



SINDIKAT HRVATSKIH ŽELJEZNIČARA

VIJESTI



1. svibanj - Međunarodni praznik rada “Ljude ispred profita!”

Unatoč kiši i lošem vremenu pred sindikalnom središnjicom SHŽ-a u Strojarskoj 17, počelo se ujutro 1. svibnja, skupljati sve više članova sindikata koji su stizati iz svih podružnica. U rukama su nosili parole a potom su krenuli prema Radničkom domu gdje su se pridružili povorki koju su organizirali Savez samostalnih sindikata Hrvatske (SSSH) i Nezavisni hrvatski sindikati (NHS), pod geslom “Ljude ispred profita!”

Od jutarnjih sati u velikom broju su Zagrepčanke i Zagrepčani dolazili u park Maksimir na tradicionalnu proslavu 1. svibnja - Međunarodnog praznika rada uz besplatne porcije graha i kulturno-zabavni program. Nakon jedne godine pauze (u prošloj godini Praznik rada se je obilježavao u Sisku) sindikalna prosvjedna povorka vratila se u Maksimir. Ove godine organizirane su dvije sindikalne povorce, a polazna točka bio je Radnički dom na Krešimirovom trgu, no povorce su krenule u različito vrijeme. Okupljanje kolone koju su organizirali SSSH i NHS počelo je između 10 i 10.30 sati pred Radničkim domom, odakle je povorka u 10.30 sati krenula Šubićevom ulicom preko Kvaternikova trga do glavne pozornice u

Maksimiru. Druga povorka u organizaciji sindikata Tehnosa zajedno s nekoliko udruža i sindikata pod nazivom “Kapital napada, radnice i radnici, vrijeme je za otpor” krenula je isto ispred Radničkog doma nešto kasnije do Trga dr. Franje Tuđmana, (Keglić) te su usput zaustaviti na nekoliko mjeseta koja simboliziraju aktualne probleme, a na Kegliću su uslijedili govorovi sindikalista i aktivista. Oba prosvjedna skupa imala su istu poruku: “NE!” najavljenim Vladinim reformama u mirovinskom i zdravstvenom sustavu.

Prva prosvjedna povorka od otprilike tisuću prosvjednika, vođena pod geslom “Ljude ispred profita!” vodili su Mladen Novosel, predsjednik SSSH-a i Krešimir Šeher, predsjednik NHS-a. Neki su-

dionici prosvjeda nosili su cipele i zavežljaje na štapu, kao simbole siromaštva u Hrvatskoj, koje ne jenjava posljednjih godina, i koje prisiljava na odlazak osiromašenih hrvatskih građanki i građana u inozemstvo, budući nisu imali mogućnosti ostvariti najosnovnije uvjete egzistencije. Najbolnija je činjenica što najveći broj mladih ljudi odlazi trbuhom za kruhom. Tijekom cijelog puta čuli su se zviždaci i jaki udarci po metalnim bačvama, uz zvukove sirena, u znak nezadovoljstva i upozoravanja na aktualne probleme i stanje u državi.

Uz hrvatske zastave i sindikalna obilježja, transparenti poput: “Bez radnika nema ni profita”, “Radnik nije uhljeb!”, “Ulica je udobnija od kauča”, “Zdravlje samo za bogate”, “Odlazak trbuhom za kruhom”, “Rad čini čovjeka! A političara?”, “Mladi na rubu gladi”, “S posla na groblje”, “Privatizacija je pljačka”, “Tko je jamio jamit će opet”, “Sindikati, brinite za radnike, a ne za kapital!”, “Više prijatelja mi je u Dublinu, nego kod kuće!”, “Mirovina, što je to?”,



Cipele i pinkleci na štapu slika su našeg društva

“Gdje ćemo raditi kad prodate naša radna mjesta?”, “Kad radiš za kikiriki, svaki dan ti je sikiriki”, “Radnici ispred korporacija”, “Rad je vrijednost i u 21. stoljeću”, jasno su dali do znanja Vladi da joj ne vjeruju iako je prije uzimanje vlasti obećavala reforme koje će donijeti boljšak radniku. Sada se radnik pita koje su to reforme koje osiguravaju radnicima bolji život. Iako je prošlo sto dana nove Vlade, građani i radnici ne vide niti jednu reformu koja bi im olakšala život. Reforma nema, ali ima sukoba. Partneri otvoreno jedan drugome “podmeću nogu” gdje god stignu, i oni koji bi trebali surađivati, rade jedni protiv drugih. Tako da danas i nakon sto dana vladavine mi još uvijek ne znamo tko vodi glavnu riječ: premijer ili dva potpredsjednika. Jedina zaštita od takve nerazumne politike radnicima su sindikati, a sindikalni čelnici su sa pozornice pozvali radnike na borbu za očuvanje radničkih prava.

“Sve mjere pokušajte prvo primjeniti prema sebi, a onda prema nama!”

Mladen Novosel, predsjednik Saveza samostalnih sindikata Hrvatske, pri obraćanju okupljenima čestitao je Međunarodni praznik rada, ističući dvije simbolike povorce. Prva je “prisjećanje na 1886. godinu i prolivenu krv radnika u Chicagu, koji su se borili za osam sati rada, osam sati odmora i osam sati sna”, te kako je naša obveza da te tekovine čuvamo i ne damo nikome, pa tako ni krupnom kapitalu da ih uzima. Druga je simbolična poruka da će se u Maksimiru, u kojem se radnici i radnice okupljaju već desetljećima obilježavajući Praznik rada, od ovog 1. svibnja sindikati uvijek okupljati. Vladi Republike Hrvatske, a aktualnom predsjedniku Vlade poručio je “da mu netko prevede koje su to reforme predložene Europskoj komisiji”, radi povećanih 19 kuna mjesечно za police dopunskog zdravstvenog osiguranja, pogotovo onima koji



Članovi našeg sindikata u prvosvibanjskoj povorci

primaju male mirovine, male plaće, kao i da mu se prevede “što to znači raditi do 67. godine života, u industriji, u građevini, u svim teškim uvjetima rada”. “Hrvatski radnici ne mogu raditi do 67 godina”, jasno je poručio Novosel predsjedniku Vlade, a Europskoj komisiji: “Sve mјere pokušajte prvo primjeniti prema sebi, a onda prema nama!”

“Sve više ljudi u Hrvatskoj glasuje cipelama, napuštajući Hrvatsku”

Krešimir Sever, predsjednik Nezavisnih hrvatskih sindikata naglasio je zalaganje sindikata za ljude ispred profita, koji ne može biti iznad čovjeka i radnika koji ga stvara: “Ne može profit biti iznad onoga koji ga stvara. Radnik, čovjek, mora biti i ostati iznad i ispred profita. Nažalost, ovu su zemљu generacije vlasti počele sve više pretvarati u zemљu tužnih, utučenih, obespravljenih i obeshrabrenih ljudi”. Sindikatima je stalo do drugačije Hrvatske, u kojoj će se poštivati građane.

