

Zagreb, rujan 2015. | Broj 75  
ISSN 1333-6223

# reflektor

[www.ssh.hr](http://www.ssh.hr)



HRVATSKI AUTOBUSI





U ovom broju	
„Misija, vizija i strategija“ uprave HŽ Putničkog prijevoza <b>BAHAĆENJE, LAGANJE, NEZAKONITOSTI...</b>	2
Nezakonita postupanja uprave HŽ Putničkog prijevoza <b>SVAKA CICA DOĐE NA KOLICA!</b>	6
Nenad Havelka, Otvoreno pismo mojim šefovima i direktorima <b>DRAGA UPRAVO, JA VAS SE NE BOJIM!</b>	7
POKUŠAJ POVRATKA FEUDALIZMA NA ŽELJEZNIČKE PRUGE	8
HŽ Cargo <b>PRIJEDLOGA PRAVILNIKA O ORGANIZACIJI</b>	14
IZBORI ZA RADNIČKO VIJEĆE HŽ CARGO D.O.O.	16
SAVJETOVANJE O PRIJEDLOGU PRAVILNIKA O ORGANIZACIJI HŽ CARGO D.O.O.	18
Novi zakon o stažu <b>BENEFICIRANI RADNI STAŽ</b>	21
Pravila i propisi <b>DOZVOLA ZA STROJOVOĐE</b>	23
Održavanje vučnih vozila <b>DO KADA TAKO?</b>	24
foto na naslovnici: Branko Medak	

impresum

reflektor

izdavač:  
Sindikat strojovođa Hrvatske  
Zagreb, Palmotićeve 57a  
predsjednik: Nenad Mrgan



glavni i odgovorni urednik:  
Nenad Mrgan

urednik:  
Dalibor Petrović

t. 098 981 50 43 f. 01 4655 005  
e-mail: [press@ssh.hr](mailto:press@ssh.hr)

tisak:  
Kalisto d.o.o.

Reflektor je upisan u evidenciju javnih glasila pod rednim brojem 1131. Za stavove iznjete u izjavama i pismima čitatelja ne odgovaramo.

Primjerak je besplatan

# „MISIJA, VIZIJA I STRATEGIJA“ UPRAVE HŽ PUTNIČKOG PRIJEVOZA

# Bahaćenje, laganje, nezakonitosti...

**Ovo je teška i iscrpljujuća borba između Davida i Golijata, između onih koji ne traže ništa i onih koji bi uzeli sve, između onih čije je oružje samo gola istina i onih koji svojom moći prikrivaju svoje laži, krive odluke i protuzakonite poteze. Imati za neprijatelje takve je – odlično! To znači da smo ustali i usprotivili se zbog nečega što je njima, takvima kakvi jesu, jako bitno. Samo skupine ljudi koje nemaju stav, koje se ne mogu ili ne znaju ustati i reći „Dosta je!“, samo takvi nemaju ovakve za neprijatelje. Strojovođe nisu takvi!**

18. lipnja 1940. godine Winston Churchill je održao govor u Britanskom parlamentu. Situacija je tada izgledala beznadnom – Hitler je u manje od devet mjeseci pokorio Poljsku, Čehoslovačku, Austriju, Nizozemsku i Belgiju, a veliku Francusku je doslovno pregazio i samo koji dan ranije prije tog slavnog Chrchillovog govora umarširao u Pariz gdje se francuski maršal Petain spremao potpisati kapitulaciju Francuske i proglasiti Višijevsku Francusku koja će sve do 1944. biti sluga Hitleru. Britanci su očekivali invaziju a nacija je bila uplašena. Churchil je tada rekao – Prihvatimo se, dakle, svojih dužnosti i tako se držimo da će, ako Britanija potraje tisuću godina, ljudi još uvijek govoriti „Bio je to njihov najsvjetliji trenutak“. I bio je, jer – znali su da su u pravu i vjerovali u svoju pobjedu koliko god im je bilo teško u trenutcima dok je Hitler u hipu porobio kontinent i svake noći Luftwafinim zrakoplovima istresao tone i tone bombi na Londonom..

Sedamdeset i pet godina kasnije, u jednoj prelijepoj zemlji na obalama toplog mora i najduže EU-rijeka, postoji jedna tvrtka. U njoj su na vlasti oni koji misle da su radnici tu da budu kuši! Ti vladari su pokorili, i uz pomoć ponekog „maršala Petaina“

utjerali strah u kosti kondukterima, blagajnicima ... a direkcija ih je, uz pokoji izuzetak, dočekala kao osloboditelje, taman kao i svojevremeno Austrija Fürera... Učinili su to u dvije godine. Otjerali su gotovo svakoga tko je radio poštujući zakone i pravila. Ostalo im je još da se obračunaju sa strojovođama i zato su upregnuli najjače što imaju – pozicije moći kojim prijete oduzimanjem egzistencije svakom tko im se usprotivi.

## „Arbeit macht frei“

Svakodnevno istresaju tone i tone bombi po nepokorenima i – poput Fürera, oduzimaju pravo za pravom iako nemaju pravo na to; poput Goebbelsa priređuju spektakle i održavaju parade i skupove podrške, slične onima u Nurnbergu, na kojima uglavnom marširaju novi vlakovi u kojima nema putnika; poput Göringa – dijele nezakonite otkeze i nezakonita upozorenja što je, egzistencijalno gledano, ravno udisanju „ciklona b“ u ustanovi na čijem ulazu piše „Arbeit macht frei“...

Likovi, naprosto, sami sebi izgledaju jako moćno i čini im se da im više ništa ne može stati na put – imaju moć, oružje, porobljenu većinu radništva, samo im je preostalo da se još obračunaju s onima koji se još uvijek nisu dali! No, taj moderni hrvatski

reich, zbog velikih promašaja voljenih vođa, ispod površine blještavila novih vlakova i gotovo mramorom popločenih kancelarija s egzotičnim tvrtkinim novcima plaćenim ukrasnim biljem, ima i velikih problema koji se više ne daju spremiti pod tepih. Reichu i vođama ponestaje novaca za ono što vole raditi – kupovati, kupovati, kupovati, trošiti, trošiti, trošiti... a zarađivati – ne znaju!

Od 2012. godine niti jedan mjesec HŽ Putnički prijevoz nije zabilježio rast prodaje nego – konstantan pad izvornih prihoda od prevezenih putnika. Porasli su samo prihodi iz Državnog proračuna (subvencije) i to za oko 160 milijuna kuna

godišnje i oni dolaze radili-ne radili. Paralelno s tim spiralnim padom prihoda, investicije se uglavnom drže na zadanim

veličinama, od njih se u pravilu ne odustaje, osim ako su u pitanju investicije u održavanje dizel-motornih vlakova, s izuzetkom „nagibnih“ na koje su ove godine potrošeni veliki novci bez nekog posebnog rezultata.

## Za veću produktivnost treba nam veća - administracija

Investicije u informatičku opremu premašuju zdravorazumski udio u ukupnim troškovima i tu se – ne štedi. Tu se novac nemilice troši i sve je, dakako, neophodno. Šef Informatike je, pogađate – prijatelj predsjednika Uprave! Kada radnički predstavnici ukažu na taj problem,

odgovara im se – to je poslovna odluka, vi ne vodite tvrtku, s vama možemo razgovarati samo o umanjenju prava radnika. A sedam milijuna kuna na nova računala (koja uglavnom služe kao pisaći strojevi) jest iznos nešto malo veći od iznosa koji bi se uštedio smanjenjem „kilometra“ strojovođa i konduktera u naredne tri godine do kada će možda kupiti i nova (neka zamijenjena su bila stara dvije godine)!? I kako onda odšutjeti taj problem, kako prihvatiti obrazloženje „to se vas ne tiče, to je poslovna odluka Uprave“? Pogotovu ako znate, kao što potpisnik ovih redaka zna, da i visokopozicionirana osoba iz HŽ Putničkog prijevoza izražava sumnju u „igre“ s tim natječajem? Kako

odšutjeti tri godine smanjenog „kilometra“ i gledati te tri godine u oči ljudima kojima se mjesečno iz džepa oduzima preko 200 kn, a to sve znate?

Nekako u isto vrijeme kada je Uprava poslala svoju platformu kojom želi smanjiti plaću, kilometar, ukinuti neke dodatke na cijenu sata rada, raspisan je i natječaj u iznosu većem od milijun kuna za – izgradnju još ureda u Strojarskoj u Zagrebu. Tvrtka se restrukturira, smanjuje se broj zaposlenih, vlakovi se ukidaju jer nemamo dovoljno dizel-motornih garnitura, autobusi mjesečno naprave preko 45.000 kilometara umjesto vlakova a oni – grade još ureda! „Zašto to radite,“ pitanje na

3 | reflektor | rujan, 2015. | Broj 75



## Apetiti su veliki, pohlepnih usta je puno, a novaca sve manje. Država više ne može služiti kao na dnu probušena „kasica-prasica“ iz koje razmažena derišta izvlače novac

koje ne dobivamo odgovor jer – pogađate – to je poslovna odluka i ne tiče se radnika! Osim što je to iznos trogodišnjeg dodatka za „rad u slobodnom danu“ strojovođa.

Naravno, direkcija se ne smanjuje, ona raste jer ona sama može sasvim pristojno živjeti od 505 milijuna kuna dobivenih od države, bez obzira vozili vlakovi ili autobusi. Kako odšutjeti takvo postupanje i živjeti s ljudima kojima je netko oduzeo dodatak za rad u slobodnom danu jer – tvrtka nema novaca – a vi znate da se rasipa na sve strane, čak do te mjere da se rade novi uredi u koje će se, kao i u one napravljene prošle godine, kupovati ukrasne biljke u isto vrijeme dok strojovođi puše za vratom zato što „nema novaca“ za brtvu na vratima koja je, usput budi rečeno, vjerojatno jeftinija od vazdazelene biljke koja se nalazi u uredu nekog glavnog referenta za nanošenje i skidanje grafita?

### Putnike ćemo slati e-mailom

Prošle je godine uprava si-lom htjela isforsirati raspisivanje natječaja za jedan informatički projekt vrijedan nekoliko desetaka milijuna kuna. Bukvalno, na vrat – na nos! Glave su padale kao za francuske revolucije svakom tko se usudio reći da nešto iz tog projekta nije potrebno ili da ne udovoljava potrebama tvrtke. Čak su se i u Upravi međusobno poćerupali, a sva-

kome tko je direktoru Informatike stao na put prijetilo je katapultiranje iz firme. „Katapultom“ je rukovao, nitko drugi nego osobno predsjednik Uprave Dražen Ratković. Prijetilo je da će biti potrošen iznos od, primjerice, 23 godine regresa za sve radnike HŽ Putničkog prijevoza, 22 godine iznosa umanjenja kilometra od 20% kako sad predlažu, 28 godina dodatka za rad u slobodnom danu za sve strojovođe i konduktere koliko nas sada ima ili 20 godina iznosa uštede na predviđenom smanjenju dodatka za nejednakom-jerni smjenski rad svih strojovođa i konduktera koliko nas sada ima. I to potrošen za nešto što uopće ne bi zadovoljavalo potrebu! Pa tko bi mogao sve to znati i odšutjeti, a ne poduzeti sve što je u njegovoj moći da to sve spriječi?

Apetiti su veliki, pohlepnih usta je puno, a novaca sve manje. Država više ne može služiti kao na dnu probušena „kasica-prasica“ iz koje razmažena derišta izvlače novac, uopće ne zato što se stalo tome na kraj nego zato što je sve manje i manje onih koji u nju mogu ubacivati. Treba prikazati radnike kao skupe, neproduktivne, lijene, s puno prava, prekobrojne i dodati im još pokoji parazitski epitet i tako pri-premiti javnost za veliku obmanu – radnici se u državnim tvrtkama ne bore za opće dobro i svoja prava u sklopu općih, nego za daljnje parazitiranje na račun radnika u „privatnom sektoru“. Apsurd je što takvu

sliku stvaraju baš – paraziti! Isti oni koji su, primjerice, u tri godine broj strojovođa smanjili za 20%, ili konduktera za 15%, a direkciju nisu doslovno ni dotaknuli! Čak su im, perfidno izigravajući zakone, mijenjali Pravilnikom o organizaciji nazive radnih mjesta a onda – bez kolektivnih pregovora – propisivali jednostranom odlukom cijene sata rada od, primjerice, 77,50 kn. Pa tko to može odšutjeti?

### Bolje skinuti malo grafita, nego prevesti puno putnika

„Marijino zvono“ je jedan restoran s prekrasnom ljetnom terasom u zagrebačkom trnju. Mjesto gdje predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza provede pokoji ugodan trenutak u društvu – supruga vlasnice tvrtke koja je podizvođač Tehničkih servisa. Spomenimo usput, šef Skupštine Tehničkih servisa je nitko drugi nego - predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza, a firma podizvođač baš za Tehničke servise obavlja posao na vlakovima u vlasništvu HŽ Putničkog prijevoza. Ako ste pomislili da ta podizvođač-tvrtka popravlja dizel-motorne vlakove kojim nemamo dovoljno zbog čega nam svakodnevno u Osijeku, Virovitici, Varaždinu, Bjelovaru, Vukovaru, Županji, Splitu, Šibeniku, Kninu (...) voze autobusi onda ste pogriješili. Niste u pravu ni ako ste pomislili da ta tvrtka izrađuje brtve za vrata na upravljačnicama, ili – nedajbože – servisira klima uređaje na vlakovima. Ništa od toga, naime, nije točno jer – tvrtka je specijalizirana za skidanja grafita!?

Ne treba ići daleko, dovoljno je samo otići do Dobove, i vidjeti slovenske vlakove prekrivene grafitima na kojima klima uređaji rade besprijekorno i imaju dobro zabrtvljene upravljačnice, a autobus odveze vlak samo kad ledena kiša – jednom u 50 godina – potrga kontaktnu mrežu. Kod nas, grafiti su prioritet! I kad još tome dodate da je za grafite specijalizirana tvrtka-podizvođač osnovana samo koji mjesec prije nego li je dobila posao za Tehničke servise i da joj je to prvi



pravi posao... Pa onda kad još znate da HŽ Putnički prijevoz ne može bez javnog natječaja sklopiti posao s nikim, osim s tvrtkom u svom vlasništvu (Tehnički servisi), ali da Tehnički servisi za sklapanje posla ne moraju raspisati javni natječaj. Pa pročitate u jednom tjedniku kako se uprava HŽ Putničkog prijevoza kune da nema ništa s odabirom podizvođača za taj posao i da se u to nije petljala nego su to učinili sami i ničim izazvani Tehnički servisi – a svojim očima gledate predsjednika Uprave HŽ Putničkog prijevoza kako na terasi onog restorana jede i blagoglagolji sa suprugom vlasnice tvrtke-podizvođača (i to sve vidite dva puta!), ne možete im ne biti neprijatelj osim ako se pravite blesavi. Nije problem, mogli bi smo mi na to sve, možda, i zažmiriti – ali, kako napisa onomad predsjednik Uprave, nema u firmi dovoljno novaca pa moramo malo, oko 20%, smanjiti „troškove rada“. Možda čovjek opet ide s nekim na ručak – vrag će ga znati!

### Ovo je biti ili ne biti za dostojanstvo radnika

Čemu dalje nabrajati. Rasipništvo koje hoda po tankoj niti između moralno upitnog i zakonski kažnjivog, a koje se želi prebijati samo i isključivo preko radničkih leđa - to je srž problema i geneza sukoba. Mi, strojovođe, ne mislimo da je premalo novaca iz državnog proračuna, nego je previše apetita. Sve i da mislimo, činjenica je da država više od ovoga (polu milijarde kuna) nema. A ono što nema ne može ni dati! Novaca od države dobijemo dovoljno, a za višegodišnji pad prihoda od prijevoza put-

### Rasipništvo koje hoda po tankoj niti između moralno upitnog i zakonski kažnjivog, a koje se želi prebijati samo i isključivo preko radničkih leđa - to je srž problema i geneza sukoba

nika nisu krivi radnici nego oni koji su 2013. godine, usred velikog zagrebačkog remonta, povišili cijene karata, oni koji svojim odlukama namjerno uništavaju vozne redove, oni koji svojim odlukama uvode autobuse umjesto vlakova, oni koji po 45.000 kn plaćaju autobuse Split-Zagreb-Split (vlak košta oko 27.000 kn), oni koji uvode povlastice za sve i svakoga bez ikakve analize, oni koji ne održavaju vlakove, oni koji plate izradu prototipa vlaka i na kraju ga ne kupe „jer nije dobar“ ali nitko ne odgovara za 40 suludo potrošenih milijuna kuna, oni koji umjesto da poprave dizel-motorne garniture novce troše na skidanje grafita, oni koji mijenjaju dvije godine stara računala, e oni su odgovorni.

I tek kad oni plate za sve te propuste, kad oni na svojim novčanicima osjete svu tragediju svojih promašenih odluka (a smrdi da su neke bile namjerno promašene), e tek onda možemo razgovarati o participaciji radnika u rješavanju problema kojeg radnici nisu napravili. A zašto nema odgovornosti – jeli to zato što se svi boje išta poduzeti pred izbore gurajući stvari pod tepih, ili zato što je štite diletantizam i rasipništvo, nije na nama da prosudujemo. Na nama je samo da ne dozvolimo da svojim zakonitim neradom i nezakonitim radom unište naša prava. Pa makar oni i prijetili stečajem koji je gotovo nemoguć. Jer, željezničkog putničkog prijevoznika u državi mora biti a kad u tom slučaju dođe stečajni upravitelj da bi pokrenuo vlakove trebaju mu – strojovođe, kondukteri, pregledači, blagajnici, informacijski radnici. Ni jednom stečajnom upravitelju nije bila potrebna Uprava koja je firmu i dovela u stečaj. Stečaja se, dakle, boje oni a ne radnici – jer njih u tom slučaju ne treba.

Na nama je da ustrajemo, da se ne predajemo. Prihvatimo se, kao što bi Churchill rekao, svojih dužnosti i tako se nepokolebljivo borimo protiv onih koji misle da mogu sve što hoće a ne znaju da ne mogu do kad hoće, da će, ako ova tvrtka potraje tisuću godina, ljudi i tada govoriti za ove događaje „Bio je to najsvjetliji trenutak borbe radnika za njihova prava“.

Dalibor Petrović



NEZAKONITA POSTUPANJA  
UPRAVE HŽ PUTNIČKOG PRIJEVOZA

# Svaka cica dođe na kolica!

**Bahatost uprave pri namjernom kršenju zakona (ne samo jednog!), ugovorenih obveza iz Kolektivnog ugovora i ugovora o radu radnika pojedinca, prilično će koštati HŽ Putnički prijevoz. Izjave poput: „Znam da moram, ali neću! Tužite, a dok sud ne presudi bit će po mom,“ najbolje govore o namjernom kršenju zakona ali i o neodgovornosti koja se oslanja na sporost sudstva i činjenicu da nikad, do sada, nitko nije odgovarao „iz svog džepa“. No, unatoč sporosti, stvari su se pokrenule te su počeli pristizati inspekcijski nalazi, zakazivati ročišta povodom sudskih tužbi, a pitanje je dana kada će se na dnevnom redu naći i osobna odgovornost**

Središnji ured Inspektorata rada 17. srpnja 2015. godine uputio je odgovor vezan i uz tri prijave protiv HŽ Putničkog prijevoza, a iz kojeg je vidljivo da je uprava Društva načinila tri gruba prekršaja te da su protiv tvrtke, ali i odgovornih osoba, podignute prekršajne prijave. Naime, 20. travnja 2015. godine podnijeta su tri podneska Središnjem uredu Inspektorata rada, vezana uz odbijanje uprave HŽ Putničkog prijevoza da poštuje svoje zakonske obveze. Prijave su podnijete nakon dva pismena upozorenja i neuspješna poziva da se poštuje zakon. Iz vremena prije podnošenja prijava datira i famozna izjava iz podnaslova ovog teksta izrečena od strane jednog od direktora HŽ Putničkog prijevoza.

