyújtják a számlát.

Ez történelmi tanulság.

Mózes Tibor

Fokozott felügyelet: véleményeztük a Pályavasút utasítás-tervezetét

A Budapesti Területi Központban szokásos módon, készenlét alkalmazásával javasoljuk a munkáltatónak a fokozott felügyelet elrendelését. Véleményeztük a MÁV Zrt. utasítás-tervezetét.

MÁV ZRT. Pályavasúti Üzletág
Pályalétesítményi Főosztály
Csek Károly igazgató
Budapest

Tisztelt Igazgató Úr!

A Gy. 113-6/1./2011. iktatószámú, a fokozott felügyeleti tevékenység ellátásáról és elszámolásáról szóló utasítás-tervezethez a következő javaslatokat teszem szakszervezetem nevében.

A tervezet lényegi elemével, miszerint a fokozott felügyelet ellátását készenlét elrendelése nélkül kell megoldani, nem értek egyet. Indokom pedig az, hogy a készenlét rendszer nagy előnye, hogy a munkavállalók számára ez kiszámíthatóságot jelent, hiszen előre tervezni tudja, hogy a nyári időszakban mely hétvégéje szabad, mikorra programokat szervezhet, és melyen kell készenléte miatt rendelkezésre állnia. Ezért a javaslatom az, hogy továbbra is, a Budapesti Területi központban szokásos módon, az az készenlét elrendelésével oldja meg a munkáltató a fokozott felügyelet ellátását.

Amennyiben a munkáltató ezen megoldást semmilyen körülmények miatt nem támogatja, akkor viszont a kiadott tervezethez a következő javaslatokat teszem, melyet kérek beépíteni az utasításba.

1., Fokozott felügyelet címen, az egy napitári napra elrendelt és

elszámolt túlórák száma személyenként minimum öt lehet.

2., Bármely négy egymást követő hétvégéből, legfeljebb két hétvégén lehet, fokozott felügyelet címen a munkavállalóknak túlórákat elrendelni. Ettől eltérni a munkavállalóval kötött megállapodás alapján lehet.

3., A túlórák elszámolását a lakásról történt indulástól, az oda való visszaérkezésig kell számításba venni.

Amennyiben az igazgató úr, utóbbi három javaslatom bármelyikével nem ért egyet, úgy konzultációt kezdeményezek a tárgyban.

Együttműködését előre is köszönöm!

Budapest, 2010. július 4.

Üdvözlettel:

Feledy István

Pft. tagozati képviselő

Nemzetközi hírek:

Elhalasztotta a Közlekedési Bizottság a vasúti liberalizációról szóló döntést

Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenfogalmi Bizottsága (TRAN Committee) október közepére halasztotta döntését az I. Vasúti Törvénycsomag átdolgozását célzó javaslatokról. Egy kicsit fellelegezhetünk.

Az ok, hogy a mintegy 100 oldalas törvénytervezethez 350 oldalnyi módosító javaslatot nyújtottak be a különböző európai parlamenti képviselők. Ezt a hatalmas anyagot még nem fordították le minden nyelvre, és így nem értelmezhetőek egyértelműen mindenki számára.

A Parlamenttel ellentétben a Völner Pál vezette Közlekedési Miniszterek Tanácsa nem javasolja a teljes infrastruktúra és szállítási tevékenység szétválasztását. Ezen felül nem javasolja a belföldi vasúti személyszállítás liberalizálását, és egy Európai Vasúti Szabályozó Szervezet létrehozását sem.

Nők fizikai munkakörökben

„Hogyan érvényesülhetünk mi nők egy férfiak által dominált munkahelyen?” – erre és még számos kérdésre kaphatunk választ, ha figyelemmel kísérjük az Európai Unió és az ETF (Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége) közös törekvéseit, melyekkel igyekeznek javítani a nemek arányát a munkaerőpiacon.

Bár az „egyenlő munkáért egyenlő bért” az EU egyik alapel-

ve, a munkaerőpiacon továbbra is egyenlőtlenségek tapasztalhatók.

A vasút mélyen érintett ebben a témában, hiszen a közlekedés nálunk még sokkal inkább a férfiak szakterülete.

Az ETF közel 10 éve dolgozik azokért a nőkért, akik elhivatottságot éreznek magukban a vasút iránt. Legfontosabb célja, hogy 2013-ra a nők helyzetét három területen javítsa, egyenlő esélyeket teremtve a munkavállalásra. Az EU támogatásával az ETF-nek ebben az évben Berlin, Brüsszel, végül Róma ad otthont, hogy összehasonlítsa az európai országokat és javaslatokat dolgozzon ki a nők helyzetének javítására.

Az első találkozót 2011. április 13-14-én tartották Berlinben, melyen több európai ország mellett Magyarország is részt vett.

A szeminárium témája a nők fizikai munkakörökben való foglalkoztatása, valamint a szakirányú képzés lehetőségének megteremtése volt.

Kétoldalú találkozó a luxembourgi FNCTFEL szakszervezettel

A luxembourgi Vasúti, Közlekedési és Közalkalmazotti Szakszervezet meghívásából kétoldalú találkozón vettünk részt Luxembourgnban.