“Sve više ljudi u Hrvatskoj glasuje cipelama, napuštajući Hrvatsku. Sve više ljudi u Hrvatskoj glasuje pinklecima na svojim ravnimima, odlazeći iz Hrvatske, jer u Hrvatskoj ne vide svoju budućnost.”

Pa kad nam predsjednik Vlade kaže da i ove mjere rade zato da bi slomili dug, mi smo već osjetili dugi niz godina da sve dugove u ovoj zemlji plaćaju samo i isključivo građani, radnici. Političkim elitama, bile na vlasti ili u oporbi, uvijek je dobro. Već dugi niz godina mi gledamo istu kazališnu predstavu, s istim scenarijem, istom režijom, samo se glumci neprekidno mijenjaju, a od svih tih predstava nama je samo i jedino gore”, rekao je Sever.

Vlasti i oporbi, radi hrvatske budućnosti uputio je poruku da smo gladni “ne samo graha i roštilja, nego i socijalne pravde”, kao i da smo gladni “Hrvatske za koju su ginuli ljudi u ovoj zemlji, Hrvatske koja nam pripada!” I zbog takve situacije “Trebamo dati svi skupa snažniju potporu jedni drugima” istaknuo je Sever.

Što nas očekuje već sutra, nitko ne zna, ali da su promjene neophodne to je nužno potrebno. Prave reforme se trebaju provesti zbog velikog broja siromašnih, obespravljenih, bolesnih i nezaposlenih radnika i građana, što je pokazao i ovaj veliki broj okupljenih na prvosvibanjskom skupu u Maksimiru.

B. Limpic-Donadic ■



XI. IZBORNI SABOR SINDIKATA HRVATSKIH ŽELJEZNIČARA

Znanje, iskustvo i odlučnost u zaštiti interesa radnika

U prepunoj maloj dvorani Vatroslav Lisinski održan je 12. travnja 2016. XI. Sabor SHŽ-a. Saboru su se odazvali slijedeći gosti: **Krešimir Sever**, predsjednik Nezavisnih hrvatskih sindikata, **Marija Hanževački**, glavna tajnica NHS, **Darko Maras**, dopredsjednik NHS za državni sektor, **Zoran Maršić** i **Želimir Halić**, iz Sindikata željezničara Hrvatske, **Slavko Proleta**, Sindikat infrastrukture HŽ, **Robert Frdelja**, član Uprave HŽ Putnički prijevoz d.o.o., **Svetimir Marić**, direktor Tersus Eko d.o.o., **Hristo Sikavičev**, predsjednik Uprave TSŽV d.o.o., **Mladen Lugarić**, član Uprave Održavanje vagona d.o.o., **Siniša Mastelić**, predsjednik Udruge branitelja i invalida domovinskog rata HŽ, **Marina Ivandić** i **Jelena Miloš**, iz Baze za radničku inicijativu i demokratizaciju.

Na Saboru je jednoglasno usvojen Program rada SHŽ-a u narednom dvogodišnjem razdoblju u kojem je posebno naglašeno da će se uložiti vlastito znanje i iskustvo, te pokazati odlučnost u zaštiti interesa svih naših članova u društвima Hrvatskih željeznica.

Uzvješće o dvogodišnjem radu (od travnja 2014. do travnja 2016.) Sindikata hrvatskih željezničara (SHŽ) podnio je predsjednik **Ivan Forgač**. Prema njegovim riječima u tom razdoblju po broju članova Sindikat je zadržao vodeću poziciju, kada se uzmu u obzir matična i kćerinska društva. Međutim, uslijed restrukturiranja tvrtki broj svih sindikata HŽ-a nastavio se je smanjivati. U protekle dvije godine nastavljena je suradnja sa Sindikatom željezničara Hrvatske (SŽH), a uspostavljena je suradnja i sa Sindikatom infrastrukture HŽ-a (SIHŽ). "U odnosu na Vladu, resorno ministarstvo i poslodavce kod kojih dijelimo članstvo, nastojimo uskladiti stajališta i u svemu zajednički nastupati. Vjerujem da će se ta suradnja nastaviti, da će postati još bliskija i konkretnija, s ciljem da u budućnosti dovede i do spajanja sindikata i okrupnjavanja željezničke sindikalne scene. Smatram da je ta suradnja i moguća na osnovi ravнопravnosti i jednakopravnosti.

Izabrani članovi radničkih vijeća i imenovani sindikalni povjerenici u funkciji RV svoje obveze su izvršavali uredno i kvalitetno. To je važno istaći pogotovo što je dio poslodavaca prestaо pravilnike o organizaciji davati na savjetovanje sindikatima, a daje ih na savjetovanje samo radničkim vijećima. Radi produljene ekonomске krize

i sve slabijih rezultata poslovanja, provođenje mjera zaštite na radu poslodavci vide kao trošak i pokušavaju ga izbjegći. Uz problem sporih postupaka javne nabave, javljaju se teškoće u opskrbi radnika osobnim zaštitnim

sredstvima. Uz trud povjerenika radnika za ZNR i sindikalnih povjerenika, u velikom broju slučajeva, radnici i sa zakašnjenjem dobiju osobna zaštitna sredstva, a briga o sigurnosti na radu radnika i dalje mora biti jedna od najvažnijih aktivnosti povjerenika radnika za ZNR i sindikalnih povjerenika" - istakao je Forgač.

Aktivnost usmjerena na očuvanje stečenih prava radnika

Uslijed negativnih poslovnih rezultata većine poslodavaca u kojima SHŽ ima članove, u prethodnom dvogodišnjem razdoblju nismo se mogli koncentrirati na ostvarivanju novih i većih prava, nego smo se morali boriti da očuvamo što je moguće veći dio stečenih prava.

Tako su SHŽ i SHŽ u svibnju 2015. ispregovarali Dodatak Kolektivnog ugovora u HŽ Putničkom prijevozu u kojim radno vrijeme za



Radno predsjedništvo

sve radnike iznosi osam sati dnevno. Ukinuta je odredba o prekidu rada u smjeni koja je davala pravo poslodavcu da može vlakopratitelju propisati duže radno vrijeme od 12 sati. Također je spriječeno zapošljavanje radnika putem agencija za privremeno zapošljavanje, a Sindikat nije prihvatio smanjenje plaće radnicima, jer poslodavac nije ostvario nikakve druge uštede.

U Djelatnosti Održavanje i čišćenje željezničkih vozila potpisana su dva nova KU u kojima je sačuvana većina stečajnih prava radnika. Potpisani je Ugovor o radno pravnoj zaštiti radnika u slučaju poslovno uvjetovanih otkaza koji sadržavaju postupak rješavanja tehnološkog viška radnika, kao i kriterije sa određenim bodovima. Nakon toga u društвima TSŽV, OV i Tersus Eko zaključivano je više dodataka KU kako bi se sačuvalo što više radnih mesta. U tijeku su teški pregovori

na zaključivanju novog KU u Tersus Eko jer poslodavac nastoji svesti prava radnika na zakonski minimum.