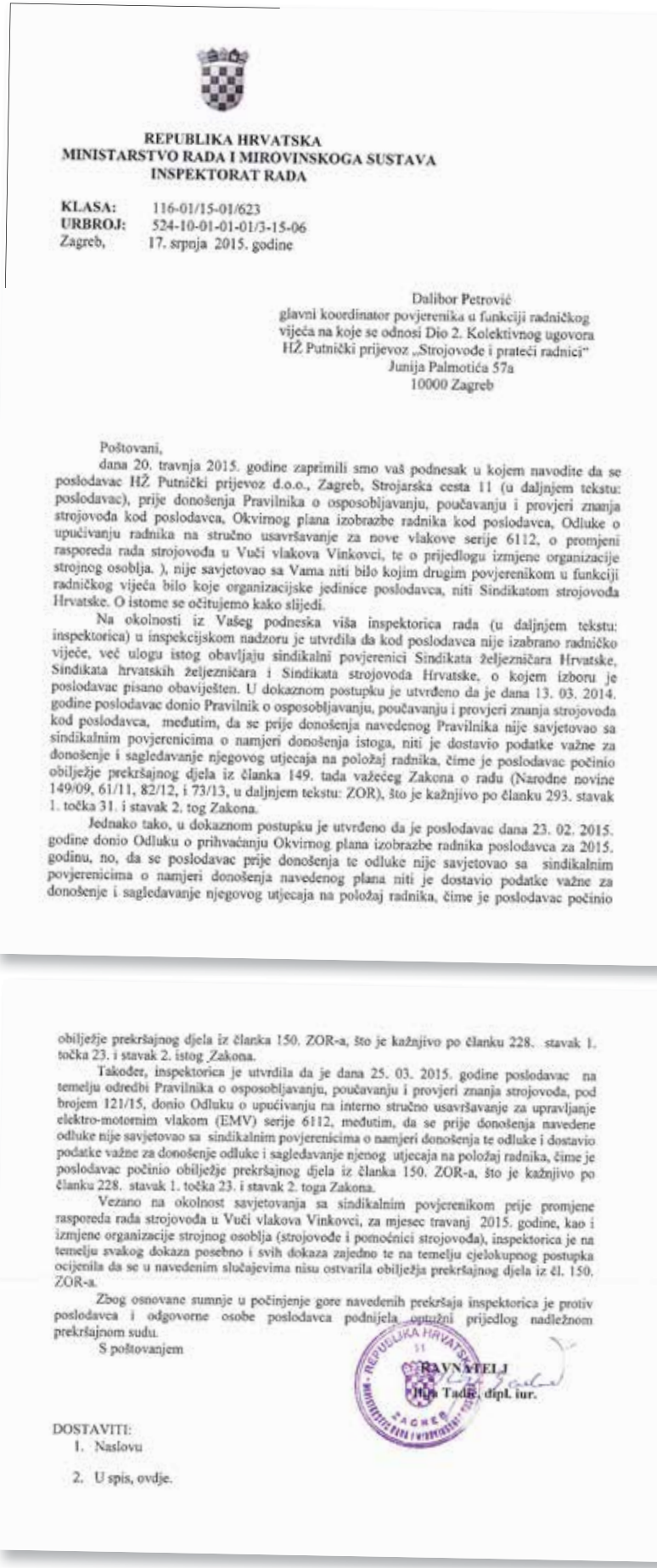
Otprilike u isto vrijeme – krajem travnja i početkom svibnja - zastupnik HŽ Putničkog prijevoza na sudu, prilikom hitne tužbe za zabranu štrajka, zazivao je podizanje tužbi protiv tvrtke. Naime, Uprava je radije riskirala štrajk i tužbe, nego sjela i razgovorom rješavala problem. Takvo njihovo postupanje, kada sudski pravorijek uslijedi i plate se određene kazne (npr. po prekršaju oko 120.000 kn) od strane

HŽ Putničkog prijevoza, otvorit će mogućnost da se pokrene odgovornost onih koji su takve bezrazložne odluke donijeli i time nanijeli štetu Društvu. Otišli oni iz tvrtke ili ne, bili u mirovini ili radili negdje drugdje – platiti moraju!. Tim više jer i nakon nalaza Inspektorata rada i podignutih prekršajnih prijava nastavljaju s istom praksom pokazujući da ne poštuju zakone niti nalaze inspekcijskih tijela koji njima nisu po volji.

U svim slučajevima u kojima je uprava HŽ Putničkog prijevoza grubo prekršila zakon, Kolektivni ugovor ili ugovor o radu podigli smo i podizati ćemo sudsku tužbu. Do sada dvije kolektivne i više pojedinačnih. Isto tako u slučaju zadnjeg nezakonitog naputka predsjednika Uprave HŽ Putničkog prijevoza kojim se grubo ne poštuju odredbe Kolektivnog ugovora o smjeni koja traje najmanje osam sati svi radnici će provesti propisanu proceduru (zahtjev za zaštitu prava- zahtjev za mirenje-tužba) ukoliko se nezakoniti naputak ne povuče.

Pravda ponekad jest spora, ali je dostižna. Gdje god bili – pronaći će ih!

Dalibor Petrović



NENAD HAVELKA, STROJOVOĐA **OTVORENO PISMO MOJIM ŠEFOVIMA I DIREKTORIMA**

# Draga upravo, ja vas se ne bojim!

Moje ime je Nenad Havelka. Sin sam pomoćnika strojovođe, unuk ložača parnjače, dečko koji radi ono što voli i voli ono što radi - voli vlakove, voli bit strojovođa. Već kao dijete volio sam vlakove, što je nekako i za očekivati s obzirom da su mi i djed i otac radili na lokomotivi. Oduvijek sam se divio ocu i njegovom radu, želio sam biti poput njega, a zbog njegovih priča o željeznici htio sam krenuti istim životnim putem. U mojim očima biti strojovođa značilo je više od same vožnje vlaka, a znači i danas bez obzira što sam u međuvremenu shvatio da s mojim poslom dolazi prilična razina stresa i svakodnevnih situacija s kojima se teško nositi. S ovim poslom obavezno dolazi i još jedan bitan detalj; ili donosiš odluke (sam jer nema nikog uz tebe iza koga se možeš sakriti) ili te protivnom jednostavno nema!

Biti strojovođa jest čast, ponos, barem u mojim očima, u očima zaljubljenika u željeznicu, lokomotive, putovanja... teško je to opisati onima koji nisu probali. Sad se netko od vas pita zašto to on nama priča? Odgovor nije težak, ja sam Nenad Havelka, varaždinski strojovođa kojeg niste uplašili nezakonitim rješenjima, prijetnjama otkazima, uručivanjem otkaza, ucjenama, zakulisnim igrama i, jednostavno, želim da svi znaju za moju odluku kojom sam likovima sumnjivog morala i stručnosti rekao NE, nećete na meni kršiti zakon niti ćete me natjerati da ga kršim, ma što god mi radili!

**Ako vam dam mali prst, odgrist ćete mi cijelu ruku**

Kod upisa u srednju školu roditelji su mi dozvoljavali sve osim upisa za strojovođu, ali nešto je u meni izazvalo plač i preklinjanje da mi dozvole baš to. Željeno na kraju i ostvareno. Našao sam se na vrhu upisne liste, među boljima u razredu, na maturi...

Ali svejedno sam došao na posao kao da sam s Marsa pao kad



**“Ja nemam nikakvu moć osim što znam da sam u pravu, što znam da smo svi mi strojovođe u pravu. E pa zato želim da svi znaju pa i vi draga upravo: ja Nenad Havelka, strojovođa s osam godina na lokomotivi, naprosto vas se ne bojim! Mojim strahom se neće nitko nahraniti pogotovu ne nečiji životinjski nagoni za posjedovanjem krvoločne moći. Ovo nije džungla, nego Hrvatska, a ako to moramo mi dokazati nije nikakav problem. Jer, mi smo uvijek naprijed!”**

sam vidio neke stvari. Ponosan sam na naše profesore koji su stvarno davali sve od sebe da nas pripreme na ono što nas čeka, ali nisu nas uspjeli pripremiti na nešto ne manje bitno, a to je na nepravdu, na zahtjeve za kršenje zakona i propisa, na rad za dobrobit nekoliko pojedinaca koji se kasnije mogu hvaliti kako su uspjeli preko tuđih leđa odraditi posao, a kada počine krupnu grešku jednostavno zgužvaju papir i bace ga u koš ili okrive nekog drugog. A ja sam, k vragu, došao raditi posao u kojem nema sitnih grešaka, posao gdje se greške plaćaju velikom materijalnom štetom, ljudskim životima, svojim životom ili robijom. Osim što su me kolege stariji od mene naučili dobrom obavljanju svog posla, donošenju odluka iza kojih stojim, naučili su me i borbi za pravdu, ma koliko god to živaca nekada koštalo!

Prije nekoliko mjeseci netko je od vas rukovodioca i rukovoditeljica odlučio da nas četvoricu strojovođa iz Varaždina pošaljete na privremeni rad u Ogulin, na prugu na kojoj nikad nismo bili i koja nije nimalo lagana, a rad se odvija samo noću. Poslali ste nas da popunimo radna mjesta strojovođa kojih vašom odlukom nema dovoljno, a to ne želite priznati! Jer vama je lakše poslati ljude iz raznih krajeva Lijepe naše nego priznati svoju grešku. Da, nas četvorica smo najmlađi s osam godina radnog iskustva pa nas se može „šutati“ po 300 km jer je to odlučio tamo neki direktor koji nema pojma što znači voziti samo noćne smjene na brdskoj pruzi koju ne poznaješ, i koji se pravi da nema pojma što o takvim stvarima kaže zakon, kolektivni ugovor i moj ugovor o radu jer, kaže moja šefica, ako ne odeš dobit ćeš otkaz. Nema veze što je protuzakonit! Kažu mi da je jedan vaš pravnik rekao da sam trebao postupiti po nezakonitom rješenju poslodavca i onda tužiti, zaboravljajući da



sam ja strojovođa i da sam se naučio „s pol' gasa“ nositi s protuzakornitim naredbama svojih šefova i šefica!

I tako smo nas četvorica odbili odlazak u Ogulin jer je to kršenje Zakona o radu, Kolektivnog ugovora i Ugovora o radu. Naravno, bilo je tu raznih prijetnji i još ih ima, suspenzija, upozorenja, pa potom povratak na posao da bi opet, samo dan nakon što smo vraćeni, dobili privremeni raspored za Ogulin. Ponovno sam izvratio cijeli film u glavi i razmislio o svemu. Ako ne postupim po tom nezakonitom nalogu maltretirat će me, ucjenjivati i nadalje prijetiti, a ako postupim kupit ću mjesec dana mira od svega toga i onda opet biti na početku, samo što ćete onda kad shvatite da možete sve, tražiti od mene da, možda, vozim vlak bez kočnica i prijetiti mi otkazom ako to ne učinim. A tada bih mogao završiti u susjednoj ni Lepoglavi, naravno ne turistički. I tako sam ja odlučio da neću, čak i pod prijetnjom nezakonitog otkaza, ugrožavati sigurnost prometa i ljudi, kršiti prava i propise jer sve počinje s malim stvarima, ni jedan požar nije počeo kao vatrena lopta, nego s malom vatricom koju nije imao tko ugasiti.

**Pravosudna „pljeska“ iza ušiju čeka na vas, nećete je izbjeći**

Sad ste mi poslali redovni otkaz jer moj je čin „teška povreda“ vašeg vragom danog prava da mimo ugovora o radu gospodarite mojim životom. Vaša odgovornost za nedostatak ljudi, vaš čin slanja ljudi i odvajanja od obitelji, vaše svjesno kršenje prava i propisa, ugovora o radu, vaše sakrivanje prekršaja i lažiranje dokumentacije, to nije nikakva povreda u vašim očima zato jer vi mislite da imate moć. I imate, ali moć blefiranja!

Prebacujete krivnju s jednih na druge... neki od vas kada sa mnom razgovaraju kažu „nisam ja, onaj je“, a neki „da je to sve velika glupost koju moraju provoditi“... Ostavili ste me tako doma prošli mjesec bez ikakvog razloga, bez ikakvog dokumenta u kojem bi pisalo zašto me taj mjesec nema na rasporedu, a samo zato da bi uplašili moje kolege i pričali priče „tako ćete i vi proći samo ako se drznete pozvati na vaše pravo“. Početkom kolovoza vratili ste me

radit, kao da ništa nije bilo. Odradio sam par turica, a kad ono nakon noćne poštar me počasti s dva plava pisma od vas u kojim je stajala Odluka o neisplati plaće za srpanj i Odluka o otkazu s otkaznim rokom od 5 tjedana. Slatko se nasmijah. Trakavica se samo nastavlja jer dobro vi znate da niste u pravu. Da jeste, ne bi li mi odmah dali izvanredan otkaz, još u lipnju? Naravno, znate da bi na sudu dobili „pravosudnu pljesku iza ušiju“, pa razvlačite i razvlačite, jer da smo odmah to riješili na sudu s čim bi plašili sve ostale? No i tome će doći kraj. Strpljiv sam ja dečko, a tko je strpljiv taj je i spašen!

Poanta ovog mog pisma nije da vama i svima koji ga pročitaju „prodajem muda pod bubrege“ kao naš dragi predsjednik Uprave koji lijepi svoja politička pamflet-obračanja „urbi-et-orbi“ u knjigu naredbe strojovođa i traži odgovornost strojovođe ako nije potpisao tu „naredbu“... Poanta je da vam želim reći da se vaša moć hrani našim strahom, a dok nema našeg straha nema ni vaše moći da preko naših leđa sakrivete svoje pogrešne odluke, kršite zakone, kolektivni ugovor, ugovore o radu, propise...

Ja nemam nikakvu moć osim što znam da sam u pravu, što znam da smo svi mi strojovođe u pravu. E pa zato želim da svi znaju pa i vi draga upravo: ja Nenad Havelka, strojovođa s osam godina na lokomotivi, naprosto vas se ne bojim! Mojim strahom se neće nitko nahraniti pogotovu ne nećiji životinjski nagoni za posjedovanjem krvoločne moći. Ovo nije džungla, nego Hrvatska, a ako to moramo mi dokazati nije nikakav problem. Navikli smo na to. A svakako smo uvijek naprijed!

Nenad Havelka



**Najprije te ignoriraju.  
Potom te ismijavaju.  
Onda se bore protiv tebe.  
Na kraju pobijediš.**

(Mahatma Gandhi)

# POKUŠAJ POVRATKA FEUDALIZMA NA ŽELJEZNIČKE PRUGE Što je babi milo, to se babi snilo!

**Uprava HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. uputila je 4. kolovoza 2015. godine sindikatima takozvanu Platformu poslodavca za kolektivne pregovore kojom izražava želju da, u najmanju ruku, promijeniti kompletan smisao i duh važećeg Kolektivnog ugovora a sve kako bi amortizirala svoju nekompetentnost koja je HŽ Putnički prijevoz dovela u tešku situaciju u kojoj jest. Očajnički pokušavajući amortizirati rezultate svoje nesposobnosti samo i isključivo preko leđa radnika, a najviše strojovođa i konduktera, te prikriti katastrofičnu situaciju neodržavanog voznog parka koji je prihode doveo u spiralan pad, Uprava izražava želju da promjenom velikog broja odredbi Kolektivnog ugovora HŽ Putnički prijevoz pretvori u društvo u kojem će nesposobna elita probranih neradnika moći terorizirati svojom nesposobnošću i neznanjem sve radnike, a uz to i s debelo smanjenom plaćom**

Cijela platforma je napisana potpuno nemušto, nesuvislo, bez i najmanje argumentacije zahtjeva, kao da su jednostavno napisali „eto, predlažemo jer mi tako hoćemo!“ Platforma obiluje i hrpom smiješnih viceva kojima se obični puk ne može slatko nasmijati kao vicu o Muji i Hasi samo zato jer je iz njih vidljivo koliko su nesposobni oni koji vode sustav vrijedan nekoliko milijardi kuna i u kojem radi gotovo dvije tisuće radnika. Platforma, dakako, indirektno pljuje i po Vladi Republike Hrvatske, resornom ministru i – najviše – ministru gospodarstva Branku Grčiću. Naime, platforma napisana 4. kolovoza 2015. započinje riječima „Zbog otežane gospodarske situacije“ dok i premijer i svi ministri kao papagaji ponavljaju da je situacija u Hrvatskoj bolja nego prošle godine. Dobro, možda je Uprava mislila, pišući o otežanoj gospodarskoj

Prihod od prevezenih putnika je gotovo u spiralnom padu, a jedina konstanta su sredstva iz proračuna koja se nemilice troše na uređenje prostora umjesto na prijevoz putnika (evo, ovih dana je raspisan natječaj da se u zagrebačkoj Strojarskoj, sjedištu HŽ PP-a, načini još desetke novih ureda za pišljivih nešto više od milijun kuna /u startu – poslije to uvijek naraste aneksima ugovora/), održavanje vozila koje sve više i više liči na uništavanje umjesto na održavanje (naravno, ne krivicom radnika održavanja, nego Uprave Tehničkih servisa koja je, manje-više, ruka desnica Uprave HŽ PP-a kada je u



pitanju trošenje novaca na kojekave gluposti poput skidanja grafita); a putnike ćemo – uskoro – slati e-mailom umjesto vlakovima jer u informatiku upumpavamo novaca skoro pa više nego u održavanje dizel-motornih vlakova kojih nema i zbog čega od 7. rujna ukidamo neke vlakove... Sve u svemu, HŽ Putnički prijevoz jest u katastrofalnoj situaciji, a uzrok takve situacije nije ni malo nepoznat – nesposobnost Uprave da vodi Društvo u održivom poslovanju, bez – ako ne (uvijek) protuzakornitog, onda moralno upitnog – rasipanja državnih novaca na kojekave izvođače i podizvođače uslijed obavljanja prilično nepotrebnih poslova poput, recimo, gotovo tromilijunskog skidanja grafita s vlakova u vrijeme dok nam autobusi voze umjesto vlakova jer naprosto nemamo dovoljno ispravnih dizel-motornih garnitura.

U nastavku donosimo neke od prijedloga Uprave s osvrtom na njih..