Néhány információ, amit a luxembourgi kollégáinktól megtudtunk:

Az FNCTFEL 1909-ben alakult. Kezdetben vasutas szakszervezetként működött, később egyesült a közúti közlekedési dolgozók szakszervezetével. Mintegy 6000 tagjából 3300 vasutas tagja van. A tagok között továbbá folyami hajózási dolgozók, közalkalmazottak, köztisztviselők is találhatóak. A szakszervezet elnöke, Guy Grievelding egyben az ETF Vasúti Szekciójának elnöke is.

Az FNCTFEL mellett a vasúti szekcióban egy keresztény szakszervezet lát el érdekvédelmet. Az FNCTFEL nem tagja a Luxembourgi Független Szakszervezeti Szövetségnek, hanem együttműködési megállapodása van vele.

Luxembourgnban a szakszervezetek és az üzemi tanácsok mellett munkáskamarák is működnek. Bár a Kormány a kamarákat a szakszervezetek érdekérvényesítő tevékenységének csorbítására hozta létre, azonban ennek a fordítottja történt. A 2009-ben megalakult

Munkavállalók Kamarája összefogott a szakszervezetekkel. A kamarai listát a szakszervezetek állították össze, és az ő jelöltjeik kerültek be a vezetőségbe. A kamarai tagság minden munkavállalónak és nyugdíjasnak egyaránt kötelező. A Kamara tagja az a külföldi munkavállaló is, aki más országban lakik, de Luxembourgnban vállal munkát. A Kamarának joga van saját törvények kidolgozására, és előterjesztésére, kormánytervezetek véleményezésére, valamint képzések, tanfolyamok lebonyolítására. A kamarai tagdíj egy részéből a szakszervezeteket támogatják. A Kamara 9 nagyobb szakmai részlegre tagolódik.

A kamarai tagság minden munkavállalónak és nyugdíjasnak kötelező



▶ A németek már a középiskolások számára is igyekeznek vonzóvá tenni a vasutat: szakképesítést és gyakorlati helyet biztosítanak azoknak a lányoknak, akik elhivatottságot éreznek magukban az olyan szakmák, mint a forgalmi szolgálattevő, tolatásvezető, vagy akár a villanyszerelő, asztalos szakma iránt.

Magyarországon egyes fizikai munkák elvégzésének ma még törvényi korlátozás szab gátat, ezt azonban egy új, egységes módosító javaslattal szeretné a Szövetség feloldatni.

Feltárták azokat az igényeket, amelyek felmerülnek a nőkben egy munka elvégzése kapcsán. „Rugalmas munkaidő beosztás, női helyiségek kialakítása, diszkriminatív megjegyzések mellőzése, a nők számára is viselhető munka-és egyenruha, munkahelyi zaklatás megfékezése” – ezeket találták a legfon-

tosabb megoldandó problémáknak a németek mellett a franciák és az olaszok is.

Magyarország ezekben a kérdésekben kevésbé érintett, hiszen a MÁV ZRt. mellett a GySEV ZRt. is komoly erőfeszítéseket tesz azért, hogy a nők számára is komfortos munkakörülményeket biztosítson. A nők ugyanolyan képességekkel rendelkeznek, mint a férfiak – a GySEV ZRt. sikere is ebben a kettősségben rejlik. Mindenki munkája egyaránt fontos, ezért közös célunk egy előítéletektől mentes munkahely kialakítása.

A hivatásválasztás két további kérdést is felvet a nőkben: hogyan egyeztethető össze a család a munkával, valamint a munkahelyen belüli továbblépés lehetőségeit. Ezekre a kérdésekre a soron következő két szeminárium ad majd választ.

Gnotek Eszter



AKCIÓS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN



- Igényes új apartmanházban félpanziós ellátással és wellness-használattal.
- Az üdülő 5 db 2 ágyas, 4 db 2x2 ágyas saját fürdőszobás apartmannal rendelkezik.
- Az ár tartalmaz: bővített kontinentális reggelit, 2 fogásos vacsorát és a wellnesscentrum használatát.



Utó- és előszezon (2011. 06. 11-ig):

24 900 Ft/fő/3 éj
29 900 Ft/fő/6 éj (vasárnap-szombat)

Főszezon (2011. 06. 12.-2011. 08. 20.):

- 30 900 Ft/fő/3 éj
- 39 900 Ft/fő/6 éj (vasárnap-szombat)

Az ár tartalmazza a félpanziós ellátást plusz egyszeri alkalommal teljes napra szóló Aqua-Palace fürdőbelépőt és az AFA-t, de nem tartalmazza az IFA-t.



Üdülésicsekk- és Egészségpénztár-elfogadóhely.

A VDSzSz Szolidaritás tagjai részére az árakból 10% kedvezményt adunk!

Telefon:

06-52/270-432, 06-30/856-4990

www.primavilla.hu

Kedves Vasutas Kollégák!

SZERETNÉM FIGYELMÜKBÉ AJÁNLANI AZ ALÁBBI UTAZÁSI, NYARALÁSI LEHETŐSÉGEKET 2011-BEN:

VÁROSLÁTOGATÁSOK:

ISZTAMBUL, BARCELONA, PÁRIZS, WALES ÉS ÍRORSZÁG

NYARALÁSOK:

MONTENEGRO-SUTOMORE ÉS BUDVA, OLASZORSZÁG – SORRENTO ÉS VICO EQUENSE, SPANYOLORSZÁG – OROPESA ÉS CALELLA VALAMINT A BULGÁR TENGERPART.



Érdeklődés, bővebb információ: utiterv@freemail.hu
feketehegyek@freemail.hu

Telefonok: 20/ 9521-300; 70/ 627-1885