U HŽ Infrastrukturi se plaće nisu dirale ali su radnici ostali bez regresa za GO, Božićnice i dijela GO. U tijeku je produljena primjena KU, kao i pregovori u kojima su poslodavac i sindikati iznimno udaljeni.

U Pružnim građevinama zaključen je Dodatak KU u kojem su uređeni kriteriji za izlučivanje viška radnika te druga prava i obveze radnika u postupku restrukturiranja. Kako poslodavac krši odredbe KU sindikat priprema pokretanje sudskih tužbi.

Glavni zadatok SHŽ-a u dvo-godišnjem razdoblju je bio zaštita prava radnika. "Tako smo putem arbitraže s ostalim reprezentativnim sindikatima sačuvali pravo radnika na štrajk u HŽPP, koje je poslodavac osporavao namjernim uvođenjem velikog broja vlakova koji moraju prometovati u vrijeme štrajka, što nije imalo zakonsku osnovu. Pružamo besplatnu pravnu pomoć radnicima HŽ Carga koji su nezakonito otpušteni. Pokrenuli smo sudske sporove radi nezakonito provedenih izbora u RV u HŽ Cargu u organizaciji Sindikata strojovoda Hrvatske, i dobili smo nepravomoćnu presudu u našu korist. Pokrenuli smo sudske sporove radi ništetnosti od-



Ivan Forgač, predsjednik SHŽ-a

luka Uprave koja se nije savjetovala sa zakonski izabranim radničkim vijećima HŽ Carga" -istakao je Forgač.

Sindikati hrvatskih željezničara svojim članovima osigurava besplatnu pravnu zaštitu u svim radnim sporovima. To činimo putem pravne službe Nezavisnih hrvatskih sindikata. Uz pravnu pomoć SHŽ iz sredstava središnjice, kao i iz sredstava podružnica osigurava materijalnu pomoć svojim članovima (pomoć u vrijeme dugotrajnog boličanja, kod smrti radnika i člana uže obitelji, pomoć kod elementarnih nepogoda ili kod povećanja troškova liječenja člana sindikata i člana uže obitelji). Također sindikat svojim članovima odobrava financijsku pomoć za školovanje. Svake godine organiziramo dvodnevne Sportske susrete, a zajedno sa SŽH i SIHŽ, provodimo edukaciju naših sindikalnih povjerenika na regionalno organiziranim seminarima.

"SHŽ i samostalno putem javnog djelovanja promiče interes željezni-

ce. Upućujemo otvorena pisma Vladu RH i resornom ministarstvu u kojima ih upozoravamo na propuste i dajemo prijedloge kako neke probleme riješiti i to činimo prije svega da javnost za-interesiramo na probleme željeznice, ali i da dokažemo kako željezničara ima svoju budućnost i da može pridonijeti gospodarskom razvoju Hrvatske ukoliko u nju uložimo i moderniziramo. Loša gospodarska kriza i dalje će utjecati na željeznicu, tako da je pred sindikatima veliki izazov u kojem će se morati boriti za radna mjesta i zaštitu radnika. Kao i do sada sami moramo uložiti vlastito znanje i iskustvo te pokazati odlučnost u zaštiti interesa svih naših članova u društвima Hrvatskih željeznica" - istaknuo je na kraju izlaganja Forgač.

"Na čovjeka se gleda kao trošak"



Krešimir Sever, predsjednik NHS-a

Sudionike XI. sabora SHŽ pozdravio je **Krešimir Sever**, predsjednik Nezavisnih hrvatskih sindikata (NHS), koji je podsjetio da je upravo SHŽ bio jedan od prvih koji je postao članom NHS, a sada je dao i svoj doprinos da su se i dva sindikata (SŽH i SIHŽ-a) pridružile velikoj porodici NHS. "Sada možemo reći da ova tri sindikata su snažni trojstvo koji je dobio snagu da zajednički rješavaju probleme i imaju više od 70 posto članova te postaju vodeći na sindikalnoj sceni Hrvatskih željeznica. Zajednički interes sindikata je na prvom mjestu radnik. Živimo u teškoj gospodarskoj situaciji, a još nas više zburjuje nova Vlada iz koje dolaze svakodnevno neke nove izjave koje se odmah povlače. Nismo bili zadovoljni ni sa



Sudionici XI. Sabora SHŽ

prethodnom Vladom koja je fleksibilala sustav rada. Zakon o radu koji su donijeli 2014. nije donio ništa dobro za radnike. Iseljenje mlađih i dalje se nastavlja, gase se radna mjesta, a standard radnika pada. Ostaju pušta ognjišta pogotovo u Slavoniji gdje zemlja ostaje neobrađena, a roditelji sa tugom ispraćaju svoju djecu. Nova Vlada nudila je reforme, pa je i sebe nazvala reformskom Vladom, ali od tih silnih obećanja za sada nema ništa osim slova "r".

Na početku mandata obećavala je suradnju sa sindikalnim partnerima, ali je ubrzo odustala od svojih riječi. Donijet je Državni proračun bez dogovora sa sindikatima. Sindikati državnih i javnih službi ne odustaju od zahtjeva za povećanjem plaće za šest posto, što im pripada temeljem sporazuma o rastu osnovice za plaće u slučaju rasta BDP-a u dva kvartala za dva i više posto. Dogovor nije postignut. pa su i to stavili na čekanje.

Iz Vlade je poručeno da će se na preporuku Europske komisije krenuti u reformu mirovinskog sustava. Vlada u okviru Nacionalnog programa reformi planira i reformu mirovinskog sustava, koja bi uključivala povećane radne dobi sa 65 na 67 godina od 2025. godine, kasniji odlazak u prijevremenu mirovinu te dodatno kažnjavanje takvog odlaska s 0,3 posto po mjesecu. Međutim, prema riječima Krešimira Severa, premijer ne zna da radnici ne odlaze u prijevremenu mirovinu jer to žele, nego moraju jer im propadaju firme, jer poslodavci zbog profita prvo otpuštaju najstarije radnike. Samo prošle godine tako je u prijevremenu mirovinu otišlo 12.000 radnika koji su za 36 godina staza dobili 2200 kuna. Zbog penalizacije izgubili su oko 500 kuna svoje zasluzene mirovine. Žalosno je što se na čovjeka gleda kao na trošak, a upravo je čovjek prava vrijednost i njemu se treba vratiti dostojanstvo življenja, i to je naš cilj. Čovjek stvara vrijednosti, a ne poslodavac. Vlada izbjegava sindikalni dijalog, a pred nama su teška vremena u kojem svi moramo težiti zajedništvu i okupljanju. To je moguće

i to su dokazali i ova tri sindikata kojima dalje želim uspješan rad"- istakao je Krešimir Sever, predsjednik NHS-a.