**čl.17. Kolektivnog ugovora – institut privremenog obavljanja drugih poslova.**

***Prijedlog:** Predlaže se primjenu navedenog instituta uskladiti sa poslovnom praksom i tumačenjem Povjerenstva za tumačenje Kolektivnog ugovora na način da se navedena odredba nadopuni na način da se izričito navede da se navedeni institut odnosi i na privremeno obavljanje poslova istog radnog mjesta u drugom mjestu rada.*

***Obrazloženje:** Navedena odredba je u praksi kod strojnog osoblja prouzročila određena postupanja radnika koja se pokušavaju opravdati nemogućnošću postupanja poslodavca na predloženi način, a što je kao postupak imalo pokretanje radno-pravnih postupaka protiv radnika koji su odbili postupiti sukladno nalogu poslodavca.*

Ovim prijedlogom Uprava de facto priznaje da je svo maltretiranje

koje je po njenom nalogu provedeno nad strojovođama u Varaždinu, Vinkovcima, Sl. Brodu i N. Kapeli silujući ih da – pod krinkom obveze iz čl. 17 – MORAJU ići u drugo mjesto rada, bilo protuzakornito. Oni to, očito, znaju jer predlažu da se sada taj članak izmjeni na način da im se omogući feudalno gospodarenja životima radnika, a s obzirom da znaju da to nisu mogli, onda njihovo postupanje u tom slučaju predstavlja svjesno nanošenje štete HŽ Putničkom prijevozu, a svjesno nanošenje štete već spada u nesavjesno poslovanje što onda beskrajno slični na kazneno djelo. Vrhunac gluposti je pak dio rečenice „uskladiti sa (...) tumačenjem povjerenstva za tumačenje Kolektivnog ugovora“ što čak i iz aviona daje jasnu sliku da je nesretno tumačenje od 1. lipnja 2015. godine bila nasilna i protuzakornita promjena odredbi Kolektivnog ugovora provedena na način poznat Upravi. No, o tome će krajnji pravorijek donijeti sud, a Sindikat strojovođa će učiniti sve da šteta

koja će time biti prouzročena HŽ Putničkom prijevozu bude namirena od onih koji su je silovanjem zakona i prouzročili, a ne od Društva.

**čl.25.st.3 i st.4., te čl.186.st.3. i st.4. – Mjesečni raspored radnog vremena**

***Prijedlog:** Predlaže se odredbu o mjesečnom rasporedu radnog vremena izmijeniti na način da se briše obveza savjetovanja sa radničkim vijećem ili sindikalnim povjerenikom, te da se odredba o obvezi objave rasporeda radnog vremena sedam dana unaprijed nadopuni s odredbom osim u slučaju prijekne potrebe za radom radnika.*

***Obrazloženje:** Poslodavac smatra da nema potrebe za savjetovanjem o mjesečnom rasporedu radnog vremena, kada navedeno dostatno uređuje odredba čl.150. Zakona o radu; dok se savjetovanje o rasporedu radnog vremena obavlja prilikom izrade voznog reda odnosno rasporeda rad-*



*nog vremena, pa stoga nema potrebe da se dodatno provodi postupak savjetovanja za svaki mjesečni raspored radnog vremena. Nadalje, a što se tiče odredbe o obvezi objave rasporeda radnog vremena sedam dana unaprijed na tragu odredbe čl.66.st.15-Zakona o radu treba nadopuniti s navođenjem osim u slučaju prijeko potrebe.*

Uprava predlaže da se iz Kolektivnog ugovora briše odredba o obaveznom savjetovanju s radničkim vijećem ili sindikalnim povjerenikom, te da se odredba o obvezi objave rasporeda radnog vremena sedam dana unaprijed ograniči na način da se radnika može obavijestiti o promjeni rasporeda i u kraćem roku u slučaju prijeko potrebe. Ovo jasno govori o nesposobnosti Uprave i njenog drugog reda zapovijedanja (regionalni šefovi i šefice) da organiziraju posao kako treba, a da bi to prikrili potrebno je omogućiti sustavno maltretiranje radnika, uglavnom strojovođa i konduktera. Pa tako, primjerice, u Splitu, ako bi se ovo omogućilo poslodavcu, tehnolog 1 ne bi više imao potrebu da radi sumnjiva i protuzakonita djela krivotvorenja službenih isprava i unošenja lažnih podataka, a njegov nadređeni šef Podregije ne bi imao problema da to sve prikriva. Oni bi, u tom slučaju, mogli od radnika raditi što god ih je volja i kad god ih je volja. Zanimljivo je da sposobne Uprave i regionalni šefovi koji ne prikrivaju sumnjiva djela i izvanredne događaje, nemaju takvih problema, no kada je nesposobnost osnovna vrlina, onda nema drugog načina nego li maltretirati radnike. Sad bi još to trebalo i ozakoniti!

-----
**čl.40. - Preraspodjela radnog vremena**

***Prijedlog:** Predlaže se izmijeniti odredbu o mjesečnoj preraspodjeli na način da se umjesto mjesečne preraspodjele uvede više mjesečna preraspodjela.*

***Obrazloženje:** Važeći KU predviđa mjesečnu preraspodjelu, dok je prirodno poslovanja poslodavca i zakonskoj normi primjerenija višemjesečna preraspodjela, ZOR omogućuje višemjesečnu preraspodjelu do maksimalno četiri mjeseca, odnosno*

*šest mjeseci ukoliko je navedeno u skladu s KU. što se tiče tjednog radnog vremena, preraspodijeljeno radno vrijeme može biti osam, odnosno uz suglasnost radnika, šesnaest sati duže od redovnog radnog vremena (mjesečno 32 odnosno 64 sata). Trenutno uređenje mjesečne preraspodjele uz mogućnost maksimalnog računanja 10 sati u idući mjesec nije primjerena mogućnostima instituta preraspodjele te potrebama poslodavca.*

Uprava bi uvela „višemjesečnu“ preraspodjelu, pozivajući se na „prirodu poslovanja poslodavca“. Osim što su zbog svoje nesposobnosti i neznanja u potpunosti devastirali vozni park, rastjerali kadrove koji su nešto znali i mogli napraviti bez da krše zakone, postavili na rukovodeća mjesta ljude koji prikivaju izvanredne događaje i protuzakonita djela, otjerali putnike i pretvorili se možda u najvećeg autobusnog prijevoznika u Hrvatskoj, ništa se baš drugo nije promijenilo u prirodi poslovanja da bi se sad morala mijenjati ova odredba Kolektivnog ugovora.

-----
**čl.48. i čl.202. do čl.204. - Broj dana godišnjeg odmora**

***Prijedlog:** Obzirom na zakonom određeni broj dana godišnjeg odmora u minimalnom trajanju od četiri tjedna, te broj dana GO sukladno KU, te određenju pojma radnog dana proizlazi pravo za veliki broj radnika mogućnost na GO u trajanju od šest tjedana. Predlaže; se broj dana GO smanjiti za tri dana, te da maksimalan broj dana GO bude 27 dana.*

***Obrazloženje:** Obzirom na zakonsku regulativu, te potrebe radnika za odmorom;; poslodavac smatra primjerenom odredbu od maksimalnom GO u trajanju od 27 dana, te da se tri dana GO umanje ponajprije na prema kriterijima složenosti poslova, radnog staža i godina života. Navedeno bi predstavljalo uštedu od cca 2.250.00,00 kn (bruto I) za umanjeње od tri dana GO.*

Uprava bi htjela ograničiti godišnji odmor na maksimalno 27 dana čime bi, kažu, uštedjeli više od dva milijuna kuna... Dva milijuna kuna to je, otprilike, dva člana Uprave koliko ih sada imamo više nego

li je potrebno, te svi oni dani jednog rukovodioca iz direktije koje on ne provede na radnom mjestu... I još bi, vjerojatno, nešto više ostalo!

-----
**čl.85. - Postupak prije redovnog otkazivanja**

***Prijedlog:** Namjera je navedenu odredbu u cijelosti uskladiti sa odredbom ČJ.119, Zakona o radu, te da se ista odnosi na slučaj redovitog otkaza uvjetovanog ponašanjem radnika, kada je poslodavac prije otkazivanja dužan pismeno upozoriti radnika, osim ako postoje okolnosti zbog kojih nije opravdano očekivati od poslodavca da to učini,*

***Obrazloženje:** Trenutno poslodavac ne može primijeniti institut redovnog otkaza uvjetovanog ponašanjem radnika bez prethodnog upozorenja na prava i obveze iz radnog odnosa, a što u mnogim slučajevima narav povrede i razlozi pravdaju da se upozorenje uopće ne ispostavlja. Zbog navedenog razloga poslodavac je prisiljen više primjenjivati institut izvanrednog otkaza, a koji je institut poslodavcu teže dokazati, dok je i za radnika nepovoljniji jer nema odredbe o otpremnini i otkaznom roku.*

Uprava bi htjela ostaviti samo zakonsku odredbu (mada, iskreno, nije jasno zašto i nju kada ne poštuju zakone) na način da redovni otkaz može dati i onom radniku koji nije imao propusta u prošlosti. Time bi, u stvari, samo produžili sebi vrijeme za davanje izvanrednog otkaza (koji moraju dati u roku 15 dana ili nikad više za istu radnju), što bi amortiziralo njihovu nesposobnost i inertnost, ali – što im je bitno – i dalo mogućnost da se radnika drži u svakodnevnom strahu. Jer, primjerice, bilo bi dovoljno nekom činitelju protuzakonitih djela koji je u milosti, recimo nekog šefa Podregije ili nekog iz Uprave, reći da ne želite prekršiti zakon po njegovom nalogu da bi ste dobili otkaz. A za njih je smo uplašen radnik – dobar radnik...

-----
**čl.95. KU - Mirenje u individualnim radnim sporovima**

***Prijedlog:** Predlaže se postupak mirenja u individualnim radnim sporovima detaljno urediti, obzirom na to da je trenutno navedeni institut uređen čl.95. KU o određenom dijelu*



*pravno neuređen i nedorečen, a što u praksi može dovesti do određenih problema i nejasnoća u postupanju.*

***Obrazloženje:** Obzirom na gore već navedeno, a kako je uređeno već u mnogim javnim poduzećima i tijelima, smatra se potrebnim da ugovorne strane suglasno, a nastavno na odredbu ČL95. KU, donesu poseban Pravilnik o načinu i postupku mirenja gdje bi se navedeni postupak uređio na način koji ne bi ostavljao nikakve dvojbe ili nejasnoće.*

Uprava bi htjela, s namjerom da maksimalno onemogući podizanje sudskih tužbi zbog kršenja prava radnika, razvući proces mirenja i učiniti ga toliko kompliciranim postavljanjem bar stotinu proceduralnih zamki, a kako bi onda na sudu rušila tužbe zbog „proceduralnih“ propusta, znajući da je zakon prekršila. Naravno, netko tko ne krši zakon, ne boji se tužbe i nema potrebe raditi „minsko polje“ od procedure mirenja, zar ne?

-----
**čl.99. st.4, KU - Dostava putem oglasne ploče poslodavca**

***Prijedlog:** Predlaže se smanjenje roka u slučaju vršenja dostave isticanjem na oglasnu ploču poslodavca na način da se dostava smatra izvršena istekom jednog dana od dana isticanja na oglasnu ploču, umjesto roka od osam dana,*

***Obrazloženje:** Dosadašnja praksa dostave putem oglasne ploče poslodavca se umjesto iznimke pretvorila u pravilo, jer radnici u slučaju nepovoljnih odluka u mnogim slučajevima odbijaju preuzimanje na radnom mjestu odnosno preuzimanje preporučenih pošiljki. Kako u takvim slučajevima posljedice takvih radnji ne bi snosio isključivo poslodavac, a pogotovo što se radi o dostavi ukoliko ista ne uspije redovnim putem, ponajprije iz razloga odbijanja prijema od strane radnika, predlaže se navedeno skraćenje roka.*

Želja Uprave je da se smatra da je radnik upoznat s obavijesti ako je ista bila obješena na oglasnoj ploči jedan dan. U prijevodu to znači sljedeće. Radnik je na godišnjem odmoru do 20. srpnja. 15. srpnja, u pola godišnjeg odmora, zove ga šef da se 17. srpnja, dakle prije

završetka godišnjeg odmora, javi na posao i da mu je napisano rješenje te da dođe po njega. Radnik kaže da ne može jer je na godišnjem i udaljen je 500 km od posla, a šef potom objesi rješenje na oglasnu ploču (15. srpnja), a ako se radnik ne pojavi 17. srpnja na poslu – otkaz! Dakle, gospoda žele radnike imati na lancu poput pseta – pa kad im pseto treba onda „Dodi!“, a kad pseto ne treba onda „kuš“.

-----
**čl.129, KU - Uvođenje odredbe o destimulaciji plaće**

***Prijedlog:** Predlaže se nadopuna čl.129. KU odredbom o mogućnosti destimulacije u iznosu do 10% iznosa plaće, ali maksimalno do 1,000,00 kn i u najduljem mogućem trajanju od tri mjeseca.*

***Obrazloženje:** Navedeno je u cilju svrhovitosti i učinkovitijeg rada radnika, te usklađivanja s odredbom 6L249. KU koja to za strojno osoblje već propisuje.*

Ova promjena se samo donosi na Dio 1. Kolektivnog ugovora, jer je u Dijelu 2. već ugovorena („donesena“ iz KU HŽ Vuče vlakova). Međutim, primjena ugovorene odredbe iz Dijela 2. jest u zadnje vrijeme klasična zlorporaba (npr. nepotpisivanje pisma predsjednika Uprave u Knjizi naredbi u koju se stavljaju obavijesti vezane uz sigurnost prometa). Također, Poslodavac čini nezakonitost primjenom destimulacije prije nego li obavijesti radnika o tome.

-----
**čl.133. i čl.250. KU - Uvećanje plaće radnika**

***Prijedlog:** Predlaže se smanjenje iznosa od 250% za stvarno odradene sate u dane blagdana na iznos od 150 %. Također se predlaže smanjenje dodatka za rad u nejednako mjeranom smjenskom radu i dvokratnom radnom vremenu sa 5% na 2,5%.*

***Obrazloženje:** Dani blagdana se sukladno uvećanju iz ovog članka plaćaju u iznosu uvećanja od 150%, a na što se još dodaje iznos od 100% efektivnih sati. Dodatak za blagdan bi se trebao uvećati za postotak od 50% a kako je i određeno u navedenom članku KU, odnosno plaćanje bi trebalo biti u iznosu od 150 %. Nave-*

*denim obračunom bi godišnja ušteda za 14 dana blagdana bila u iznosu od cca 2,900.00,00 kn (bruto I). Također, smatra se da bi primjereno bilo smanjenje dodatka za nejednako mjerni smjenski rad na iznos od 2,5 %, trošak ovog dodatka na godišnjoj razini iznosi 3.506.000,00 kn, isto tako i za dodatka za rad u dvokratnom radnom vremenu,*

Ovime se direktno radnike koji ne rade u osmosatnom radnom vremenu stavlja u diskriminirajući položaj. Naime, radnicima koji rade na osmosatnom radnom vremenu svaki blagdan se računa kao 8 sati rada (100%). dok se radnicima koji rade u smjenskom i nejednakomjernom smjenskom radu isto ne obračunava i zbog tog se ovim zadnjima blagdan koji rade obračunava sa 100% + 100% za ostvareni rad + 50% za dodatak. Tek ukoliko bi se i radnicima koji rade u smjenskom i nejednakmjerno smjenskom radu svaki blagdan u startu računao kao 8 sati (bez obzira radili ili ne radili), onda bi i predloženo od strane Uprave bilo na tragu jednakopravnosti, a ovako se jasno vidi tendencija za diskriminacijom ponajprije strojovođa i konduktera, ali onda i svih ostali koji nisu administracija.

Nadalje, želje Uprave za smanjivanjem dodatka za rad u nejednakomjernom smjenskom radu samo potvrđuje namjeru da se ošteti isključivo strojno i vlakopratno osoblje.

-----
**čl.134. KU - Odazivanje na rad u slobodno vrijeme**

***Prijedlog:** Predlaže se umanjenje dodatka za odazivanje na rad po pozivu sa 10% na 5%.*

***Obrazloženje:** Smatra se da je navedeni iznos dodatka primjeren, pogotovo uzimajući u obzir iznimnost situacije kada se radnik dužan odazvati po pozivu. Trošak ovog dodatka na godišnjoj razini iznosi 836.949,00 kn.*

Uglavnom se odnosi na konduktere (odredba iz Dijela 1. Kolektivnog ugovora) i kada se gleda kumulativno s prijedlogom da se omogućiti svakodnevna promjena rasporeda i još k tome bez savjetovanja sa sindikatom ili radničkim vijećem, jasno je da se njome želi



amortizirati povećani trošak rada zbog nesposobnost rukovodećeg kadra za kvalitetnom organizacijom rada, pa na tome tragu – misle u Upravi – treba smanjiti ovo pravo kako bi šefovi mogli raditi što ih je i kada ih je volja bez obzira što bi se time znatno uništio socijalni i društveni položaj radnika, ponajprije strojovođa i konduktera.

#### čl.147. i čl.149. KU - Dnevnice i kilometar

**Prijedlog:** Iznos dnevnice je potrebno smanjiti sa 150,00kn na 120,00 kn, te međunarodnu dnevnicu za 20%, što će ujedno s obzirom na način izračuna kilometra utjecati i na smanjenje naknade kilometra za 20%. Ukupni iznos troška kilometra u 2014.god. iznosio je 10.744.955,64 kn, dok je ukupni iznos troškova dnevnicu u 2014.god. iznosio 3.339.763,45 kn odnosno ukupno troškovi kilometra i dnevnicu u 2014.god. u iznosu od 14.084.719,09 kn. Nastavno: a što se tiče naknade troška kilometra te navođenja što se uračunava u vrijeme provedeno na putu, navedeno bi trebalo uskladiti s institutom dnevnicu te u navedeno vrijeme nikako ne uračunavati vrijeme pripreme i raspreme ili dopisane sate.

**Obrazloženje:** Predloženi Iznos dnevnicu se smatra dostatnim radi ostvarivanja svrhe dnevnicu, te je iz navedenog razloga navedeni iznos veće implementiran u KU društvu HŽ Infrastruktura d.o.o. Nadalje, a što se tiče određivanja što obuhvaća vrijeme za koje se računa trošak kilometra, smatra se da se isto mora odnositi na vrijeme putovanja izvan mjesta rada i mjesta prebivališta, a ne za vrijeme pripreme i raspreme ili dopisanih sati,

Dnevnica od 120 kn NIJE dovoljna za zadovoljavanje svrhe njenog postojanja (oko 15 EUR) s obzirom na cijene onoga što bi dnevnicu trebala pokrivati. Što se pak tiče obračuna kilometra, vidljiva je namjera Uprave da – osim smanjenja dnevnicu – strojovođama i kondukterima dodatno smanji pravo proizašlo iz nje promjenom načina obračuna vremena. Gledano u cjelini, a nakon ovog prijedloga, potpuno je ispravan zaključak da ova platforma poslodavca ima jasan

cilj – smanjiti primanja strojovođa oko 20% i konduktera koji postotak manje, a svih ostali znatno manje, a nekih ni malo.

#### čl.189. KU - Radno vrijeme strojnog osoblja

**Prijedlog:** Odredbu o radnom vremenu predlaže se izmijeniti na način da se umjesto alineje planirana reži vožnja navede režijska vožnja radi preuzimanja željezničkog vozila (alineja 5), te da se izmijeni alineja da kod strojnog osoblja ulazi i vrijeme poslije 10 sali odmora provedenog u obrtnom kolodvoru (alineja 9). Također, odredbu čl.189.si.2. potrebno je uskladiti sa odredbom 61. 32.st3. KU. Odredbu člM89.st4. izmijeniti na način da se briše potreba pribave pristanka radnika do produženja radnog vremena do zakonski propisanog radnog vremena.

**Obrazloženje:** Navedeno se predlaže u cilju prilagođavanja instituta radnog vremena strojovođa odredbama Pravilnika o radnom vremenu izvršnih radnika u željezničkom prometu (Nar.nov. br. 105/08, 33/13) , ujednačavanju primjene navedenih pravila o radnom vremenu kako za strojovođe, tako t za ostale izvršne radnike u željezničkom prometu. Što se tiče mogućeg trajanja radnog vremena i produljenja, smatra se svrsishodnim mogućnost produljenja istog do zakonski propisanog radnog vremena, te da se navedenim putem radnicima društva nikako ne ugrožavaju njihova prava. Općenito se predlaže reguliranje radnog vremena strojovođa i izvršnih radnika na način kako uređuje gore navedeni podzakonski akt, koji u cijelosti primjenjuje kako europsku pravnu regulativu, tako i zahtjeve koji postavljaju potrebe obavljanja posiova navedenih radnih mjesta.

Dakle, evidentna je želja da se omogućući pravo poslodavca da strojovođu koristi do 10 sati, makar se u 10-tom satu nalazio 300 km od kuće. Kumulativno gledano s ostalim traženim izmjenama (promjena rasporeda rada kad hoće šef bez obveze objave sedam dana unaprijed, smanjenje naknade za „aviziranje“) bjelodano je postojanje namjere da se vratimo u 80-te godine. Također, i prijedlog da se briše odredba da se bez pristanka

strojovođe njegovo planirano radno vrijeme može produžiti je potpuno na tom tragu. Pojednostavljeno, prijedlog je na tragu slijeće konstatacije - radiš do kad ON hoće, koliko ON hoće i za novaca koliko ON hoće, a to onda nije ugovorni odnos poslodavca i radnika nego feudalni odnos Franje Tahija i kmetova,

#### čl.193.st 1. alineja 3. KU - Prekovremeni rad strojnog osoblja

**Prijedlog:** Predlaže se brisanje odredbe alineje 3. odnosno da radnik nije dužan raditi prekovremeno ukoliko se radi o radnicima strojnom osoblju koji rade na poslovima na kojim se staž osiguranja računa sa uvećanim trajanjem.

**Obrazloženje:** Predlagatelj smatra da odredba čl.65. Zakona o radu radnicima društva predstavlja dovoljnu zaštitu radnika u pogledu instituta



prekovremenog rada, nastavno na odredbe o radnom vremenu i trajanju smjene iz Pravilnika o radnom vremenu izvršnih radnika u željezničkom prometu, te da nema opravdanog razloga za ovom odredbom. Navedeno još i više je r navedenu mogućnost nemaju niti izvršni radnici na koje se primjenjuje Dio I KU.

Osim što je kroz cijeli prijedlog jasno da se prava želi smanjiti samo na zakonski minimum (iako je za Upravu i to očito previše jer ne poštuje niti zakone), ovime se želi natjerati strojovođe da rade kad Uprava hoće i koliko Uprava hoće – i još k tome za daleko manje novaca, a ne vodeći računa o sigurnosti prometa , težini posla, uvjetima na poslu...

#### čl.223. KU - Kriteriji utvrđenja viška radnika

**Prijedlog:** Obzirom na kogentne odredbe Zakona o radu o načinu i postupku utvrđenja viška radnika, smatra •1 potrebnim odredbe Kolektivnog ugovora koje se odnose na postupak utvrđenja viška radnika u dogovoru sa sindikatima uskladiti sa odredbama Zakona o radu, te sa potrebama društva poslodavca. Predloženi model i način uređenja predstavnicu poslodavca iznijeti će na sastanku povodom prijedloga izmjene kolektivnog ugovora.Predlaže se kod utvrđenja viška radnika iz čl.223.toč.2.st.1. brisati izmijeniti odredbu da se višak utvrđuje između svih radnika neovisno o kojem se radnom mjestu radi, te navesti da se višak utvrđuje između svih radnika na pojedinom radnom mjestu.

**Obrazloženje:** Navedeno je na tragu potrebe poštivanja strogo zakonskog uređenja instituta utvrđenja viška radnika, a nastavno na već formiranu sudsku praksu u društvu HŽ Cargo d.o.o., gdje je povodom primjene ovog instituta pokrenut određeni broj sudskih sporova, a koji su već rezultirali sudskim presudama i formiranom sudskom praksom. Što se tiče odredbe čl.223.toč.2.st.1. KU, predloženo je na tragu postupka utvrđenja viška u slučaju ukidanja radnog mjesta ili smanjenja broja izvršitelja na postojećem radnom mjestu, te da se u tom slučaju kao višak utvrđuju svi radnici na tom

radnom mjestu (ukidanje radnog mjesta) ili određeni broj radnika na tom radnom mjestu (smanjenje broja izvršitelja).

Niti su presude vezane uz HŽ Cargo takve kako ih Uprava HŽ Putničkog prijevoza opisuje (postoji presuda da su svi kriteriji, pa i taj, zakoniti), niti je to osnovna želje Uprave pri mijenjanju kriterija. Naime, ova odredba onemogućava Upravu da selektivno – po svojoj volji – proglašava viškom određenog radnika. Poznat je slučaj „namještanja tehnološkog viška“ kada se jednom radniku HŽ Putničkog prijevoza dodjeljivalo neko izmišljeno radno mjesto kako bi potom, za mjesec ili dva, isto radno mjesto bilo „ugašeno“ pa je onda on – s obzirom da je jedini na tom radnom mjestu – višak. Uprava namjerno prešućuje sudsku odluku po kojoj su kriteriji za utvrđivanje viška radnika u HŽ Cargu sudskom odlukom proglašeni – zakonitim! Nadalje, jasno je da se izmjenama kriterija želi nekoga zaštititi.

#### čl.248.st.13. i st.15. KU - Odazivanje na rad u vrijeme odmora

**Prijedlog:** Predlaže se smanjenje naknade za aviziranje sa 14% na 7 %, s tim da se predlaže da se vrijeme prekoračenja radnog vremena navede u trajanju od 120 min. umjesto dosadašnjih 60 min. Također, kao i u prethodnim točkama, predlaže se produljenje radnog vremena do zakonski propisanog radnog vremena, bez potrebe ishođenja posebne suglasnosti radnika.

**Obrazloženje:** U slučaju odazivanja strojovođa u vrijeme odmora, a vezano za uvećanje plaće u tom slučaju, zbog samog načina i karakteristika odvijanja procesa rada, predlaže se uvećanje plaće primijeniti na slučaj izuzetnog prekoračenja planiranog radnog vremena za 120 min, s tim da se kao primjeran iznos uvećanja u tom slučaju smatra u iznosu od 7 %. Ukupni trošak ove naknade na godišnjoj razini iznosi 551.000,00 kn,

Ukupan trošak aviziranja strojnog osoblja jest ravan, ili čak nešto manji, od troška jednog člana Uprave i to - misli Uprava - treba smanjiti kao i aviziranje kod konduktera (obadvo-

je „košta“ koliko dva člana Uprave), a ne broj članova Uprave. Također, u kontekstu i ostalih prijedloga, namjera je jasna – nećete imati turnuse, pitat ćete raspored svaki dan, a za to nećete dobiti nikakav novac.

#### čl.250. alineja 7. KU - Uvećanje plaće strojnog osoblja

**Prijedlog:** Predlaže se brisanje alineje 7. navedenog članka odnosno brisanje odredbe o uvećanje plaće za 5% za posebno stresan posao kod radnog mjesta strojovođa i pomoćnik strojovođe.

**Obrazloženje:** Smatra se da radnici zaposleni na radnom mjestu strojovođa i pomoćnik strojovođa, odredbama posebnih propisa koje propisuju posebne odredbe o radnom vremenu i načinu rada navedene kategorije radnika, te posebne odredbe o načinu uračunavanja staža osiguranja sa uvećanim trajanje, na svrsishodan način uvažavaju i pružaju zaštitu radnicima zaposlenim na navedenom radnom mjestu. Na istom su tragu \ ostale naknade za rad. Na godišnjoj razini radi se o iznosu uštede od 2.285.000,00 kn.

S obzirom na rad Uprave i Logistike, te ispravnost vozila, dodatak bi u ovom trenutku trebao iznositi bar 15%!

#### Dio III. KU - Odnosi sa sindikatima - Naknade sindikatima

**Prijedlog:** Predlaže se smanjenje isplate naknada koje se isplaćuju sindikatima odnosno povjerenicima te isto ograničiti na maksimalan iznos do 1.000.000,00 kn. Trenutno se s navedene osnove u društvu godišnje isplaćuje iznos od cca 2.500.000,00 kn.

**Obrazloženje:** Uzimajući u obzir odredbe Zakona o radu i drugih radno-pravnih akata, te sam način financiranja i djelovanja sindikata gdje se isti financiraju ponajprije iz članarine svojih članova, također ZOR nije blagonaklon prema financiranju ili drugim načinima podupiranja sindikata od strane poslodavca. Smatra se da bi predloženi iznos bio primjeren, pogotovo jer je poslodavac sindikalne povjerenike odnosno druge sindikalne predstavnike radi obavljanja njihovih sindikalnih zadaća i

dužnosti iste oslobodio obveze rada, iste plaća kao da rade, te iste plaća dodatno još i u povećanom iznosu, Smatra se da bi isplata takvih naknada u iznosu do 1.000.000,00 kn bila primjerena.

Jedino oko čega bi smo se mogli bez rasprave složiti, čak da se i ukine u potpunosti.

#### Otkaz kolektivnog ugovora

**Prijedlog:** Važeći tekst Kolektivnog ugovora ne predviđa mogućnost otkazivanja Kolektivnog ugovora.

**Obrazloženje:** Predlaže se unijeti odredbu o mogućnosti otkaza Kolektivnog ugovora i sastojke o otkaznim razlozima i rokovima sukladno čl.200. Zakona o radu, dok bi se otkazni razlozi i rokovi detaljno utvrdili na sastanku povodom prijedloga izmjene KU (pad prihoda iz državnog proračuna, povećanje naknade za trasu, likvidnost društva i si.)

Tek kad Uprave počne provoditi Kolektivni ugovor onakav kakav je na snazi u cijelosti i neselektivno, možemo razgovarati o ovakvoj i ovakvim odredbama. A do tada ćemo razgovarati pravnim putem, točno onako kako su Uprava i njen predstavnik na sudu pri raspravi o štrajku preporučili – tužite za prava koja ne poštujuemo iz Kolektivnog ugovora. E pa baš to radimo!

#### II./ SMANJENJE PLAĆE RADNIKA

**Prijedlog:** Predlaže se smanjenje bruto I iznosa plaće u iznosu od 10 % za vremensko razdoblje od 01. rujna 2015.god. do 31. prosinca 2016. god.

**Obrazloženje:** Obzirom na obvezu provođenja stavki iz Programa restrukturiranja društva, a koji je trenutno u postupku ocjenjivanja pred Europskom Komisijom, Program sadrži obvezu smanjenja troškova rada u slijedećem vremenskom razdoblju, ovim se putem, a radi mogućnosti ispunjenja obveza navedenog Programa, pogotovo jer društvo ima pravni status poduzetnika u poteškoćama, predlaže smanjenje plaće kao troškova rada u navedenom iznosu i vremenskom razdoblju. Smatramo da navedeno omogućuje i iznos prosječnih plaća

po pojedinim zanimanjima, a koji je prosjek iznad državnog prosjeka, a pogotovo prosjeka u državnom sektoru, a kojeg sektora naše društvo čini sastavni dio.

Troškovi rada nisu isto što i cijena rada. Trošak rada su ukupne plaće i on se može smanjiti ukidanjem bespotrebnih radnih mjesta i smanjivanjem najglomaznije direkcije nekog putničkog prijevoznika u Europi, a ne izgradnjom dodatnih uređskih prostora kako bi svaki od njih imao svoj ured, klimatiziran, s novim namještajem i kupljenim ukrasnim biljem, praznim za blagdan iako primaju 100% kao da rade... Tek kad se ovakve „rezerve“ iscrpe, na red bi mogli doći radnici.

Što se tiče prijedloga cijene sata rada novih radnih mjesta, isti će prijedlog biti dostavljen naknadno odnosno nakon sastanka ovlaštenih radnika poslodavca nakon stupanja na snagu novog Pravilnika o organizaciji društva.

U prijevodu – kad gospoda kažu koliko plaću žele, onda će to Uprava dostaviti sindikatima kao gotovu stvar.

Slijedom navedenog, a zbog već navedenih razloga smatramo nužnim izvršiti sva smanjenja sukladno predloženome kako bi se postigle adekvatne uštede koje će omogućiti uredno poslovanje trgovačkog društva.

Uredno poslovanje željezničkog prijevoznika koji samo u jednom mjesecu autobusima napravi umjesto vlakova gotovo 40.000 kilometara jest utopija, sve dok se vodi na takav način.

Datum održavanja sastanka ovlaštenih radnika poslodavca i sindikata povodom prijedloga izmjene Kolektivnog ugovora društva, predložiti će se naknadno.

Sastanak, dakako, još nije zakanan jer je do pisanja ovog teksta 2/3 Uprave bilo na odmoru, a zgrada direkcije sablasno pusta – kao da nema nikakvih problema.

Osvrt:  
Dalibor Petrović



# Preslika dosadašnjih organizacija

**Uvažavajući napor Uprave HŽ Cargo oko svih aktivnosti koje su prethodile opstanku Društva i unatoč činjenici nužnih promjena u organizaciji Društva i daljnjem nastavku procesa restrukturiranja, Radničko vijeće nije dalo suglasnost na donošenje ovakve koncepcije Pravilnika o organizaciji, jer i nadalje se vidi da u Društvu nema sustavnog upravljanja i opredjeljenja vođenja Društva u tržišno orijentiranu kompaniju.**

Radničko vijeće HŽ Carga d.o.o. očitovalo se je 8. kolovoza 2015. na Prijedlog Pravilnika o organizaciji HŽ Cargo d.o.o. i sukladno zakonskoj mogućnosti zatražilo održavanje sastanka s Upravom Društva. Sastanak je održan i na njemu su pojašnjene sve iznijete primjedbe. Na sastanku ispred Radničkog vijeća bio je predsjednik Nenad Mrgan i zamjenik Davor Debeljak. Radničko vijeće je predložilo da se s desetak dana zadržke napravi kvalitetniji novi materijal i na taj način stvore preduvjeti za stvaranje moderne, tržišno orijentirane tvrtke. Upozorilo je da Pravilnik o organizaciji nije sveto pismo i da se on može svakodnevno prilagođavati potrebama, ali da je bitno da ovaj Pravilnik bude ako ništa drugo preslika modernom uređenih tvrtki sa smanjenom

administracijom u Direkciji bez izmišljanja organizacijskih jedinica i s konačnim shvaćanjem što je komercijala, a ne da nam se zbog toga dupliraju radna mjesta.

RV je upozorilo da je krajnje neodgovorno, ako netko želi budućnost ovoj tvrtci, izmišljati dvije organizacijske jedinice koje će se baviti informatizacijom, a još tragičnije je da se za Glavnog koordinatora za izmišljenu novu organizacijsku jedinicu IS Cargo propiše se da taj posao može obavljati radnik prometne struke ili za Šefa Službe IT propisati da je radnik ekonomske ili društvene struke. Ako se već želi napraviti iskorak u vidu informatizacije Društva, onda je za očekivati da bi se trebalo raditi o stručnjacima koji su školovani za taj posao, dakle, da su samo specijalizirani za informatičku struku.

## Uprava obilazi teren

Raspravljalo se je i o broju izvršitelja na osnovu prijedloga sistematizacije. Posebno je naglašeno da je neodgovorno smanjiti tristotinjak radnika u proizvodnji, a povećati broj radnika u Direkciji. Upozoreno je na neuvažavanje radnog mjesta Pregledač vagona i na potrebu sistematiziranja dovoljnog broja izvršitelja, na potrebu opstojanja radnog mjesta Carinski referent u centrima gdje za to postoji potreba i ima dovoljno posla. RV je sagledalo i zatražilo povećanja broja izvršitelja na radnom mjestu Transportni komercijalist i Vlakovođa pogotovo u Područnim centrima Rijeka,

Škrbljevo, Bakar kao i u Pločama, jer se tu voze najveće količine tereta.

Članovi Radničkog vijeća ponasob su dostavili svoje primjedbe koje su objedinjene i dostavljene poslodavcu kao jedinstveni materijal. Uprava se obvezala da će razmotriti iznijete primjedbe i na sastanku sa šefovima Regionalnih područja utvrditi opravdanost dostavljenih primjedbi vezanih za potreban broj izvršitelja.

Uprava se je obvezala obići teren i na trenu konstatirati da li će predloženi tehnološki proces rada funkcionirati, odnosno šefovi će morati stajati iza donesene sistematizacije. To je pozitivno, a samim tim izbjeći će se mogućnost da šefovi na terenu prebacuju odgovornost na nekoga drugoga. Radničko vijeće će dogovoriti s poslodavcem održavanje skupova radnika koji će se održati do kraja devetog mjeseca. Na skupovima radnika očekuje se od poslodavca da radnicima pored svih drugih izvješća prezentira i novi Pravilnik o organizaciji. Zbog ograničenosti prostora u cijelosti objavljujemo dostavljene primjedbe Radničkog vijeća bez pojedinačnih primjedbi, koje su kako smo rekli sastavni dio upućenih primjedbi.

## Sistematizacija - Područne vuče

Gledano na Područne vuče viškom je proglašeno 88 radnika. U odnosu na druge organizacijske cjeline u Direkciji, u Tehnologiji

je došlo do smanjenja za nekoliko izvršitelja. U proizvodnji ukinuta su ponovo neka radna mjesta kao mjesto Alatničara i Poslovođa skladišta izvan centara Regionalnih područja. Problem je tim veći što radno mjesto Alatničar bilo namijenjeno zbrinjavanju strojnog osoblja koje je izgubilo zdravstvenu sposobnost. Kod nekih radnih mjesta nisu poznati kriteriji kao što nije niti poznato kako su određeni izvršitelji po mikrosistematizaciji. Zagovornici smo da se lista viška kada se govori o radnicima po Područnim centrima vuče izlistava na razini Regionalnog područja što bi dovelo do toga da svi radnici imaju jednake šanse u okviru jednog Regionalnog područja.

Primjedbe koje smo iznijeli rađene su na osnovu kriterija i te promjene kroz broj izvršitelja su stvarno potrebne. Nažalost za određenim brojem radnika više nema potrebe i predlažemo im da svoj daljnji status riješe ovisno o godinama života i staža kroz željeznički fond ili poticajnom otpremninom. Priče da će radnik proglašen tehnološkim viškom vođenjem sudskih sporova riješiti svoj status, jer će ga poslodavac morati vratiti na posao, ne realne su.

Sagledavajući sve parametre zatražili smo povećanje za po jednog Referenta za EVV u RP Istok i Jug te promjenu opisa poslova jer sadašnji opis poslova ne odgovara poslovima koje rade. Zatražili smo povećanje broja izvršitelja koji rade u punom



turnusu na pet izvršitelja, broj strojnog osoblja da se napravi na osnovu potreba, i pronalaženja rješenja za poslovođa skladišta koji rade i druge poslove osim skladišnih. Kada se govori o strojnom osoblju vodilja bi trebala biti stvarna potreba strojnog osoblja na osnovu važećeg voznog reda 2014/2015 i donesenih izmjena. Inzistirati ćemo kod izlistavanja viška da se strogo primjenjuje kriterij odnos prema radu. Očekujemo da će radnici koje u narednih godinu dana ispunjavaju uvjete za mirovinu uzeti poticajne otpremnine i na taj način pripomoći da viškom ne budu proglašene mlađe kolege.