Usvojen Program rada

Sindikat je jednoglasno usvojio i Program rada za iduće dvije godine. Izdvajati ćemo neke od temeljnih ciljeva sindikalnog djelovanja.

SHŽ će djelovati na ostvarivanju i zaštiti materijalnih, socijalnih i drugih prava i interesa svojih članova. Zalagat će se za pravednom i stimulativnom sustavu plaća i poreza, zaštiti prava i slobodi djelovanja sindikalnih povjerenika i drugih sindikalnih aktivista te predstavnika zaposlenika, radno-pravnoj zaštiti svojih članova, sklapanju kolektivnih ugovora u ime i za račun svojih članova. Zalagat će se za slobodu javne riječi, vladavinu prava i demokratizaciju društvenog života. U sljedećem dvogodišnjem mandatu nastaviti će aktivnosti na povećanju broja članova, stvaranju zajedništva u radu središnjih tijela te posebice suradnje među članstvom

i povjerenicima podružnica različitih djelatnosti. Zalagat će se na sindikalnoj stručnoj edukaciji povjerenika i dužnosnika, na održavanju zajedničkih sportskih susreta sukladno materijalnim mogućnostima, za kvalitetnim gospodarenjem Rezervnim fondom i ostalim financijskim i materijalnim sredstvima Sindikata. Uvesti će se mjere štednje, odnosno usklađivanje troškova rada sa smanjenim mogućnostima koje su rezultat duogodišnjeg restrukturiranja, a time i smanjenja broja članova sindikata. Zadatak u dijelu ostvarivanja ciljeva sindikalnog djelovanja jesu poticanje i aktivno sudjelovanje na stvaranju međusindikalnog sporazumijevanja i zajedništva, sklapanje i obnova kolektivnih ugovora, aktivno praćenje primjene kolektivnih ugovora i pravilnika, aktivno sudjelovanje u donošenju općih akata poslodavca s ciljem zaštite i unapređenja interesa članova, unapređivanje rada sekcija žena i sekcije mladih.

Biljana Limpić-Donadić ■



Gužva kod glasačkih kutija

Na Saboru su izabrani:

Predsjednik Nadzornog odbora: Ivica Karaga

Članovi Nadzornog odbora: Dražen Kovačić, Ivan Horvat, Stane Bokulić, Predrag Brisuda, Sanja Gojceta

Zamjenici članova NO: Renata Prebeg, Gordana Čefko, Matea Bogdan, Miroslav Drenjančević, Slađana Gačić

Predsjednik Suda časti: Anton Butina

Članovi Suda časti: Zlatko Bartolović, Ivica Delija, Boris Marđetko, Josip Lončarić, Zlatko Carević, Ivica Gašparić, Alen Lušić, Monika Mežnarić, Stjepan Hunjet, Mato Perić

Članovi Statutarnog odbora: Ivan Lovrić, Đuro Lovreković, Đuro Kuzmić, Ivan Čavka, Darko Harmicar

Jednoglasno je izabran novi/stari predsjednik SHŽ **Ivan Forgač**, kao i dopredsjednici.

Razgovor s Ivanom Forgačem, novim/starim predsjednikom SHŽ

“Sindikat je jedina organizacija koja zastupa radnike”

XI. Sabor SHŽ-a jednoglasno je dao dvogodišnje povjerenje dosadašnjem predsjedniku Ivanu Forgaču, a biti na čelu sindikata koji je po broju članova na samom vrhu je velika odgovornost. Od sindikata se očekuje da vrši svoju primarnu zadaću, a to je da čuva ne samo radnička prava već i dostojanstvo radnika koji za svoj rad treba dobiti od poslodavca dostoјnu plaću, dostoјne uvjete rada i dostoјno radno vrijeme. Iako bi poslodavci i sindikati trebali biti partneri, to se teško može postići u nekim društвima na željeznici. Prema riječima g. Forgača, Uprave Pružnih građevina, HŽ Infrastrukture i HŽ Carga, socijalni dijalog pokušale su iskoristiti za nametanje vlastitih stavova, što nije dobro. Kako društva Hrvatskih željeznica niz godina smanjuju broj zaposlenih, tako se smanjuje i broj članova sindikata. Iz toga razloga moraju se dogoditi i neke promjene u radu SHŽ. Prema riječima g. Forgača, „da bi i dalje mogli financirati sve aktivnosti SHŽ-a, i kako bismo mogli odvajati sredstva u Rezervni fond, provest ćemo reorganizaciju teritorijalnog ustroja i izmijeniti finansijske odluke trajnog karaktera u cilju štednje”.

Ocjena dosadašnjeg rada: vrlo dobar

■ Sa kojom ocjenom biste ocijenili rad SHŽ u protekle dvije godine i zašto?

Rad SHŽ po mojoj mišljenju u protekle dvije godine ocijenio bih ocjenom vrlo dobar. Uspostavili smo suradnju sa srodnim sindikatima i poduzimali zajedničke aktivnosti na zaštiti prava radnika. Uspostavili smo dobar temelj za zajedništvo tih sindikata u budućnosti. Do ocjene odličan nedostaju još bolji rezultati zaštite prava radnika u HŽ Cargu i u Pružnim građevinama. SHŽ je poduzeo sve što po Zakonu može, međutim, loše upravljanje HŽ Cargom i hirovita politika države u pogledu obnove pruga, doveli su do gubitka velikog broja radnih mesta.

■ Koji su po Vašem mišljenju najvredniji rezultati koje ste postigli....

U tvrtkama u kojima je SHŽ jedini reprezentativan, u kojima možemo sami odlučivati, a to su Tehnički servisi za željeznička vozila i Održavanje vagona, uspijevali smo sačuvati radna mesta bez nedobrovoljnog otpuštanja, tako što smo troškove rada usklađivali s prihodima tvrtke. Smatram da visina plaće jest važna, radi toga svi dolazimo na posao, no od visine plaće još je važnije da radnik ima radno mjesto i redovnu plaću. Razvojem tehnologije radnih mesta bit će sve manje. Koliko je već dosad ugašeno radnih mesta tako što su ih zamjenili strojevi, računala, roboti, a toga će biti još i više. Država ne može sačuvati socijalnu koheziju i stabilnost, ako će pola stanovništva biti zaposleno, a pola nezaposleno. Zato smatram da je put produljenja radnog vremena, produljenja radnog vijeka do odlaska u mirovinu, u osnovi



pogrešan. Bolje je imati punu zaposlenost, čak i s nižim primanjima, nego situaciju u kojoj je radno mjesto privilegija sve manjeg broja građana.

■ ...a koje niste?

Zbog potrebnog visokog postotka broja članova za postizanje reprezentativnosti (20 %), nismo mogli ostvariti dovoljno velik utjecaj na događaje u HŽ Cargu. Otpušteno je mnogo radnika, a HŽ Cargo je i dalje nekonkurentan, i dalje gubi tržišnu poziciju.

Teško se uspostavlja socijalni dijalog u nekim društвima HŽ-a

■ Da li postoji socijalni dijalog sa poslodavcem i na kojoj razini se on nalazi?

Tu je situacija šarolika. S pojedinim upravama socijalni dijalog je konstruktivan. Iako se u nekim pitanjima razilazimo, razgovara se u cilju dobrobiti tvrtke i radnika. Nažalost, Uprave Pružnih građevina, HŽ Infrastrukture i HŽ Carga socijalni dijalog pokušale su iskoristiti za nametanje vlastitih stavova. Uprava HŽ Carga podjelila je sindikate na podobne, s

kojima surađuje, i na nepodobne, među kojima je i SHŽ, s kojima ne surađuje. Sve je teža suradnja i s Upravom društva Tersus Eko, s kojom smo do unazad oko dvije godine relativno dobro surađivali. Jednim dijelom uzrok leži u teškoj tržišnoj poziciji Društva, no veći dio problema proizlazi iz nepovjerenja Uprave prema sindikatima. Nadamo se da će ubrzo tome doći kraj.

■ Kako se može promijeniti mišljenje poslodavca koji najveću prijetnju u poslovanju, kao "kočničare" vidi u sindikatima?

SHŽ se pokazao kao odgovoran socijalni partner, koji vodi računa o pravima radnika, ali i o opstojnosti tvrtki u kojima djeluje. Što vrijedi ispregovarati nerealno visoka prava, ako radi toga tvrtka za nekoliko mjeseci zapadne u teškoće, nema za plaće, ne može platiti dobavljače i račune, zaglavi u stečaju? Tu razinu odgovornosti pokazali smo mnogo puta, žalosno je ako još ima uprava koje to ne prepozna.

Još uvijek ima previše sindikata

■ Kako po Vašem mišljenju izgleda sadašnja sindikalna scena na hrvatskim željeznicama?

Mislim da još uvijek ima previše sindikata. Unatoč tome, povremeno se osnuje novi sindikat. Obzirom da je slično i sa sindikalnim središnjicama na nacionalnoj razini pa i s političnim strankama, udrugama branitelja itd. očito se radi o nedovoljnoj zrelosti cjelokupnog društva. SHŽ surađuje sa Sindikatom željezničara Hrvatske, nastojimo uspostaviti tješnju suradnju i sa Sindikatom infrastrukture HŽ. To su ujedno tri najbrojnija željeznička sindikata. Sa strukovnim sindikatima se sutišinski razlikujemo u tome što mi želimo voditi podjednaku brigu o radnicima svih radnih mjesta, dok

se strukovni sindikati brinu o samo jednom radnom mjestu. Licemjerno je to što, unatoč strukovnom nazivu i odredbama svojih statuta, ti sindikati ne odbijaju članarinu radnika drugih radnih mjesta pa čak ih pozivaju da se učlane, a ne mogu i ne žele o njima brinuti. Jer da žele, ne bi se prozvali sindikatima samo jedne struke. No, i sa strukovnim sindikatima nastojimo biti u korektnim odnosima, jer nas posao tjera na suradnju.

■ Često u svojim nastupima ističete da se mladi ljudi trebaju više uključiti u sindikat. Da li je SHŽ spremjan dati logistiku i pomoći im da se oni što prije integriraju u sindikalni rad?

Dosad je to bilo možda više deklaratивno, no sada ćemo na tom području početi povlačiti mnogo konkretnije poteze. Predsjednika Sekcije mladih moramo više uključiti u redovni rad sindikalnih tijela te isfinancirati programe interesantne mladima.

■ U Programu rada koji je jednoglasno prihvaćen na XI. Saboru SHŽ-a nabrojene su brojne aktivnosti. Koje će aktivnosti ipak biti prioritetni?

SHŽ je i dosad ulagao maksimalne napore u zastupanju članova pred poslodavcem. To se neće promijeniti. No, obzirom da društva Hrvatskih željeznica niz godina smanjuju broj zaposlenih, to se odrazilo i na broj članova sindikata pa tako i na broj članova SHŽ. Kako bismo i dalje mogli financirati sve aktivnosti, kako bismo mogli odvajati sredstva u Rezervni fond, provest ćemo reorganizaciju teritorijalnog ustroja i izmijeniti finansijske odluke trajnog karaktera u cilju štednje. To će prvo biti na redu.

Očekujemo aktivnije angažiranje Vlade RH i resornog ministarstva u rješavanju problema željeznice

■ Po Vašem mišljenju što sindikat može očekivati u sljedeće dvije godine? Hoće li nam biti lakše ili teže i kakvu politiku Vlade RH i resornog ministarstva očekujete prema željeznici?

Obzirom da državi prijeti bankrot i grčki scenarij, ne očekujemo da će nam biti lako. Lako neće biti niti željezničarima, a niti drugim građanima. Ukoliko bi politika predložila uvjerljive mjere, kojima bi se izbjegao bankrot, kojima bi se smanjio dug, bili bismo spremni podmetnuti leđa i prihvati takve mjere. Nažalost, ovo što se dosad predlaže samo su vatrogasne, parcijalne mjere u cilju održavanja postojećeg stanja, kao i zaštite interesa političkih elita i finansijskih centara moći. Što se tiče odnosa prema željeznici, očekujemo da se ministar najozbiljnije uhvati u koštač s nagomilanim problemima. Željeznicu ima perspektivu i velike prednosti pred drugim prometnim granama, ali samo uz uvjet modernizacije i obnove kapaciteta. Očekujemo pokretanje ozbiljnog investicijskog ciklusa u obnovu pruga i to ne samo iz EU fondova.

■ Koju imate poruku za članove SHŽ-a?

Obzirom na tešku gospodarsku situaciju u državi i na željeznicu, još je važnije nego dosad da radnici budu članovi sindikata, jer je sindikat jedina organizacija koja zastupa radnike, koja brine o pravima radnika i o očuvanju radnih mjesta radnika. Mi u Sindikatu hrvatskih željezničara posao na zaštiti prava radnika ne doživljavamo samo kao posao. To je naše poslanje i naš način života. U zaštitu prava radnika ulažemo naše stečeno znanje i dugogodišnje iskustvo, ali i svaki atom snage. Tako će biti i dalje.