## Suradnja Radničkog vijeća sa sindikatima

Priznato Radničko vijeće i pored toga što štiti i promiče sve struk-

**Priznato Radničko vijeće i pored toga što štiti i promiče sve strukture zaposlenih dostavilo je Prijedlog Pravilnika reprezentativnom Sindikatu željezničara Hrvatske koji je „koalicijski partner“ sa Sindikatom hrvatskih željezničara i pozvalo ga na sjednicu, ali su odbili prisustvovati sjednici**

ture zaposlenih dostavilo je Prijedlog Pravilnika reprezentativnom Sindikatu željezničara Hrvatske

koji je „koalicijski partner“ sa Sindikatom hrvatskih željezničara i pozvalo ga na sjednicu, ali su odbili prisustvovati sjednici i dostaviti primjedbe. Za očekivati je da su umjesto Radničkom vijeću direktno dostavili Upravi HŽ Cargo. Očito je da SŽH i SHŽ smišljeno pripremaju teren, kako su to radili i prošle godine, kada stupi na snagu Pravilnik o organizaciji, da za proglašeni tehnološki višak optuže Radničko vijeće i predsjednika Nenada Mrgana i na taj način možda pljujući ovaj put i po STPVV i SSHŽ GARGO, uspiju im lažima preoteti kojeg člana. Radničko vijeće ne može u cijelosti utjecati na predložene izmjene, samo daje mišljenje o predloženom Pravilniku o organizaciji kao što se nije moglo utjecati pri donošenju prethodnog Pravilnika i valjda će se konačno shvatiti da potpisivanje Kolektivnog ugovora nije bilo ra-

zlog proglašenja tehnološkog viška u 2014. godini.

Za očekivati je da će se ponovno postocima probati dokazivati koje je grupacija bolje prošla normalno uspoređujući sve samo s radnicima koji su došli iz HŽ Vuče vlakova. Gledano na broj izvršitelja potrebnih na jednom vlaku iz vuče vlakova, vlak opslužuje samo jedan radnik, a gledano na ostalu strukturu jedan vlak je opsluživalo pet izvršitelja. Bez strojovođe vlak ne može krenuti, a nametnuta konkurencija poznaje jednog najviše dva, a u ranžirnim kolodvorima tri izvršitelja po vlaku. Samim tim i odnosi kod izlistavanja viška su u postocima daleko veći u ostalim strukturama zaposlenih. To je istina i stvarnost, a sve su ostalo niska podmetanja u vidu manipulacije s radnicima.

Nenad Mrgan







## HŽ CARGO

# Poticajne otpremnine i redovno otkazivanje ugovora o radu

Na sastanku s Upravom dogovoreno je da se s poticajnim otpremninama ide nakon donošenja Pravilnika o organizaciji. Uprava je najavila donošenje Pravilnika do kraja mjeseca kolovoza, a najkasnije do sredine mjeseca rujna zbog konzultiranja sa šefovima na terenu vezano za donošenje Pravilnika o organizaciji.

Očekuje se da će se poticajne otpremnine omogućiti samo radnicima koji su proglašeni tehnološkim viškom, ali da će se unutar tehnoloških procesa rada omogućiti zamjena radnika koji je višak s radnikom koji zadovoljava stručnu spremu i želi dobrovoljno otići, odnosno biti zbrinut s poticajnom otpremninom. Pojednostavljeno, očekujemo da će se dozvoliti da se radnici koji su zainteresirani, a nisu proglašeni viškom, zamjene se radnicima koji su proglašeni viškom. Razmatra se i mogućnost isplate manje poticajne otpremnine za radnike kojima nedostaje dvije, tri ili četiri godine do ispunjenja uvjeta za starosnu mirovinu. Kao sindikat suglasni smo da se ta prava definiraju, jer nije korektno da radnik kojemu nedostaju dvije godine do mirovine dobije isti iznos kao i onaj kojemu nedostaje deset godina do ispunjenja uvjeta za prijevremenu mirovinu. Očekujemo da će Uprava učiniti sve da se pored poticajnih otpremnina predvidi i mogućnost zbrinjavanja kroz HZZO. Poticajne otpremnine isplatit će se u maksimalnom iznosu od 120.000,00 kuna, ovisno o broju godina radnog staža koje je radnik ostvario.

Otpremnina kod redovnog otkazivanja ugovora o radu (poslovno uvjetovani otkaz) iznosi 60.000,00 kuna. Radnik u tom slučaju ima pravo na otkazni rok čija dužina ovisi o ostvarenom radnom stažu sukladno članku 84. KU – od dva tjedna do maksimalno četiri mjeseca ako je radnik kod istog poslodavca neprekidno radio više od 20 godina. Nakon isteka otkaznog roka, radnik se je dužan u roku od 30 dana prijaviti kod HZZO prema mjestu prebivališta te ostvaruje pravo na naknadu od HZZO. (N.Mrgan)

# Izbori za Radničko vijeće HŽ Cargo d.o.o.

**Najbolja opcija za radnike je da sindikalni povjerenici obavljaju ulogu radničkog vijeća. Zakonodavac je predvidio zastupanje radnika i kroz radničko vijeće, ali samo kako bi na taj način u dobrom dijelu radnicima bitnih situacija onemogućio sindikate u zaštiti prava radnika (paralelizam). Zbog zbrinjavanja nekoliko radnika kroz instituciju člana radničkog vijeća, umjesto realizacije već postignutog dogovora između sindikata, Sindikat željezničara Hrvatske i Sindikat hrvatskih željezničara pokrenuli su izbore za Radničko vijeće**

U HŽ Cargo održani su paralelni izbori za Radničko vijeće. Sindikati su se prvotno dogovorili da se neće ići na izbore već da će se sukladno KU imenovati sindikalni povjerenici u funkciji radničkog vijeća po Regionalnim područjima. No potpuno bespotrebno iz samo njima znanih razloga, a nakon održanog sastanka, SŽH i SHŽ bez da su to rekli na sastanku, podnijeli su zahtjev za pokretanje izbora za RV. Zahtjev su predali poslodavcu 26. ožujka 2015. godine i o tome obavijestili sindikate 27. ožujka 2015. godine. Očito su njihove procjene bile da će prevaram bolje proći i dobiti na taj način više članova Radničkog vijeća. Iznenadenje je nastupilo kada su sazvali skupove radnika po pojedinim Regionalnim područjima, a ne na razini poslodavca. Na skupu radnika organiziranom za Direkciju još jednom smo pozvali na dogovor što bi sigurno rezultiralo boljim zastupanjem svih radnika. Drugi održani skupovi radnika po Regional-

nim područjima završili su na način da nisu poštivani zaključci sa skupa radnika već su organizator napuštali skupove i falsificirali zaključke sa skupova radnika.

Paralelno, SSH pokrenuo je izbore za RV, sukladno kolektivnom ugovoru. Izbore za Radničko vijeće proveli su zajedno SSH, STPVV i SSHŽCARGO. Na skupu radnika izglasani su zaključci i izabran je Izborni odbor za provođenja izbora za jedno RV za cijelo društvo HŽ Cargo. Na skupu radnika u Izborni odbor izabrani su predstavnici koalicije sindikata i predstavnik Sindikata radnika HŽ. Taj član, iako je redovno pozivan na sjednice Izbornog odbora, nije se pojavio niti na jednoj sjednici, a nakon podizanja tužbe za poništenje izbora za RV postalo je jasno da taj sindikat nije niti imao namjeru sudjelovati u izborima. Nažalost, zakonodavac je dopustio da i sindikat koji ima zanemariv broj članova



jednako sudjeluje u izborima kao i oni koji zastupaju više od 20% radnika koliko je zakonom predviđeni prag reprezentativnosti. Županijski sud nije uvažio činjenice da je taj sindikat imao svog predstavnika, da je bio blagovremeno obaviješten o predaji nepotpune liste, da je znao datum održavanja izbora i koristeći se ne funkcioniranjem HP izmanipulirao na kraju i sve radnike koji su izašli na izbore.

Uputili smo žalbu na presudu Vrhovnom sudu i u najgorem slučaju i ako je napravljeno sve po propisanoj proceduri, ponovit će se izbori za RV. Za sada to RV je legitimno, donosi prava odluke i radi u interesu svih radnika.

## Sastav izabranog Radničkog vijeća

U svom izvješću Izborni odbor o provedenim izborima od 08. do 10. 05. 2015. godine proglasio je slijedeće rezultate. Na izbore je izašlo 996 radnika od ukupno 2084 radnika upisanih u popis birača. Lista SSH, SSTPVVHŽ i SSHŽCARG dobila je 983 glasa. Ako se izuzmu radnici u Željezničkom fondu lista je dobila više

od 50% radno aktivnih radnika. Izborni odbor je predao rezultate izbora na 1. konstituirajućoj sjednici Radničkog vijeća uz napomenu da je nakon završetka izbora, Izbornom odboru dostavljena kandidacijska lista Sindikata radnika HŽ. Izborni odbor dostavio je 18. svibnja 2015. Zapisnik o konačnim rezultatima izbora za radničko vijeće na razini poslodavca.

Temeljem dostavljenog Zapisnika iz prethodnog stavka i Zapisnika sa 1. konstituirajuće sjednice radničkog vijeće HŽ Cargo d.o.o. od 19. svibnja 2015., Uprava je prihvatila izabrane članove radničkog vijeća na razini poslodavca. Izabrani su slijedeći članovi RV:

1. **Nenad Mrgan**, predsjednik RV
2. **Davor Debeljak**, zamjenik predsjednika RV
3. **Marija Stefanov**, član
4. **Perica Kambić**, član
5. **Ante Lojić**, član
6. **Mato Blatančić**, član
7. **Dinka Pribanić**, član
8. **Ivan Šundov**, član

9. **Siniša Culjak**, član
10. **Miroslav Krulčić**, član
11. **Ljiljana Jaković**, član
12. **Zlatko Kristić**, član
13. **Kamenko Opatić**, član

U međuvremenu, tijekom mjeseca kolovoza, SŽH i SHŽ također su podnijeli tužbu radi poništenja izbora za RV. U ovom slučaju tuženo je Radničko vijeće. Održano je ročište i na raspravi su zatražili prekid postupka zbog postupka za koji se čeka odluka Vrhovnog suda, na što po punomoćniku koji nas zastupa u ovom prijedlogu, nismo pristali. Sud je uvažio prijedlog našeg punomoćnika te je donio rješenje kojim se odbija prijedlog tužitelja o prekidu postupka. SŽH i SHŽ traže poništenje izbora iz razloga što je Sindikat strojovođa Hrvatske provodio paralelno izbore za radničko vijeće. U raspravi nije od suda potvrđena opravdanost iznijetih dokaza da se ponište izbori. Novo ročište zakazano je za 25. rujna 2015. godine.

Nenad Mrgan



HŽ CARGO  
RADNIČKO VIJEĆE  
Heinzelova 51  
10000 Zagreb  
Broj: 2/2015  
Zagreb, 08. kolovoza 2015.



**HŽ CARGO d.o.o.**  
UPRAVA  
Predsjednik Uprave  
g. Danijel Krakić

Predmet: Savjetovanje o Prijedlogu Pravilnika o organizaciji HŽ Cargo d.o.o.

- očitovanje, dostavlja se -

Zaprimili smo na savjetovanje predmetni materijal koji je Uprava HŽ Carga donijela 30. srpnja 2015. godine i na savjetovanje ga dostavila 31. srpnja 2015.

Radničko vijeće na sjednici održanoj 07. kolovoza 2015. godine u 11.00 sati u Zagrebu, Palmotićeva 57/1. sukladno članku 150. Zakona o radu daje slijedeće očitovanje:

1. Svjesni da se mora nastaviti s restrukturiranjem, a što rezultira donošenjem novog Pravilnika o organizaciji, **Radničko vijeće ne može dati suglasnost na donošenje ovakvog Pravilnik o organizaciji, jer i nadalje se vidi da nema u Društvu sustavnog upravljanja i opredjeljenja vođenja Društva u tržišno orijentiranu kompaniju.** Ne mislimo da su korijenite promjene, promjena sjedišta Regionalnog područja Istok iz Vinkovaca u Osijek ili samo u RP Jug drugačije određivanje sastava Područnih centara. Navodimo primjer prema kojem je Poslodavac već prije ukinuo Područni centar u Zadru, spojio sa Kninom, a sa Pravilnikom ukinuo i Područni centar Knin i sve spojio sa Područnim centrom Šibenik što je područje raspona od 150 km. Ne postoje jasni pokazatelji i kriteriji po kojima se određuje širina Područnog centra.

2. Radničko vijeće predlaže da se razmotre primjedbe koje dostavljamo i s desetak dana zadržke napravi kvalitetniji novi materijal i na taj način stvore preduvjeti za stvaranje moderne, tržišno orijentirane tvrtke. Pravilnik o organizaciji nije sveto pismo i ono se može svakodnevno prilagođavati potrebama, ali je bitno da ovaj Pravilnik bude ako ništa drugo preslika moderno uređenih tvrtki.

3. Radničko vijeće je zaključilo da je vrlo neodgovorno i neozbiljno smanjiti u proizvodnji toliki broj izvršitelja, a povećati broj organizacijski jedinica, službi, centara i u konačnici broj izvršioca u Direkciji, bez financijske projekcije i računice koja će opravdati povećanja broja izvršitelja u Direkciji.

4. Radničko vijeće je zaključilo da su neophodna smanjenja ali i da ima prostora već u ovom trenutku za smanjenje od minimalno 20 % radnika u Direkciji. Ova konstatacija se bazira na činjenici organizacijske strukture željezničkih operatera u državama EU, vezana za područje administracije itd.

5. Radničko vijeće je nadalje mišljenja da ovako donesena sistematizacija ne omogućava provođenje tehnološkog procesa rada, jer je broj izvršitelja na pojedinim radnim mjestima određen kao da radnici ne koriste godišnji odmor, nisu nikada bolesni ili rade dvadesetak sati mjesečno u prekovremenom radu. Stoga Radničko vijeće predlaže poslodavcu da na svim radnim mjestima koja rade 24 sata na dan sistematizira se s pet izvršitelja, a rad u B turnusu sistematizira s tri izvršitelja.

6. Radničko vijeće ustvrdio je da postoje problemi vezani za stručnu spremu, a konkretno radi se tome da je za pojedina radna mjesta, kao što su: manevrista, manevrista na vlaku, rukovatelj manevre, vlakovođa, transportni komercijalista, planer teretnog prijevoza treba uz uvjet srednje stručne spreme (SSS) tehničkog smjera, **propisati i SSS društvenog smjera**, analogno tome kao što je to predviđeno kod razno raznih referenata i šefova, prilagođeno tome tko je kakvu spremu imao i ako nam nije jasno kako će se to uskladiti s obzirom da se kaže u prethodnoj alineji da se kod tih radnih mjesta traži stručna sprema SSS/NSS. **Upozoravamo da je krajnje neodgovorno, ako netko želi budućnost ovoj tvrtci, za Glavnog koordinatora za IS Cargo (pa šta god to značilo, a pretpostavljamo da se radi o Informatičkom sustavu) propiše da je radnik prometne struke, a za Šefa Službe IT (pretpostavljamo da se radi o Informatičkoj tehnologiji ) da je radnik ekonomske ili društvene struke.** Zaključno, ako se i treba pojačati informatički tim, onda je za pretpostavit da se radi o stručnoj osobi, **obrazovnog profila informatičar**, a ne kao i do sada, diplomirani inženjer prometa i/ili diplomirani ekonomist. Mišljenja smo da kod radnog mjesta Transportni komercijalist i Vlakovođa nije potrebno propisati da radnik mora imati B kategoriju. To se može tražiti da radnik mora imati prilikom budućeg zapošljavanja kao i kod zapošljavanja manevrista, manevrista na vlaku, rukovatelj manevre, vlakovođa, transportni komercijalista, planer teretnog prijevoz da moraju biti struke tehn/željeznički smjer.

7. Radničko vijeće je mišljenja da sistematiziran broj izvršitelja po radnim mjestima nije rađen po glavnom pokazatelju, a to je ostvareni rad i prevezena količina tereta. U Rijeci sigurno nema potrebe za smanjenjem tolikog broja proizvodnih radnika jer već sada teško je organizirati tehnološki proces rada pa i zbog načina postavljanja Područnih centara. Očito autoru Pravilnika nije poznato da se u kolodvoru Rijeka poslovi obavljaju u teretnom dijelu, centrali te na području Luke Rijeka. Udaljenost jednog do drugog dijela gdje se poslovi obavljaju duži su od jednog kilometra. I ovako se vremena manipulacije postavljanja, utovara ili pražnjenja vagona su predugačka. Potrebno je ostaviti sistematizirano u Rijeci 16. Pregledača vagona, Škrlevo, Bakar i Rijeka ne mogu funkcionirati bez 25 Vlakovođa (15 Rijeka, 5 Bakar i 5 Škrlevo), 34 Transportnih komercijalista (27 Rijeka, 5 Bakar i 2 Škrlevo) i minimalno jednaki broj manevrista. **Nasuprot smanjenju u RP Zapad kod radnog mjesta Transportni komercijalist došlo je do povećanja u RP Jug, a nije došlo do povećanja posla. U Virovitici treba vratiti broj izvršitelja na radnom mjestu Manevrist ili sistematizirati sa 3 na minimalno 4 izvršitelja.**

8. Radničko vijeće je mišljenja da je podcijenjena uloga pregledača vagona i da oni koji su određivali sistematizaciju za TPVV ne poznaju dovoljno procese rada i da očito nisu dovoljno upoznati s Pravilnicima i propisima koje pregledača obvezuju kod izvršenja rada. Vidljivo je da s ovim ozbiljno je dovedeno u pitanje funkcioniranje tehnološkog pro-

cesa rada i nesmetano obavljanja prometa što će za posljedicu imati velike štete za Društvo u cjelini. **Nemamo saznanja da se gasi RK, a što po sistematiziranom broju izvršitelja može se zaključiti. RK bez minimalno 15 prgledača vagona i 3 nadzornika pregledača ne garantira sigurno odvijanje prometa. Razumijemo nastojanja da se zbog skupih troškova HŽ Infrastrukture poslovi se prebacuju u kolodvor Karkovac, ali i tamo je došlo do smanjenja broja izvršitelja, a posao je povećan s obzirom na pružanje usluga HŽ Putničkom prijevozu. U Karlovcu je potrebno sistematizirati minimalno isti broj izvršitelja. U RP Istok smanjen je broj izvršitelja na određenim pozicijama. Govori se o nekoj mobilnoj ekipi koja će to obavljati. Da bi promet funkcionirao neophodno je u tom slučaju sistematizirati dodatnih pet izvršitelja u Vinkovcima koja bi obavljala redovne i poslove mobilne ekipe. U Bjelovaru je ukinuto radno mjesto pregledača vagona i to baš tamo gdje je zbog radione opravdano postojanje pregledača vagona, a smanjujemo i prihode jer obavlja poslove iz HŽ PP.** Napominjemo da su pregledači vagona preuzeli mnoge poslove od bravara do administrativnih poslova.

9. U Regionalnom području Istok kod izrade zadnje organizacije režija regionalnog područja je smještena u Vinkovcima. Potrošena su znatna materijalna sredstva kako bi se uredio kancelarijski prostor za smještaj radnika u Vinkovcima. S novim prijedlogom o Organizaciji režija se preseljava u Osijek. Mišljenja smo da bi se novi Šef RP trebao preseliti u Vinkovce.