Biljana Limpić-Donadić ■

Na XI. Saboru SHŽ dvogodišnje povjerenje delegata dobili su i novi/stari dopredsjednici: ILLJA BULIĆ, dopredsjednik SHŽ za Djelatnost Održavanje i čišćenje željezničkih vozila, VAHID BAJRAKTAREVIĆ, dopredsjednik za Djelatnost HŽ Putnički prijevoz i vlakopravnja, MARIJAN JELENSKI, dopredsjednik za Djelatnost HŽ Cargo, MARKO BREKALO, dopredsjednik za Djelatnost Inženjeri i tehničari i prometni poslovi, LJILJANA FURDEK, dopredsjednica za Djelatnost Pružne građevine. Dopredsjednicima želimo mnogo uspjeha u radu i njima smo postavili ista pitanja:

- 1. Jeste li zadovoljni sa sindikalnim aktivnostima u vašim Djelatnostima?**
- 2. Koji su problemi bili najčešći i jeste li ih uspjeli riješiti?**
- 3. Kakva je suradnja s poslodavcem i jeste li uspjeli uspostaviti sa njima socijalni dijalog?**
- 4. Koja pitanja Vam najčešće postavljaju članovi sindikata?**
- 5. Što očekujete u sljedećem dvogodišnjem mandatu? Da li će za sindikat doći bolji dani ili će ostati i dalje borba za radnička prava svakog radnika?**
- 6. Koju poruku imate za svoje članove sindikata u vašoj Djelatnosti?**

na koje smo dobili sljedeće odgovore...



Ilijan Bulić

“Pozivam radnike da se čim više organiziraju kroz sindikat”

1. Zadovoljan sam sa sindikalnim aktivnostima u Djelatnosti održavanja i čišćenja željezničkih vozila s obzirom da povjerenici sudjeluju u aktivnostima kroz kolektivno pregovaranje, sastanke sa Upravama vezano za postupke donošenja pojedinih akata (Pravilnici o organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta, savjetovanja kod izmjena pojedinih odredbi sukladno KU i ZOR-u, skupove radnika, zaštitu na radu, Radnička vijeća).

2. Najčešći problemi bili su vezani za Kolektivne ugovore, pregovore za nove KU, ili izmjene i dopune, Anekse ili Dodatke važećim KU. Poslodavci su u prethodnom razdoblju upućivali zahtjeve za smanjenje cijena sata rada, materijalnih prava iz KU ili uvođenje nepunog radnog vremena. U društvinama djelatnosti osim u društvu RPV d.o.o. Slavonski Brod u prethodne dvije godine na snazi je bilo selektiv-

no smanjenje plaće, u TSŽV u 2015. šest mjeseci , u OV u 2015. dvanaest mjeseci uz primjenu nepunog radnog vremena za radionice koje nisu imale dovoljnu zaposlenost, u Tersus Eko d.o.o. dvanaest mjeseci uz smanjenje ostalih materijalnih prava. Od 1. siječnja 2016. u OV d.o.o. ukinuto je selektivno smanjenje plaće, u TSŽV d.o.o. selektivno smanjenje ukinuto je 1.10.2015. nakon zbrinjavanja radnika sporazumnim prekidima Ugovora o radu. Također uz kolektivno pregovaranje problemi su bili vezani i uz Pravilnik o organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta u TSŽV d.o.o. kojim je poslodavac nakon postupka savjetovanja sa Radničkim vijećem i sindikatom donio Pravilnik kojim se utvrdio određeni tehnološki višak u zajedničkim službama društva, pogonima, radionicama i servisima. U tom dijelu upućen je zahtjev poslodavcu da se većina radnika zbrine sporazumnim prekidom radnog odnosa uz isplatu otpremnina i pravom na naknadu sa burze rada. Radnici koji nisu prihvatali sporazumni raskid Ugovora o radu odradili su otkazne rokove sukladno KU i uz isplatu otpremnina prijavili se na burzu rada. Dio radnika prema zahtjevu sindikata upućen je na privremeni raspored u pogone koji imaju slobodnih radnih mjesta, ukupno šest mjeseci. Većina radnika je nakon toga prihvatiла trajni raspored.

3. Socijalni dijalog uspostavljen je u većini društava djelatnosti osim

u društvu Tersus Eko d.o.o. gdje poslodavac pokušava dodatno smanjiti prava radnika u 2016. u odnosu na 2015. godinu iako je plaća za većinu radnika, čistača na razini minimalne plaće u RH, radnici participiraju u troškovima prijevoza sa 30 %, ukinut je dodatak na minuli staž i dr. Sindikat ne prihvata zahtjeve poslodavca, zahtjev sindikata je da se ispregovara i potpiše novi KU, bez dodatnih smanjenja.

4. Najčešća pitanja članova sindikata vezana su za opstojnost pojedinih društava, sigurnost radnih mjesta i plaća, budući ustroj društava, ali i cijelog željezničkog sustava, nove organizacije društava i opasnost od ukidanja pojedinih sredina i smanjenja broja radnika.

5. U sljedećem dvogodišnjem mandatu predstoji nam borba za svaku radnu mjesto, poštivanje prava radnika kroz Kolektivne ugovore. U tom dijelu posebno zabrinjava stanje naših prijevoznika i smanjenja prihoda posebno u dijelu HŽ Carga d.o.o. za koji su vezana pojedina društva kroz pružanje usluga održavanja vučnih vozila. Stanje na željezničari jasno nam daje do znanja da nam još dugo neće doći bolji dani već nam predstoji borba za svakog radnika i svaku radnu mjesto.

6. Nastojat ćemo i dalje kroz socijalni dijalog čim bolje zastupati radnike pred poslodavcima, zato pozivam radnike da se čim više organiziraju

kroz sindikat, da se ubuduće u što većem broju odazovu sindikalnim akcijama jer jedino na taj način možemo zaštititi prava radnika i sačuvati radna mjesta za koja osobno mislim da su sve više ugrožena što smo svjedoci svake nove organizacije ili preustroja pojedinih društava.



Vahid Bajraktarević

“Mladi, više se uključite u sindikalni rad”

1. Sa sindikalnim aktivnostima sam zadovoljan. Naime, Djelatnost HŽ Putnički prijevoz i vlakopratnja organizirana je kroz 12 podružnica. Radna tijela podružnice čine glavni povjerenici i njihovi zamjenici te članovi podružnica. Ovdje mogu dodata i sindikalne povjerenike u funkciji radničkih vijeća, koordinatori i povjerenici zaštite na radu. Imam dobre odnose sa svim povjerenicima koji me na vrijeme upoznaju sa svim problemima što pomaže da ih uglavnom uspješno rješavamo.

2. Probleme stvara poslodavac iz svog neznanja, a ponekad čini to i svjesno i oni se uglavnom odnose na rad radnika. Kada bi poslodavac imao više sluha za prijedloge Sindikata bilo bi to u obostranom interesu. Kad smo kod problema mogu reći da se neki brzo rješe, drugi traju duže vrijeme, ali se ipak rješe. Neki problemi još nisu riješeni iako sam se zbog njih aktivno uključio u sindikatu. Primjera ima puno, ali ču izdvojiti neke. Prvo, to je broj konduktora u vlaku. Ranije je postojala odredba u Uputi 107 koja je propisivala da se konduktoru vlaka može dodijelit najviše tri vagona. Ukidajući ovu odredbu poslodavac je sebi dao za pravo da može kondukturu dodijeliti neograničen broj

vagona, što je bila velika pogreška, a šteta se mjeri u milijunskim novčanim iznosima i to svake godine. Pored finansijske štete ukidanje ove odredbe dovelo je do šverca putnika, do isplate oštete putnicima radi ozljeda koje su zadobili dok su koristili usluge vlaka, a povećano je oštećenje i otuđenja inventara u vagonima i motornim vlakovima. Sve se ovo događa jer se jedan konduktor ne može brinuti za neograničen broj vagona.

Odredba o dužini trajanja smjene od 6 sati koja je uvedena Pravilnikom o radu Hrvatskih željeznica prije 20 godina bila je diskriminirajuća jer se primjenjivala na radnike vlakopratnje. Ona je ukinuta prošle godine na traženje Sindikata i sada puno radno vrijeme za sve radnike iznosi 8 sati.

Ukinut je prekid radnog vremena u tijeku smjene za radnike vlakopratnje koji je uveden 2008. g. Pravilnikom o radnom vremenu izvršnih radnika u željezničkom sustavu. Prekid rada u smjeni bio je na snazi do prošle godine iako ga ne poznaje Zakon o radu i Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava. Sindikat se obraćao svim mogućim državnim institucijama koje su šutjele ili su odgovorile da nisu nadležne. Tek kada je Županijski sud u Zagrebu, kojemu je trebalo šest godina za donošenje pravomoćne presude, naložio poslodavcu da radnicima plati prekid rada, poslodavac se uplašio da bi moglo doći do masovnih tužbi te ga je ukinuo.

Prošle godine u Splitu poginuo je pregledač vagona jer je obavljao manevarske poslove iako propis obvezuje poslodavca da kod manevarski poslova mora biti rukovatelj manevre. Poslodavac je štedio na broju radnika, a pri tome je zaboravio da je ljudski život najvredniji.

U Zagrebu je broj vagonski servisa smanjen iako propisi propisuju da garnitura mora biti pod kontrolom dok je pod naponom. Kao rezultat te “štednje” bio je izgoren wagon Austrijskih željeznica. Događaju se i kvarovi na uređaju na koji se spajaju vagoni, ali poslodavca to ne zanima, jer idale ide na smanjenje broja vagonskih servisera.

Poslodavac i najjednostavnije probleme ne može riješiti sve dok mu na njih ne ukaže Sindikat. Spomenut će slučaj pregledača vagona i njihov liječnički pregled. Naime, pregledači vagona su izvršni radnici i obvezni su obavljati liječničke preglede. Kada im je poslodavac dodao poslove popisnog vlakovođe, rukovatelja manevre i manevriste morali su obavljati liječničke preglede za sva četiri radna mjesta. Poslodavac nije riješio ovu nelogičnost, već je čekao intervenciju Sindikata da se ova anomalija riješi, pa sada pregledač vagona ima samo jedan liječnički pregled.

Nisam zadovoljni na koji način poslodavac štiti radnike vlakopratnje od nasrtljivih putnika. Pokušaj Sindikata da se u Kolektivni ugovor ugraditi odredba kojom bi poslodavac bio obvezan dati na raspolaganje odvjetničku kuću da ga zastupa pred državnim institucijama, nije prihvaćen od strane poslodavca, te ih je savjetovao da huligane tuže privatnim tužbama.

Posebna je priča kada treba konduktora novčano obešteti. Primjer lošeg odnosa prema svome radniku najbolje dokazuje primjer kada su dva huligana fizički napali konduktora iz Novske. Na traženje konduktora da se pravično obešteti, poslodavac mu je ponudio nagodbu u iznosu 5000 kn. Na primjedbu Sindikata novčani iznos je povećao na 9.000 kn, što je sramotno s obzirom na ozljede i traume koje je konduktor pretrpio. U ovom slučaju poslodavac će se moći naplatiti u punom iznosu od huligana, što znači da je i novčani iznos mogao biti veći.

Nisam zadovoljan sa službenom i zaštitnom odjećom i obućom za radnike. Ona nije redovita jer poslodavac na ovaj način štedi i ne vodi računa što je dotrajala i loše kvalitete. Košulje se gužvaju, a zaštitna odjeća prokišnjava što ranije nije bio slučaj.

Ozbiljan problem je i svjedočenje radnika na poziv suda da svjedoči u interesu poslodavca. O tome problemu opširnije možete pročitati u ovom broju VIJESTI pod naslovom **Za poslodavca trebaju biti isti svi radnici.**

Navedeni primjeri, a na željeznicu ih ima mnogo, govore da cijenu nečijeg nerada plaćaju svi radnici, a ne onaj tko ga je prouzrokovao.

3. Iz gore navedenih primjera vidljivo je da se smanjuje socijalni dijalog, ali interes poslodavca je sve veći. Prihodi od putnika se smanjuju. Unazad tri godine država je sanirala HŽ Putničkom prijevozu akumulirani gubitak od 2009. god. u iznosu 1,2 milijarde kuna. Ukinuto je gotovo jedna trećina vlakova. Država je dala i visoku subvenciju od pola milijardi kuna, a ove godine smanjene su za 50 milijuna i sada je problem kako to premostiti. Mogu reći da je sudbina Društva neizvjesna. Postoji realni scenarij da dio prijevoza preuzmu drugi operateri. Nešto se slično dogodilo i HŽ Cargu, gdje novi operateri na ovakvom malom tržištu uzimaju sve više poslova.

Poslodavac vidi glavne probleme u ekonomskim razlozima i putnicima koji sve manje koriste vlak kao prijevozno sredstvo. Problem je i u HŽ Infrastruktura koja ne održava i ne ulaže u pruge pa su brzine male, a učestali su i dugotrajni remonti pruga, vožnja vlaka putnika autobusom, gubitak zajedničke prijevozne karte sa ZET-om u prigradskom prometu. Ovo jesu problemi, ali problem je i loš vozni red koji se godinama prepisuje i što se nitko s njim temeljito ne bavi. Vozni red je osnovni plan poslovanja HŽPP i od njega polaze i završavaju se prihodi i troškovi HŽPP. Mišljenje sam da bi vozni red bio daleko kvalitetniji kada bi HŽPP u njegovu izradu uključio šefove kolodvora koji bi dali dobre prijedloge, jer su oni svakodnevno u kontaktu s putnicima i najbolje znaju njihove potrebe.