Obrazloženje:

**Prodaja i nabava i nadalje su zasebni segmenti, umjesto da su sistematizirani u poslovno područje Komercijalni poslovi,** budući da komercijalni direktori rukovode poslovima nabave i prodaje proizvoda i usluga. Dakle, iz navedenog proizlazi to, da se radi o dupliranju organizacijskih jedinica (Prodaja-Komercijalni poslovi).

Pored IT Službe **izmišljen je bespotrebni novi IS Centar** očito s jasnim ciljem da se pravdaju potrošene velike količine novca, a vjerojatno se radi i o nečijem zbrinjavanju ili se nekome izvan sustava priprema radno mjesto, jer **ponavljamo** za ne vjerovati je da se za Glavnog koordinatora za IS Cargo traži da je radnik prometne struke, a za Šefa Službe IT traži se da je radnik ekonomske ili društvene struke. **Očito nije shvaćeno da se radi o vrlo ozbiljnom segmentu upravljanja tvrtkom i da baš zbog tako donesenog prijedloga tvrtka nema budućnosti.**

Omjer smanjenja broja izvršitelja u nadgradnji ne prati smanjenje u odnosu na smanjenja broja izvršitelja u proizvodnji pogotovo u organizacijskim dijelovima Kontroling i Financije. Financije su i dalje priča za sebe, ne dodirljiva sveta krava, ali se zato ponovo navodi da se Kontroling bavi planiranjem. I prilikom donošenja zadnje sistematizacije u tom djelu nije došlo do smanjenja broja izvršitelja u odnosu na smanjenje u proizvodnji. Očito, ovim dvjema organizacijskim jedinicama, ostale organizacijske jedinice unutar Direkcije i one na terenu, trebaju biti servisne službe, umjesto da se radi o obrnutoj politici upravljanja.

Pored postavljanja drugačijeg funkcioniranja cijelog sustava ne potrebno su sistematizirana po dva izvršitelja na radnim mjestima Glavni referent za financijsko poslovanje ili je nepotrebno sistematizirano radno mjesto Glavni referent za devizno poslovanje, Referent za analitičko računovodstvo, Referent za financijsko računovodstvo i Referenta za kontrolu i obračun troškova prijevoza u unutarnjem

prometu. Ne potrebno je sistematizirano radno mjesto Referent za kreditno poslovanje jer te poslove paralelno može obavljati Šef službe (nismo banka). Pogotovo je interesantna Služba za kontrolu izvršenja prijevoza, koja, kad se pogledaju sistematizirana radna mjesta, a radi se o opsegu poslova od dva tjedna u mjesecu radi obračuna plaća, ispada smiješna u današnje vrijeme (ovdje se prvenstveno misli na ispunjavanje teretnih listova ručnim putem).

U Upravi pored toliko vanjskih revizora ne treba Revizor poslovanja, a u Uredu Uprave ponovno ste ostavili sistematizirana dva radna mjesta i to Voditelja Uprave i Stručnog suradnika za odnose s javnošću, a posla nema dovoljno niti za jednoga izvršitelja. Ta dva radna mjesta potrebno je svesti na jedno radno mjesto. U opisu poslova koje obavljaju niste naveli samo ono što i rade, a to je da sustavno veliki dio radnog vremena šetaju.

U ljudskim potencijalima, pravnim i općim poslovima povećanja su opravdana ako će se raskinuti ugovor s vanjskim odvjetničkim uredima.

U Komercijali, uvodno je već rečeno što se misli, izmišljeno je nepotrebno radno mjesto Direktor, jer te poslove kako je navedeno u opisu poslova može obavljati Pomoćnik Uprave za unapređenje poslova procesa.

Ponovo se izmišljaju radna mjesta Samostalni stručnjak sustava upravljanja sigurnosti, Šef službe za IT, Voditelj centra, a u Tehnologiji (Zamjenik direktora) ili sistematiziraju već ugašena ili nikada popunjena radna mjesta (Samostalni tehnolog za ustrojbu vuče) iz čega se da zaključiti da se sistematizacija radi poimence, a ne na osnovu potreba. **Umjesto sistematiziranja radnog mjesta Samostalnog stručnjaka sustava upravljanja (navodno se to radno sistematizira zbog obveze broja izvršitelja na broj radnika izvršne službe) u istoj grupaciji treba sistematizirati radno mjesto Referent za očitavanje traka i ispisa.** To je do sada radio Alatničar u Zagrebu, a to je radno mjesto ukinuto. Očitavanje sada radi za sva vozila u Hrvatskoj.

Članak 17. Pravilnika je nepotreban jer se to sve iščitava iz opisa poslova i ta dva radna mjesta nisu organizacijske jedinice. Očito je došlo do pogreške.

**Zaključno se ističe to, da se Radničko vijeće HŽ Cargo d.o.o. u cijelosti protivi dostavljenom prijedlogu Pravilnika o organizaciji HŽ Cargo d.o.o., te sukladno zakonskoj odredbi traži održavanje zajedničkog sastanka na temu donošenja Pravilnika o organizaciji s ciljem sagledavanja možebitnog drugačijeg sistematiziranja broja izvršitelja po radnim mjestima vodeći računa na donošenje sistematizacije na osnovu pokazatelja prijevoza tereta.**

**Na sastanku očekujemo financijske pokazatelje kojim se može opravdati smanjenje izvršitelja u pojedinim organizacijskim jedinicama. Na istom će u ime radničkog vijeća, biti prisutni predsjednik i zamjenik radničkog vijeća. Nadamo se, da nećete na isti doći nepripremljeni kao većina vaših prethodnika, već će te argumentirani i s brojčanim pokazateljima, opravdati donošenje akta Poslodavca.**

Predlažemo da se sastanak održi u utorak u 10.00 sati.

PREDSJEDNIK RADNIČKOG VIJEĆA  
Nenad Mrgan



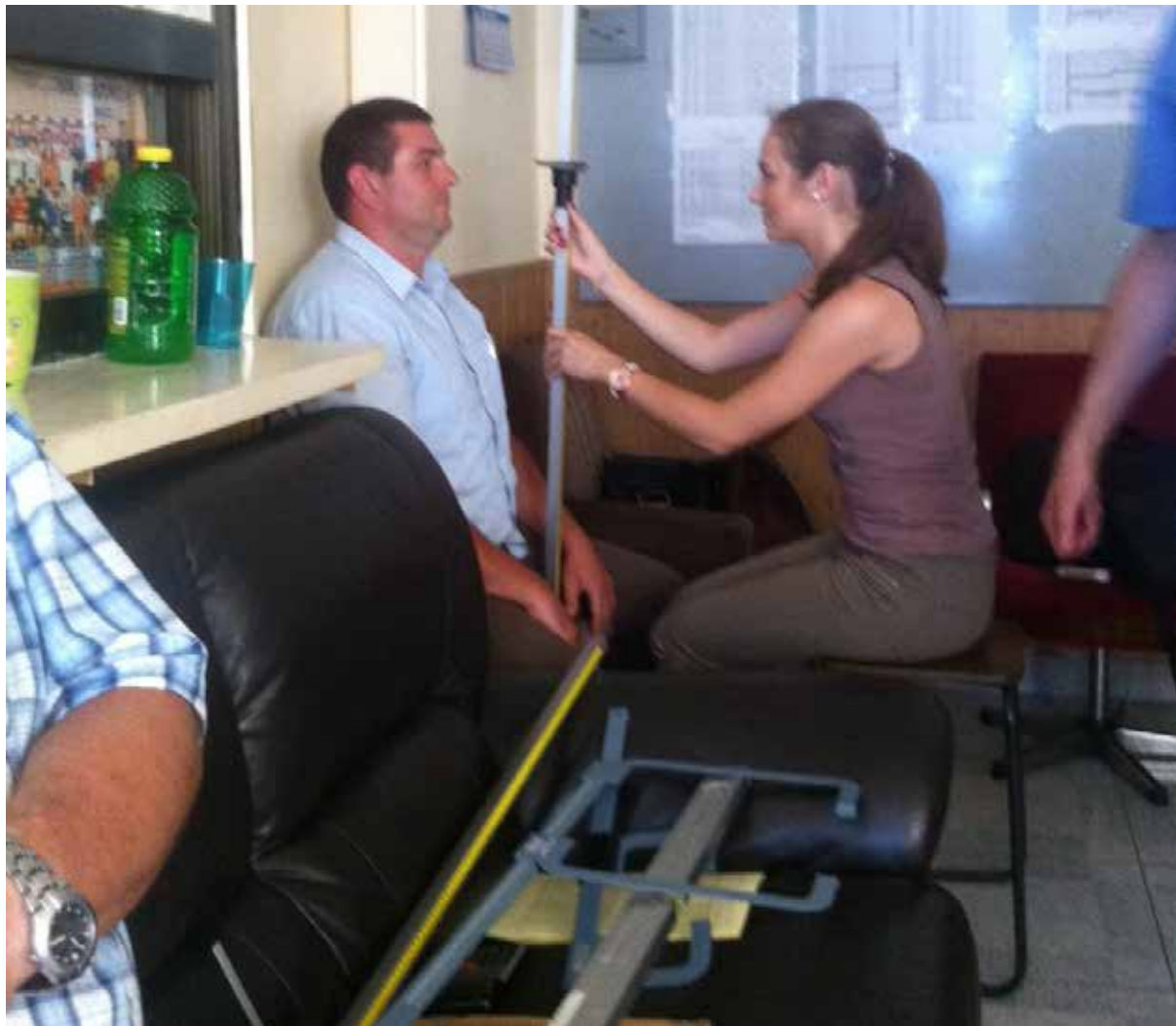
**FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI I ODJEL PSIHOLOGIJE HRVATSKIH STUDIJA  
SURAĐIVAO JE SA ČLANOVIMA SINDIKATA STROJOVOĐA HRVATSKE**

# Strojovođe sudjeluju u istraživanju u prometu

**Da upravljačnica bude po mjeri strojovođe izvršena je antropometrija te fizička, psihička i senzorna osobina strojovođa koji su dobrovoljno sudjelovali u ovom istraživanju**

Strojovođe HŽ Carga i HŽ Putničkog prijevoza u Zagrebu bili su iznenađeni kada su prije ili nakon službe trebali doći „na mjerenja i testiranja“. Naravno svi članovi su dobrovoljno pristupili istraživanju te su bili upoznati o čemu se radi. U prostorijama nadzornika lokomotiva u zagrebačkom HŽ Cargu vladala je radna atmosfera. Studenti i profesori Fakulteta prometnih znanosti i Odjela psihologije Hrvatskih studija provodili su više mjerenja u suradnji sa Sindikatом strojovođa Hrvatske. Mjerene su antropomjere strojovođa bitne za dizajn upravljačnice, posebno upravljačke ploče i sjedala za strojovođe.

Ovo je istraživanje u sklopu terenske nastave na predmetu diplomskih studija „Ergonomija u prometu“ FPZ-a, uz suradnju sa Odjelom psihologije Hrvatskih studija, sami studenti su mjeritelji demonstratori, između ostalog najbolji studenti studija Prometa i Psihologije. Istraživanjem na strojovođama možemo, po potrebi, dati smjernice za ergonomski dizajn upravljačnice lokomotiva prilagođen za centralnih 90% iz ciljne populacije strojovođa u RH. Uz to, psiholozi istražuju radno opterećenje strojovođa, fizičko, psihičko i senzorno te neke kognitivne osobine relevantne za upravljanje vlakom. Skupno obrađeni



rezultati će biti javno prezentirani nakon nekoliko mjeseci. Ovo istraživanje osigurati će i ulazni materijal za završni rad pojedinim studentima FPZ-a, kazuje doc.dr.sc. Davor Sumpor, profesor na Fakultetu prometnih znanosti.

Studenti su „mjerili“ strojovođe, a osim mjerenja antropomjera strojovođe su rješavali i testove selektivne pažnje i perceptivne brzine, kao i upitničke samo procjene kara-

teristika spavanja i cirkadiurnih ritmova. Uvodno istraživanje je trajalo tri dana, a nakon eventualnih dopuna hipoteza istraživanje će se nastaviti na jesen na još većem uzorku.

Kako kaže Stjepan Fotović, povjerenik Sindikata strojovođa u Zagrebu, spomenuto istraživanje će biti na korist svih zainteresiranih, studenata studija Prometa i studija Psihologije, strojovođa,

ali i inženjera prometa koji pišu specifikacije za dizajn novih upravljačnica. SSH će koristiti rezultate istraživanja kako bi stručno prikazao opterećenje strojovođa i predložio pozitivne promjene s ciljem postizanja humanijeg radnog okoliša. Značajne su smjernice koje će se dobiti u istraživanju o dizajnu upravljačnica lokomotiva prilagođenih pojedinim važnim sastavnicama „ljudskog faktora“ u strojovođa iz RH. *B. Čavar*



**U PROCEDURI JE IZRADA NOVOG ZAKONA O STAŽU S UVEĆANIM TRAJANJEM  
KOJEG POMNO PRATIMO I U KOJEM AKTIVNO SUDJELUJEMO U JAVNOJ RASPRAVI**

## Beneficirani radni staž

**SSH se sudjelovanjem na javnim raspravama želi upoznat što to novi zakon koji će zaživjeti jednog dana donosi našem poslu strojovođe te u kolikoj mjeri se on mijenja. Našim članom koji sudjeluje u tim javnim raspravama i koji je član radne skupine**

Budući da je u proceduri izrada novoga zakona „Zakon o stažu s uvećanim trajanjem“, tzv. beneficiranog radnog staža, a koji bi se trebao po novom zvati „Zakon o kategorizaciji štetnosti utjecaja poslova na zdravlje radnika“, te smo se prvi uključili u javnu raspravu o istome i uputili nekoliko dopisa i radova potkrijepljenih i obrazloženih brojnom dokumentacijom stručnjaka raznih područja, što se izravno može odraziti na nama, želimo i vama ukratko objasniti naše stajalište u vezi toga.

Saznanja o tome da se u određenom stupnju razvoja tehnologije, organizacije rada, ekonomije i znanosti te primjenom osnovnih i posebnih pravila zaštite na

radu ne mogu u potpunosti eliminirati štetni utjecaji rada na zdravlje, a time i na radnu sposobnost radnika, odnosno da se ne može spriječiti ograničenje vijeka obavljanja profesionalne djelatnosti navršavanjem određenih godina života, uvjetovalo je donošenje zakona o stažu osiguranja s povećanim trajanjem tzv. beneficiranog radnog staža.

Svrha takvog zakona je da se u pogledu prava na ostvarivanje socijalne sigurnosti zbog gubitka radne sposobnosti izjednače radnici koji obavljaju osobito teške i za zdravlje štetne poslove, odnosno poslove kod kojih je vijek obavljanja ograničen stanjem organizma u starijoj životnoj dobi, s onim rad-

nicima koji rade pod povoljnijim uvjetima i čija radna sposobnost traje duže, jer nije znatnije ugrožena utjecajem ili prirodom rada koji obavljaju, odnosno svrha ovoga zakona je stjecanje prava na mirovinu prije nastupa invalidnosti ili gubitka radne sposobnosti za obavljanje poslova na kojima se primjenom zaštite na radu ne mogu eliminirati štetni utjecaji rada.

### Stres

Budući da je u proceduri revizija ovakvoga zakona te je u izradi „Zakon o kategorizaciji štetnosti utjecaja poslova na zdravlje radnika“, obrazložiti ćemo činjenice koje su potkrijepite brojnim istraživanjima u Hrvatskoj i svijetu, te ukazati na posljednju reviziju ovoga zakona po kojem se strojovođa 12 mjeseci na radu računa kao 18 mjeseci radnog staža, isključivo što tehnologija u Hrvatskoj na području željeznice i vučnih vozila nije napredovala nego je i nazadovala, lokomotive

su sve starije (nema novih), jako loše se održavaju, pruga je u sve lošijem stanju zbog ne ulaganja u željeznički sektor dugi niz godina. Sigurnost strojnog osoblja je sve ugroženija zbog brojnih ne osiguranih željezničko-cestovnih prijelaza i sve češćih odrona kamenja na pruži, te učestalost pregaženja osoba koji strojovođa uzrokuju veliki stres jer je nemoćan poduzeti nešto da bih izbjegao izvanredan događaj, a stres predstavlja i očevid nakon nesreće jer strojno osoblje u 99,9% slučajeva nije krivo i nema mogućnost spriječiti tragediju ali ipak podliježu ispitivanjima policije kao osumnjičenici.

Stres je „bolest 21. stoljeća“ i medicinske organizacije sve više pažnje posvećuju tome problemu, a strojovođa i pomoćnik strojovođe su svakodnevno pri obavljanju svojega posla pod utjecajem stresa.

Budući da strojovođe neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog



prometa, s primarnim ciljem prijevoza putnika i roba od početnog do krajnjeg kolodvora, uz to obavljaju manevru, vode propisane evidencije, otklanjaju manje kvarove na vučnom vozilu, sudjeluju u otklanjanju izvanrednih događaja i drugo, a pri obavljanju navedenih poslova prisutne su brojne opasnosti od kojih bi posebno izdvojili one koje predstavljaju prijetnju i rizik od nastupa izvanrednog događaja, te time doprinose psihofiziološkom naporu. Ove opasnosti proizlaze iz činjenice da se rad strojovođe obavlja na sredstvima rada u pokretu, pa mu prijetje opasnosti od sudara vlakova, naleta na cestovna vozila i osobe te odrone i sl.

Od štetnosti rada koje su najviše prisutne pri obavljanju poslova strojovođe je buka, uglavnom u razini iznad dopuštenih vrijednosti s obzirom na oštećenje sluha, koja u dužoj ekspoziciji u toku radnog vijeka može izazvati specifična oboljenja i oštećenja slušnog aparata i ostala oboljenja vezana uz prekomjerno djelovanje buke.

Razina buke ometa i obavljanje neposredno govornog sporazumijevanja, te mikroklimatski uvjeti koji su ponekad izvan fizioloških granica, su činioci koji doprinose psihofiziološkom naporu.

### Znatan gubitak radne sposobnosti

Također su prisutne štetnosti plinova dizel motora na pojedinim lokomotivama. Na poslovima strojnog osoblja je dinamički rad u razini srednje teškog, dok statički naponi koji proizlaze iz prisilnog položaja tijela pri radu su izrazitiji i dovode do učestalih bolesti koje se dovode u vezu s naporima tijela.

Psihofiziološki napor strojovođe je svakodnevan i znatan. Taj napor uzrokuje opterećenja koja proistječu iz primarnog zadatka i uvjeta u kojima se on ostvaruje uključujući trajanje rada, raspored rada, prisutne rizike i odgovornost za sigurno i uredno obavljanje prometa odnosno ljudi i dobara koje prevoze željeznicom.

S obzirom na relevantna obilježja rada strojovođe očigledno je da nivo

radne efikasnosti bude konstantno visok cijelo vrijeme rada. Raspored rada izrazito narušava prirodan biološki ritam u toku radnog vijeka, pri čemu je odmor organizma između smjena otežan.

Psihofiziološki napor koji je znatan potvrđuju podaci o gubitku radne sposobnosti (60-70% ljudi koji su izgubili sposobnost za rad ima bolest koje se mogu dovesti u vezu sa štetnim djelovanjem psihofiziološkog napora).

Primjenom tehničko-tehnoloških mjera u funkciji sigurnosti prometa i ostalih osnovnih pravila zaštite na radu , psihofiziološki napor se ne može otkloniti niti znatnije umanjiti Strojovođe, prema podacima iz prijašnjih istraživanja, gube radnu sposobnost isključivo u funkciji eksponiranog radnog staža u periodu od 21. do 30. godine eksponiranog staža. Analiza vrsta bolesti ukazuje da se gubitak radne sposobnosti uglavnom može dovesti u vezi sa štetnim djelovanje buke i psihofiziološkog napora.

Važno je naglasiti i stres s kojim se strojno osoblje svakodnevno susreće. Izloženost nesrećama u kojima ima teže ozlijeđenih i smrtno stradalih osoba, uključujući i samoubojstva na pruži predstavlja traumatični događaj za strojovođu. Također strojno osoblje svakodnev-

no tijekom smjene doživi veliki broj stresova izazvanih neopreznim pješacima, vozačima, neodgovornim drugim radnicima, kvarovima signalno sigurnosnih uređaja i dr.

### PTSP kod 16,3% i depresija kod 39,5% strojovođa

Na prugama kojima voze hrvatske strojovođe je 1514 željezničko-cestovnih prijelaza od kojih 70% nije osigurano svjetlosnim i zvučnim signalima ili polu branikom, odnosno branikom. Na tim željezničko-cestovnim prijelazima se godišnje dogodi 60 nesreća od kojih 15 završi sa smrtnim posljedicama, te se uz to još na prugama dogodi približno 25 samoubojstava.

Sve ove događaje strojovođa proživi gledajući ih, a u nemogućnosti poduzeti ništa, a često mu je ugrožen i vlastiti život, što smo u nazad nekoliko godina svjedoci jer smo izgubili trojicu kolega.

Istraživanja rađena u Velikoj Britaniji potvrđuju PTSP kod 16,3% strojovođa koji su uključeni u navedene događaje dok se kod 39,5% strojovođa javlja depresija i fobija i to nakon mjesec dana od nesreće, a istraživanja u ostalim državama Europe potvrđuju da strojovođe nakon izvanrednih događaja i nesreća ima problema sa spavan-

jem, anksioznošću i psihosocijalnim funkcioniranjem.

Zaključno, s obzirom na potrebnu organizaciju rada strojnog osoblja i funkcioniranje željezničkog prometa, a na osnovi podataka o gubitku radne sposobnosti u funkciji eksponiranog staža, smatramo da bi radnici koji obavljaju poslove strojovođe i pomoćnika strojovođe ostvarili ravnopravan položaj za stjecanje prava na starosnu mirovinu, uvećanjem staža tako da se 12 mjeseci rada računa kao 18 mjeseci staža, te s obzirom na svrhu izjednačavanja u pogledu socijalne sigurnosti radnika čije je zdravlje i radna sposobnost izložena većim rizicima od ostalih dok obavljaju poslove koji su iz objektivnih razloga osobito teški i za zdravlje štetni, odnosno takvi da ih ne mogu obavljati puni radni vijek, institut računanja staža s povećanim trajanjem ima čvrsto uporište da svi pod jednakim uvjetima imaju jednaka prava.

Predstavnik Sindikata strojovođa Hrvatske uključen je u skupinu koja razmatra ovo pitanje na razini Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, a dostavljena je i sva potrebna dokumentacija poput znanstvenih radova na ovu temu, vezano uz strojno osoblje.

Tomislav Klarić



## PRAVILA I PROPISI

# Dozvola za strojovođe

**Direktiva Europske unije koju je RH preuzela nalaže između ostaloga da strojovođa mora imati dozvolu za upravljanjem vučnim vozilom. Istu smo dužni svatko sebi napraviti jer to je naše je vlasništvo, a ne firme, za razliku od**

Na stranici Agencije za sigurnost željezničkog prometa ([www.asz.hr](http://www.asz.hr)) u samom vrhu nalazi se naslov „Strojovođe“ i potkategorija „Dozvola za strojovođe“.

Za upravljanje vučnim vozilom strojovođa mora imati Dozvolu za upravljanje ali i potvrdu. Potvrdu izdaje firma u kojoj radimo i nije predmet ovog teksta pa se nećemo niti njom baviti. Dozvolom za strojovođe se utvrđuje identitet te se dokazuje da strojovođa ispunjava minimalne zahtjeve u pogledu starosne dobi, fizičke i psihičke sposobnosti, obrazovanja i stručne osposobljenosti. Tu dozvolu na naš zahtjev, ali isto tako i na zahtjev pravne osobe kod koje smo zaposleni, izdaje Agencija za sigurnost. Ona se izdaje na rok od 10 godina.

Bilo je do sada razgovora između kolega je li to dužnost firme da oni podnesu zahtjev za izdavanjem dozvole ali kako kod nas dosta stvari nije dorečeno tako smatramo da smo i ovdje u situaciji kad se ne bi trebali osloniti na to da će nama netko nešto napraviti ako ne mora. Koliko god bi mi htjeli da je tako ipak će na nama ostati da je napravimo, ako ništa drugo onda iz razloga što je to naše vlasništvo i prelaskom u bilo koju drugu željezničku firmu ona ostaje uz nas. Na stranicama Narodnih novina nalaze se sve pojedinosti o uvjetima i potrebnoj dokumentaciji za izdavanje dozvole (NN 96/13) u Pravilniku o ovlaštenju strojovođa.

### Popis dokumenata

Popis svih dokumenata koje će trebati da bi u konačnici dobili dozvolu možete preuzeti na stranici Agencije [www.asz.hr](http://www.asz.hr) ([asz.hr/strojovode/dozvola-za-strojovode](http://asz.hr/strojovode/dozvola-za-strojovode)). Ukoliko želite možete i osobno otići na adresu

Agencije, Radnička cesta 39, Zagreb ili kontaktirati na telefon **01/ 606 13 13** pa zatražiti da vam pošalju na e-mail sve što je potrebno, ali način preuzimanja (putem interneta) je najjednostavniji i najbrži.

#### Dokumenti koji su vam potrebni:

■ **dokaz o najvišem završenom stupnju obrazovanja**

■ **svjedodžba o zdravstvenoj sposobnosti radnika**

■ **potpisan papir na kojem piše „Suglasnost za obradu osobnih podataka“ kojim dajete suglasnost Agenciji za sigurnost željezničkog prometa da može koristiti vaše osobne podatke u svrhu izdavanja dozvole i evidentiranja podataka u nacionalnom registru dozvola za strojovođe**

■ **potpisan obrazac Zahtjev za novu dozvolu**

■ **kopija osobne iskaznice ili putovnice**

Ali idemo redom na koji će te način doći do svega toga (ovim putem se želim zahvaliti kolegi Ivanu Majhenu koji je sam pronalazio put kako doći do dozvole, bez uputa, te mi je dosta pomogao da presem vama što učiniti prvo, koje okvirne cijene su bile za sve).

Prvo što treba napraviti je s maturalomnom svjedodžbom otići u Željezničku tehničku školu u Palmotićevoj u tajništvo, soba 14 i napraviti zamolbu da vam izdaju Potvrdu o završenoj četverogodišnjoj školi i stručnoj sposobnosti. Za to će vam za to trebati 100 kn biljega. Potvrdu ćete dobit kroz dan-dva. U međuvremenu preuzmite obrasce koju su gore navedeni, isprintajte ih i ispunite.



U svojoj firmi zatražite da vam daju ocjenu o zdravstvenoj sposobnosti sa zadnjeg liječničkog pregleda, (to je jedna potvrda za ove obje stvari, fizička i profesionalna psihološka sposobnost), koju kopirate i original vratite nazad ili ako su u mogućnosti u firmi vam kopirati pa vam odmah dati kopiju. To je sad jedan list papira na kojem vam piše „Svjedodžba o zdravstvenoj sposobnosti radnika“, da ste zdravstveno sposobni i kad vam je sljedeći liječnički pregled.

### Cijena 230 kn

Prema zadnjim informacijama, da u Agenciji traže original svjedodžbu, koju ne znam na koji način dobiti, da li u zdravstvenoj instituciji u kojoj smo obavljali liječnički pregled ili u firmi, samo što je problem što u firmi mora biti u dokumentaciji originalna svjedodžba. Kada dobijete Potvrdu o završenoj školi iz ŽTŠ-a, sa svim ispunjenim obrascima, s kopijom ocjene o zdravstvenoj sposobnosti još trebate imati sliku (kao za osobnu) te 20 kn biljega i sve to odnijeti u Agenciju u Radničku cestu 39 ili možete poslati poštom preporučeno s povratnicom jer će te na taj način biti sigurni da je sve pristiglo u agenciju.

Ako idete na navedenu adresu, u Agenciji će vam to zaprimiti pod

brojem te će vam nakon dva tjedna (možda i prije) poslati uplatnicu sa iznosom od 110 kn koja je za izradu iskaznice tj. dozvole. Ali isto tako na njihovim stranicama imate na koji račun trebate uplatiti navedeni iznos od 110 kn za izradu dozvole, to je u ovom slučaju Agencija za komercijalnu djelatnost d.o.o.

Uplatnicu popuniti (ili ako uplaćujete Internet bankarstvom) sljedećim podatcima:

#### kao primatelj napišete:

„AKD d.o.o., Savska cesta 31, 10000 Zagreb“

#### pod opis plaćanja:

„Uplata kartice strojovođa“

#### broj računa primatelja:

HR4723400091100035352

#### poziv na broj odobrenja:

3169-0IB podnositelja zahtjeva.

**VAŽNO - molim da ipak prije uplate provjerite još jednom jesu li svi ovi podaci i dalje aktualni.**

Kad iskaznica bude gotova pozvat će vas da dođete po nju jer ju morate osobno preuzeti. Ukupni troškovi za izdavanje dozvole su 230 kn, ali po nekim informacijama od 2016. godine svi ti troškovi bi mogli skočiti na puno veći iznos od trenutnog. Konkretno, prema informacijama kolege Majhena koji je na radu u Njemačkoj, tamo je trenutna cijena za izdavanje dozvole oko 150 EUR.

Zoran Mršić



# ODRŽAVANJE VUČNIH VOZILA

## Do kada tako?

**U vrijeme kad je nepotrebno govoriti da je servis primarnih i vrlo bitnih sredstava za bilo koju tvrtku koja od toga ostvaruje dobit jako važan da bi sam tijekom poslovanja bio na nivou onoga čemu služi, a u našem slučaju su to lokomotive i vlakovi koji očito nisu nikome drugom bitna osim nama samima pa stoga nas ne mora čuditi da nam je tako kako je jer oni koji bi trebali biti za to odgovorni ne da nisu odgovorni nego ih skoro pa ne zanima**

Ako se vratimo malo u prošlost i pitamo kolege koji su radili u vrijeme bivšeg JŽ-a kakvo je bilo održavanje i stanje lokomotiva i vlakova dobit će te odgovor da je razlika onda i sad kao da uspoređujemo apoteku i kokošinjac. Ne preostaje nam drugo nego krenuti isto tako s usporedbama našeg radnog mjesta s mjestom nekog od voditelja, šefova, managera ili članova uprave. Pa ako zavririmo u te prostorije vidjet ćemo veliku prostoriju (ne svi naravno, ali za priču i nebitno koliko) u kojoj je lijep prostran stol, neizostavna kožna fotelja ili u najmanju ruku kvalitetna stolica sa svim dodacima, klima uređaj, kompjuter s LCD monitorom, telefon, faks, printer i da ne nabrajamo dalje. Uz sve to prozori sigurno odlično brtve kao i vrata što znači da nema propuha,

prostor je lijepo grijan po zimi, a ljeti također ugodno rashlađen kako kome odgovara, a prostorija uredno očišćena bez prašine i s nekim mirisnim osvježivačem zraka. Da, to kad čitate već si svatko od nas može predočiti sliku u glavi kako je to više nego odličan radni prostor u kojem bi svatko od nas volio raditi, zar ne!

Prije nego krenemo dalje s pričom moramo se dotaknuti i njihove uloge u firmi i nećemo niti ne želimo umanjivati njihovo postojanje (iako ih ima sigurno i viška, ali to je za neki drugi tekst) i da su zasigurno također bitna karika u poslovnom procesu. Kad smo se već dotakli i poslovnog procesa onda moramo znati da sama tvrtka s tim ljudima u tim prostorijama i nema neku ulogu jer nedostaju određene

karike koje bi zatvorile cijeli krug, a to su na željeznici oni koji se primarno bavi prijevozom putnika i roba, strojovođe, prometnici, kondukteri, vlakovođe, pregledači, blagajnice...

### Zašto nije onda svima bar približno isto

Vratimo se sad na naše radno mjesto, mjesto strojovođe jer o drugim radnim mjestima i ne znamo puno, a niti bi voljeli da nešto krivo ne napišemo pa time i povrijedimo ostale kolege. Sad ćemo slikovito ući na naša radno mjesto, u našem slučaju je to lokomotiva i EMV ili DMV. Naš radni prostor ne obiluje s previše prostora ali niti ne može jer one su zadane nekim željezničkim pravilima koja moraju zadovoljiti

da bi mogli prometovati prugom. U redu to nam nije nikad bio problem, pa vjerujem da nije niti sad niti smo ljubomorni što ga drugi imaju. Stol nemamo jer nam niti on nije potreban, ali imamo pult koji ima koliko toliko mjesta gdje možemo staviti putni list, lokomotivski ili gablec, ako uhvatimo vremena za njega.

Za sad smo dotakli dvije stvari koji nisu nužne za naš posao, ali sad ćemo se dotaknuti jedne od jako bitnih ako ne i najvažnije stvari, a to je stolica strojovođe. Na toj stolici provedemo skoro pa cijelo naše radno vrijeme i sad vi nama recite, kako to da mi nismo zavrijedili recimo kožnu stolicu? Mi koji smo u ovoj priči primarni u procesnom krugu i od kojih u konačnici započinje i završava krug. U redu, ne mora biti kožna, ne mora biti niti posebne boje, niti lijepa oku ali ono što bi morala biti da je kvalitetna, ispravna i čista tj. uredna. Zar puno tražimo, zar smo stvarno toliko zahtjevni ili nekoga očito nije niti briga za nas jer što će to njima, pa nismo mi tu neki šefovi niti toliko bitni !!!

Krenut ćemo dalje pa doći do klima uređaja (idemo nekim redom kako smo krenuli kod opisivivanja radnog mjesta nama nadređenih). Voljeli bi znati gdje se može vidjeti kad je na kojem vozilu zadnji put



promijenjen filter klime i nadopunjen plin, jer ako odgovorni ne znaju, filter klime je jako bitna stavka za zdravlje nas jer on je taj koji skuplja svu nečistoću, prašinu i mikroorganizme i u kojem se poslije razvijaju razne bakterije, plijesan tj. gljivice koje mi udišemo, a svjedoci smo koliko puta nam je zrak kad se uključí klima bio grozan zbog - neredovitog održavanja tj. čišćenje. Valjda nismo isto tako toliko bitni da bi nam to se redovito mijenjalo. Nama ne trebaju faks uređaji niti printeri, kopirke kao niti kompjuteri, nama treba dobro i kvalitetno održavanje, zar stvarno opet puno tražimo.

### Pogled kroz prozor

Nemojte misliti da smo tu stali, idemo stoga dalje. Prozori na vozilima nisu kao na njihovim prostorijama, to su posebna stakla koja trebaju biti otporna na udarce bilo koje vrste iliti sigurnosno staklo, pa nas samo zanima kako bi njima bilo da im netko razbija kamenom prozor i time možda ugrozi njihov život ili da je oštećeno tj. popucalo, što bi poduzeli kad bi se to dogodilo? Sigurno bi prvo zamijenili potrgano/popucalo staklo ili brtvu na prozoru ako bi kroz nju curila voda uslijed padanja kiše. A stakla na našem radnom mjestu ne da su oštećena s nekim sitnim rupicama po sebi od

udarca kamenčića ili životinja kao što su ptice već znaju biti doslovno popucala od vrha prema dolje i kad upišemo u knjigu primopredaje ili knjigu popravaka jednostavno kao da nismo ništa napisali.

Pa zar stvarno svi ti ljudi s visokim školama nisu svjesni da svojom neodgovornošću ugrožavaju indirektno naše živote jer koliko to sigurnosno staklo nakon takvog oštećenja je u konačnici stvarno sigurnosno?! Recimo samo za primjer, svi oni sigurno imaju privatno automobil i zanima nas koji je od njih prošao na tehničkom pregledu ako im je bilo oštećeno vjetrobransko staklo. Garantiramo da nije nitko. Ali da, zaboravili smo, mi nismo toliko bitni iako smo konstantno izloženi ispred tog istog sigurnosnog stakla u svom radnom vremenu i to ne 8 sati već i do 12 sati pa stoga vjerojatnost s time se i više povećava da nastradamo.

### Prohujalo s vihorom

Dolazimo do vrata, da ulazna vrata našeg nam radnog mjesta, vrata kroz koja ulazimo u strojarnicu lokomotive i koja valjda imaju neku svrhu što su tu, vrata koja zatvaraju naše radno mjesto od utjecaja vanjskog vremena, zraka, buke. Da naša vrata nemaju potrebe biti

od kvalitetnog drveta, presvučena kožom već to su vrata koja osim što bi trebali biti dobar izolator od buke, tako isto i izolator od utjecaja vremenskih prilika ali i propuha koji nam isto utječe jako na naš organizam i na naše zdravlje. Pa sad vi nam recite gospodo, kako bi vama bilo da za svog radnog vremena non-stop osjetite strujanje zraka po leđima, vratu i glavi, je li bi vam bilo ugodno tako raditi? Vjerujem da svatko zdravog razuma bi na to odgovorio negativno pa onda dragi nam nadređeni shvatite da ni nama nije ugodno i to tako isto tijekom cijelog radnog vremena. Brtve su loše ili loše kvalitete ili loše postavljene i kad lokomotiva ili vlak dođu na popravak i ako je u knjigu upisano da ne brtve dobro vrata (nebitno koja u ovom slučaju, sva vrata su bitna na našem radnom mjestu) onda kvragu valjda ne brtve! Pa kako će te to ispitati kad vam je lokomotiva na mjestu? Nikako. Pa vjerujte onda tome napisanom, a ako već ne vjerujete, pošaljite lokomotivu ili vlak na probu pa se uvjerite ali nemojte se izvlačiti kao i uvijek do sad nemamo na skladištu...pa kupite onda zar ni za to niste sposobni?

Dolazimo do grijanja našeg radnog mjesta, pa se opet zapitajmo što se dogodi kad uključimo grijalice u upravljačnici? Prvo, sigurno vam

opet prođe kroz nos neugodan miris, da ali zašto je to tako? Pa zato što u naš radni prostor ne uđe čistačica s krpom, metlom, a da ne pričam usisavačem kojim bi se maknula prašina koja se nakupi. Taj isti zrak koji nas u ovom slučaju zimi grije je isto jako bitan za naše zdravlje jer sve to mi udišemo. Udišemo raznu prljavštinu kao što udišemo željezne mikro čestice koje se uslijed kočenja podižu i ulaze kroz ventilaciju u radni prostor. Aha, da zaboravljamo, vaše radno mjesto je ipak kud i kamo bitnije od našeg jer bez vas vjerojatno ne bi niti postojala željeznica dok mi ipak nismo bitni u svemu tome. Dođe ti ponekad da zaplačeš od muke koliko u našim tvrtkama ima ljudi koji samo o sebi misle i nitko drugi im nije bitan jer što sad, pa nije to moja tvrtka. Onog dana kada za to budu odgovarali i kad se budu postavljala pitanja u nekim drugim institucijama onda će se valjda netko i zapitati je li mu to uopće bilo potrebno, ali nije sad tu samo stvar odgovornosti koliko je dovedeno u pitanje moral i ljudskost tih istih odgovornih osoba. Jer u konačnici oni su ti koji drže određene konce u svojim rukama i koji mogu pokrenuti stvari u dobrom smjeru.

Imamo li mi takvih uopće ???

Zoran Mršić





## TRADICIONALNI PLANINARSKI POHOD NA DINARU

Članovi SSH Podružnice Zagreb i Knin su pokazali da mogu biti i dobri planinari. Tradicionalni izlet na Dinaru organizirao je SSH Podružnica Zagreb, prvog vikenda u mjesecu srpnju. Zagrepčani su došli do Knina, a potom uz pomoć logistike kninske podružnice SSH krenuli na Dinaru. Tri dana laganog planinarenja, te konačno uspon na vrh Sinjal i povratak u planinarski dom. Dinara je opet očarala strojovođe koji se amaterski bave planinarenjem. Daleko od užarenog zagrebačkog asfalta na vrhu Sinjalu se trebalo dobro odjenuti. O nezaboravnom druženju koje će se nastaviti svake godine, na tradicionalnom planinarenju, ne treba ni govoriti. Planinarska fotografija za uspomenu...

B. Čavar



## LJETOVANJE NA MURTERU U ORGANIZACIJI SSH

Uvijek se vraćamo Murteru i dolaziti ćemo ovdje dok god možemo. Ova plaža Slanica i otok Murter imaju nešto što nigdje nema, osjeti se to na svakom koraku. Jednoglasna je to izjava većine onih koji ljetuju na otoku Murteru. Sindikat strojovođa Hrvatske uspio je održati, čak i uvesti novine u svoje odmaralište kraj plaže Slanica na Murteru. Odmaralište SSH „Reflektor“ su kućice uklopljene među stijene i borove, na samoj obali plaže Slanica. Odmarališta ne bi bilo bez uhodane ekipe koja se brine o svemu. Na čelu odmarališta je Davor Budojević, donedavno

strojovođa iz Zagreba, a friški umirovljenik, koji je vodio odmaralište i prije desetak godina. Za njega nema odmora ni kupanja, jer mora brinuti o dosta stvari. Zadnjih godina na ljetovanje dolaze ne samo željezničari i njihove obitelji, već i „civilni“, ljudi koji nemaju veze sa željeznicom i SSH. Jednostavno, očarani su ovakvim ljetovanjem. Murterska ljeta su nezaboravna. To dokazuju ljudi koji ondje ljetuju godinama. Neki su dolazili kao dječaci i djevojčice, a sada dovode svoju djecu i unuke. Murterska tradicija se nastavlja. B. Čavar

## >reagiranje

Odvjetnik  
IVICA CRNIĆ  
Zagreb, Petrova 182

**Predmet:** zahtjev za objavu ispravka objavljene informacije

1. Tvornica željezničkih vozila Gredelj d.o.o.u stečaju (dalje, skraćeno: TŽV Gredelj), 10000 Zagreb, Vukomerečka cesta 89 opunomoćila me da Vam kao glavnom uredniku Reflektora podnesem zahtjev za objavu ispravka objavljene informacije. Prilažem punomoć.

2. TŽV Gredelj zahtjev temelji na čl. 40. Zakona o medijima (Narodne novine, broj 59/04., 84/11. i 81/13.) a vezano uz članak objavljen u časopisu Reflektor roj 74, siječanj 2015., stranice 16 i 17 pod naslovom “Vlakove ne plaćaju HŽ Putnički prijevoz i država - PLAĆAJU IH RADNICI.”

3. Taj članak sadržava neistinitu informaciju odnosno izjavu predsjednika Uprave HŽ Putnički prijevoz **Dražena Ratkovića**, objavljenu na stranici 17 koja glasi:” Naime, po riječima predsjednika Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražena Ratkovića jedan prototip - o aj diesel-električni - ne zadovoljava jer je, kako kaže Ratković pretežak i troši previše goriva.”

4. Njegova se izjava odnosi na diesel-električni motorni vlak (DMV) koji je označen serijskim oznakama 7022 (dalje: DMV). Prototip DMV-a izrađen je u TŽV Gredelj d.o.o. u stečaju. Taj vlak je u probnoj eksploataciji i o tome je objavljena pozitivna recenzija u stručnom i znanstvenom časopisu Željeznice broj 21, autora mr. **Maria Šimića**, dipl. ing. stroj.

5. Navedena izjava Dražena Ratkovića, pak, izravno šteti prodaji vlakova koje proizvodi TŽV Gredelj, te je njome povrijeđen ugled i dobar glas TŽV Gredelj d.o.o. u stečaju. To za posljedicu za TŽV Gredelj može imati imovinsku (čl. 1089. Zakona o obveznim odnosima - Narodne novine, broj 35/05., 41/08. i 125/11.) i neimovinsku štetu (čl. 19. i 1100. istog Zakona).

Naime, takva lapidarna i neobjektivna izjava ne daje čitatelju informaciju s čime je Dražen Ratković usporedio težinu tog vlaka. Naime, konstrukcija vlaka izrađena je od čelika, ali ako je se uspoređuje s lokomotivom i klasično kompozicijom onda je DMV svakako lakši.



Također je Dražen Ratković u toj izjavi prešutio da je riječ o prototipu što znači da bi se u sljedećoj iteraciji težina smanjila.

Dražen Ratković, dajući takvu štetnu i uvredljivu informaciju, nije uzeo u obzir osovinski pritisak. To je važno zbog toga jer se težina željezničkih vozila u struci prikazuje kroz osovinski pritisak, a ne isključivo kroz težinu samog vozila. Tako, kad se uspoređuje prototip elektromotornog vlaka (EMV) i prototip diesel-elektromotornog vlaka (DMV), osovinski pritisak prednjeg pogonskog postolja DMV-a pri punom opterećenju iznosi 16 tona, dok je na elektromotornom vlaku oko 19 tona.

Dajući navedenu izjavu Dražen Ratković nije informirao čitatelje ni o činjenici da potrošnja goriva ovisi i o tipu i stanju pruge, tj. je li riječ o ravnoj ili brdskoj pruzi, te koliko stanica postoji na trasi kojom vlak vozi. U tom smislu dosadašnja probna eksploatacija DMV-a pokazala je da je trošak prijevoza tim vlakom po pojedinom putniku 23,90 kuna/km, dok je trošak prijevoza putnika dizelskom lokomotivom i pet putničkih vozila 54,25 kuna/km. To dovodi do podatka da je ušteda na prometovanju DMV-RP u odnosu na postojeću kompoziciju na godišnjoj razini oko 4.552.500,00 kn.

6. Zato, nepotpune i netočne informacije, koje je iznio Dražen Ratković u Reflektoru iz siječnja 2015., štete i naporima TŽV Gredelj d.o.o. u stečaju da taj i svoje druge proizvode plasiraju na strana tržišta.

Ako već HŽ Putnički prijevoz d.o.o., u čijem je 100% vlasništvu TŽV Gredelj d.o.o. u stečaju, ne želi pomoći trgovačkom društvu čiji je vlasnik, jer mu ne daju ni poslove tekućeg održavanja voznog parka Hrvatskih željeznica, kao društva iz iste grupe, onda bi se vodeća osoba HŽ Putničkog prijevoz - predsjednik Uprave Dražen Ratković, trebao u javnosti barem suzdržat od nepotpunih i netočnih ocjena proizvodi koja koji proizvodi tvornica u vlasništvu društva kojem je on na čelu.

7. Radnicima TŽV Gredelj d.o.o. u stečaju i sadašnjem poslovdstvu nije jasno zašto se poslovanje koje se odvija u stečaju stigmatizira i omaložava, te se daju ovakve netočne i nepotpune izjave, što samo otežava položaj preostalih radnika.

Gredelj je društvo s više od 120 godina tradicije u proizvodnji i servisiranju željezničkih vozila, s važećim licencama za stručne popravke.

Nakon otvaranja stečaja TŽV Gredelj je na neki način ekskomuniciran i

stigmatiziran u domaćem poslovnom okruženju. Suprotno domaćem poslovnom okruženju, proizvodi tog društva prihvaćeni su na zahtjevnom međunarodnom tržištu (SAD, Maroko, Italija, BiH, Crna Gora). Sad se, u tijeku stečaja, pregovara o isporuci 20 vlakova za Turkmenistan.

8. Istodobno, TŽV Gredelj d.o.o. u stečaju doživljava mačehinski odnos od Hrvatskih željeznica koje su primjerice 2008. TŽV -u Gredelj dale na popravak 71 vagon, 4 vlaka, 13 diesel-električnih lokomotiva i 7 električnih lokomotiva, da bi TŽV Gredelj 2014. dobio na popravak samo 18 vagona i 2 vlaka. Hrvatske željeznice svoja vozila šalju na popravak u Belgiju, a istovremeno Gredeljevi ljudi i tehnički kapaciteti ostaju nezaposleni i neiskorišteni.

9. Ako bi se takav odnos prema Gredelju nastavio za očekivat je da će nestati ta važna i specifična djelatnost, da će hrvatski stručnjaci visokokvalificirani za ovu djelatnost i s licencijama, potražiti posao u drugim djelatnostima, pa moguće i izvan zemlje. U tom slučaju vjerojatno će se vozni park Hrvatskih željeznica servisirati u inozemstvu, primjerice u Srbiji ili Rumunjskoj.

10. Postavlja se pitanje što stoji iza takvog odnosa prema TŽV Gredelj d.o.o. u stečaju i hoće li Republika Hrvatska zahvaljujući odnosu trgovačkih društava koja su u pretežito državnom vlasništvu, ostati bez još jedne industrijske djelatnosti, a radnici na ulici.

11. Nažalost, u tom pravcu radnici TŽV Gredelj d.o.o. u stečaju nemaju ni razumijevanje resornog ministra Siniše Hajdaša Dončića, a čini se da ni sindikate nije baš previše briga za moguće konačno gašenje ukupne djelatnosti u Gredelju odnosno za sudbinu radnika.

12. Nastojanjima da TŽV Gredelj zauzme ponovno ono mjesto koje bi mogao imati u domaćem i inozemnom poslovnom okruženju, sigurno ne doprinose već spomenute nepotpune i netočne izjave poput ovdje citirane izjave Dražena Ratkovića.

Zato TŽV Gredelj d.o.o. u stečaju moli glavnog urednika da se ovaj ispravak netočne informacije objavi u prvom sljedećem broju časopisa.

Dakako, TŽV Gredelj d.o.o. u stečaju pridržava pravo zahtijevati naknadu štete od odgovornih osoba.

S poštovanjem  
Opunomoćenik  
TŽV Gredelj d.o.o. u stečaju  
Odvjetnik IVICA CRNIĆ  
Zagreb, Petrova 182



## (h)umorstvo zdrave pameti

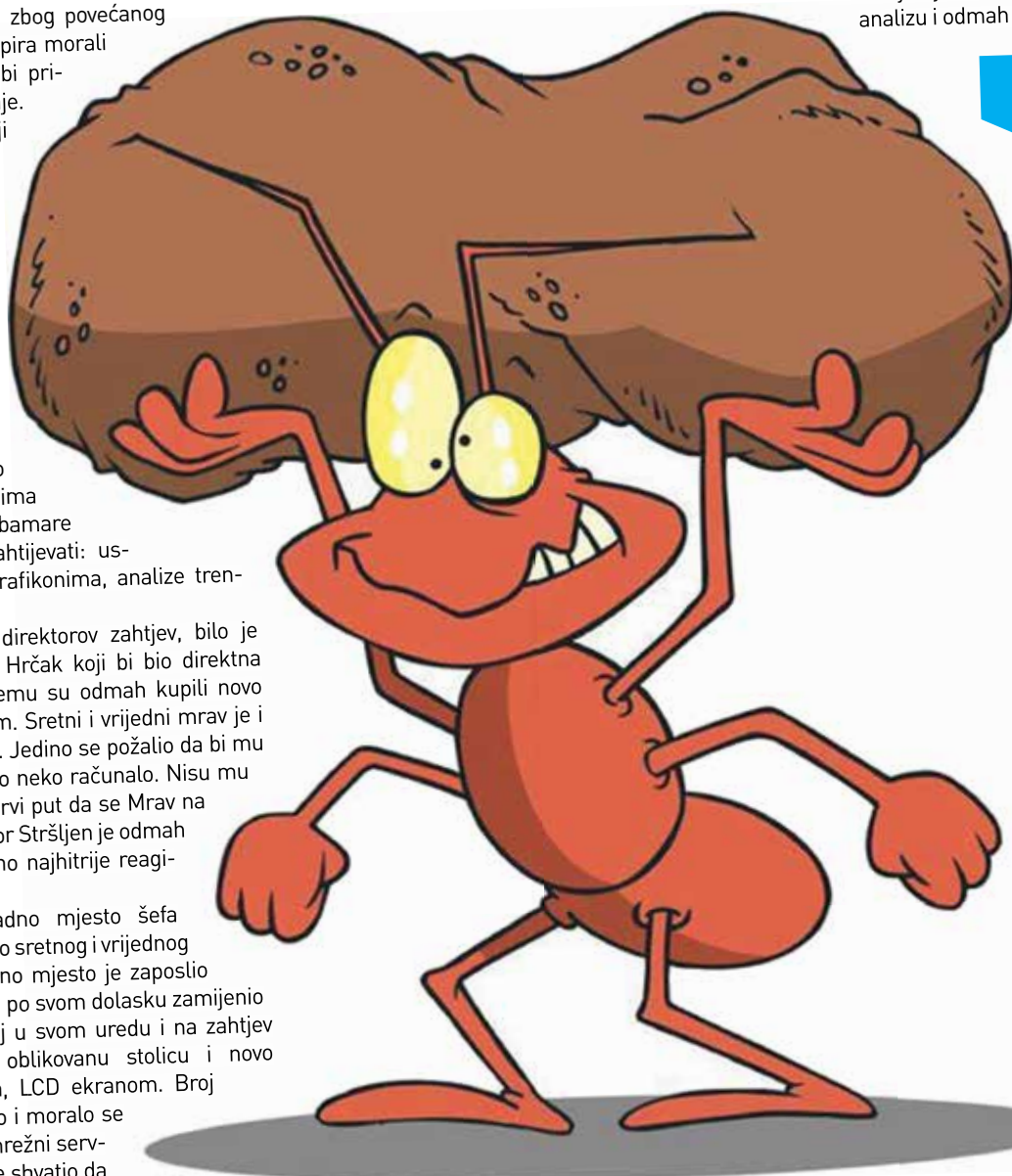
# KAKO JE MRAV DOBIO OTKAZ?

Jednom davno, živio je sretan i vrijedan Mrav, koji je svakog dana dolazio prvi na posao. Bio je vrijedan. Veseo. Jednom riječju, bio je sretan dok je radio. Pjevušio je vesele pjesmice, a rezultati njegovog rada su bili odlični. Slušajući pjesmu Mrava, gospodin Stršljen, direktor firme, zaključio da se mrav previše zabavlja a premalo radi, jer nema pravo usmjerenje i šefa koji bi ga kontrolirao. Zato je zaposlio Bubamaru koja je imala veliko iskustvo sa upravljanjem. Prva briga Bubamare bila je da organizira evidenciju dolazaka i odlazaka mrava na posao (odnosno sa posla). U tu svrhu, uspostavila je sistem prijemnih i odlaznih dokumenata. Sa vremenom, broj dokumenata se povećavao i zbog povećanog volumena posla oko papira morali su zaposliti nekog ko bi pripremao papire i izvještaje. Zaposlili su Pauka koji je odmah uspostavio sistem arhiviranja i postao je odgovoran i za preuzimanje telefonskih poziva. A mrav? Mrav je i dalje radio kao i prije. Izvještaji koje je dostavljala Bubamara su bili izvanredni. Direktor Stršljen je bio oduševljen izvještajima koje je dobio od Bubamare i uskoro je počeo zahtijevati: usporedne studije sa grafikonima, analize trendova razvoja, itd. Da bi se zadovoljio direktorov zahtjev, bilo je nužno da se zaposli Hrčak koji bi bio direktna pomoć direktoru. Njemu su odmah kupili novo računalo sa printerom. Sretni i vrijedni mrav je i dalje radio kao i prije. Jedino se požalio da bi mu bilo lakše ako bi imao neko računalo. Nisu mu odobrili. Ovo je bilo prvi put da se Mrav na nešto požalio i direktor Stršljen je odmah shvatio da je potrebno najhitnije reagirati. Kreirao je novo radno mjesto šefa službe koji bi nadzirao sretnog i vrijednog mrava. Na novo radno mjesto je zaposlio Cvrčka. On je odmah po svom dolasku zamijenio cjelokupni namještaj u svom uredu i na zahtjev dobio ergonomski oblikovanu stolicu i novo računalo sa ravnim, LCD ekranom. Broj računala je narastao i moralo se kupiti i instalirati i mrežni server. Novi šef službe je shvatio da

hitno treba pomoćnika (koji je usput bio njegov pomoćnik u prethodnoj firmi). I tako je zaposlio Stjenicu. U isto vrijeme Mrav je postajao sve manje sretan i sve manje produktivan. Opet je tražio računalo. Opet mu nisu odobrili. Situacija sa Mravom, zabrinula je Cvrčka i on je zaključio da mora naručiti studiju o zadovoljstvu zaposlenih u firmi. Upoznao je sa tim direktora Stršljena koji je shvatio Cvrčkovo objašnjenje i odobrio angažiranje agencije za te potrebe. Skupa studija je napravljena i Cvrčak je počeo primjenjivati predložene motivacijske metode. Svuda je objesio motivacijske plakate. Vodio je Bubamaru, Pauka, Hrčka i Stjenicu na motivacijske treninge u poznata ljetovališta itd...

Mrav je i dalje, ali nevoljko, radio. Čitao je motivacijske poruke na plakatima i nikako nije mogao naći nadređene kad su mu trebali. Jednostavno, ili nisu bili tu ili nisu imali vremena za njega. I tako je vrijeme teklo. Direktor Stršljen je i dalje dobivao redovno svoje perfektne izvještaje ali su oni počeli pokazivati da firma nije više tako rentabilna kao prije. To ga je duboko zabrinulo i morao je reagirati.

Unajmio je najelitnijeg konsultanta, gospođu Sovu. Sovin zadatak je bio izvršiti potpunu analizu organizacije i poslovanja firme i predložiti rješenja da bi firma poslovala rentabilno. Nakon tri mjeseca, Gospođa Sova je direktoru predala sljedeći izvještaj: "U firmi je previše zaposlenih!" Direktor Stršljen je oduševljeno prihvatio stručnu analizu i odmah otpustio: MRAVA.



### POUKA 1.

**Nikada nemoj biti sretan i vrijedan mrav. Mnogo se više isplati da si nesposoban i da ne radiš ništa.**

**Nesposobnima ne trebaju nadzornici. Ako si usprkos svemu produktivan, nikad ne pokazuj da si veseo kada radiš, jer za to nema opravdanja.**

### POUKA 2.

**Nažalost, cijela priča je utemeljena na sveučilišnim znanstvenim istraživanjima koja kažu da većina ljudi teži ka parazitskom životu. A i bez sveučilišta, dovoljno je svratiti u Zagreb, u jednu nekad industrijsku ulicu koja se zbog toga i zove - Strojarska cesta!**