Budućnost Hrvatske je u dvjema privrednim granama: prijevozu i turizmu, a HŽPP se može baviti sa njima. Danas se na Tisku pored novina mogu platiti računi, predati paketi, kupiti iz automata kavu, kao i proizvode za svakodnevnu uporabu itd. Stoga se pitam zašto i naše putničke blagajne ne bi mogle biti agencije koje bi prodavale prijevozne karte i za druge prijevoznike kao što su autobusi, tra-

jekti, hotelske apartmane, mjenjačnice i sl. Putnik za eure ne može kupiti prijevoznu kartu za vlak na šalteru putničke blagajne i u vlaku iako smo članica Europske unije. HŽPP da je od Željezničkog ugostiteljstva (koje je ugašeno) uzeo kioske mogao je zaraditi dobre novce. U daljnjoj budućnosti, tj. dolaskom stabilnih postrojenja, u planu je pola blagajnika proglašiti tehnološkim viškom. Trebalo bi proširiti djelatnost, a ne da putnički blagajnici završe na ulici.

Jedan od ozbiljnih problema je naplata karata putnicima u kolodvorima. Blagajnika nema, a u vlaku konduktor ne stigne pregledati i naplatiti sve karte. Sada se ponovo priča da konduktor nije potreban ni u prigradskim vlakovima u Zagrebu. Ista ideja vladala je i prije desetak godina, ali nije polučila dobre rezultate što je skupo platilo poslodavac, te je konduktore ponovo vratio u vlak. Pitam se, zar nije bila dovoljna jedna greška da se naučimo pameti, već je želimo ponoviti. Kome to ide u korist?

Na žalost pojedinci u HŽPP javljuju se s istrošenim idejama kako doći do novca bez konduktora i putničkog blagajnika. Ideja je da se putnicima omogući kupnju prijevoznih karata putem mobitela. Ovakav model naplate pokušao je Zagrebački električni tramvaj te je od njega odustalo jer su shvatili da ovakva prodaja samo povećava šverc. Nije sporno da je prodaja prijevoznih karata putem mobitela budućnost, ali ne sada, jer putnici neće platiti prijevoznu kartu i kada je konduktor u vlaku. Prije dvije godine uvedena je karta K-50 koja je trebala privući putnike. To se nije dogodilo pa je ukinuta, a HŽPP je pretrpio veliku štetu za koju nitko nije odgovarao.

Problem je i Željeznička tiskara koja je pripojena HŽPP, a njezina djelatnost je da tiska prijevozne karte (što je prije i radila). Sada taj posao radi druga tiskara pod izgovorom da naša nema stroja. HŽPP je uložio dosta sredstva u izgradnju zgrade za potrebe Željezničke tiskare u Zagrebu, Livadarskom putu i koja je zadovoljila tražene uvjete rada, a sada se

pokušava ugasiti. Ovo pokazuje da menadžment nema vizije i strategije, i čini se da se pojedincima pogoduje. U HŽPP bi se morao smanjiti broj nadređenih radnika jer se u toj šumi ne zna zašto tko odgovara.

4. Pitanja se odnose za plaće, raspored radnog vremena, da li su na listi tehnološkog viška, korištenje godišnjih odmora i slobodnih dana, sindikalne pozajmice i pomoći, sindikalna druženja, korištenje sindikalnog odmarališta itd.

5. U dalje ču aktivno raditi i pomagati članovima u svim problemima s kojima se susreću. Ne očekujem ništa bolje jer neliberalni kapitalizam je stvoren da bogati budu još bogatiji, a siromašni još siromašniji, a da bi se to ostvarilo u svijetu vidimo po ratovima koje se vode. I u Europi radnici gube stečena prava. Tužno je gledati da radnici tiho prihvaćaju svoju sudbinu i ne žele je promijeniti na bolje. Bilo kakav sindikalni poziv na akciju je osuđen na propast, jer svи gledaju sebe i misle da oni nisu na redu, što je pogrešno jer će i oni doći na red.

6. Moja je poruka da ostanu i daљe članovi Sindikata jer to je jedina legalna institucija koja ih može zaštiti. Bitno je da me o svim problemima koje ih tište na vrijeme upoznaju. Teže slučajevi radnik ne može sam riješiti i mnogi su se opekli na vlastitoj koži. Uvijek je dobrodošla dobronamjerna kritika i zbog toga sam otvoren za dijalog. Mladima bih poručio da se više aktiviraju u sindikalnom radu.



Marijan Jelenski

"VI radnici ste sindikat"

1. Obzirom na teške okolnosti u kojima moramo provoditi aktivnosti zadovoljan sam. Neizvjesno stanje u

Društvu i loš socijalni dijalog sa poslodavcem znatno utječu na motivaciju na terenu. Nakon neuspjelog pokušaja privatizacije od strane prošle Vlade i početka restrukturiranja, osjetno se smanjio broj radnika u Društvu, a time i broj članova u Djelatnosti, što ne znači da su se smanjile i aktivnosti, dapače u proteklom razdoblju, odnosno od početka restrukturiranja do danas bilo ih je puno u samoj Djelatnosti i podružnicama, a jedna od najvažnijih je bila pomoć radnicima koji su bili na listama viška i čekali poslovno uvjetovane otkaze. Posebno bih izdvojio i aktivnosti oko pokretanja i organizacije izbora za članove radničkih vijeća u pet organizacijskih jedinica Društva, a kasnije pokretanje izbora za povjerenike radnika za zaštitu na radu.

2. Najčešći problemi vezani su uz poslovno uvjetovane otkaze radnika, jer se HŽ Cargo trenutno nalazi u procesu restrukturiranja. Zbog takve situacije radnici nam se često obraćaju i traže pravnu pomoć, kao i pomoć kod pisanja Zahtjeva za zaštitu prava radnika. Te probleme pokušavali smo riješiti kroz savjete iz sindikata, ili smo im organizirali besplatno pravno savjetovanje, ili zastupanje kroz pravnu službu NHS-a. Mnogi radnici su zbog nemogućnosti rješavanja problema u samom Društvu, morali pokrenuti sudske postupke, od kojih neki još uvijek traju.

3. Od dolaska nove Uprave krajem 2013. godine, suradnja sa poslodavcem je na jako niskoj razini i daleko od zadovoljavajućeg, dapače gotovo da je i nema. Svi pokušaji uspostave socijalnog dijaloga su loše završili, što meni kao dopredsjedniku Djelatnosti, a i sindikatu u cijelini predstavlja veliki problem. Socijalni dijalog se uglavnom svodi na pisanje dopisa, primjedaba, na koje poslodavac uglavnom ne odgovara ili odgovara negativno.

4. Pitanja koja nam najčešće postavljaju članovi našeg sindikata su vezana uz zaštitu prava radnika, prava iz kolektivnog ugovora i ugovora o radu, poticaje otpremnine, otpremnine kod otkaza ugovora o radu i dr., u

stvari postavljaju pitanja koja su vezana uz zaštitu svojih prava iz radnog odnosa.

Moram napomenuti da se tu maksimalno trudimo biti stručni u našim savjetima ili ako su pitanja pravno složenija, članove upućujemo da se za savjet obrate u Pravnu službu NHS-a.

5. Teško je prognozirati što će se događati u narednom razdoblju koje nije započelo kako bismo mi željeli. Moja očekivanja su ipak velika, nadam se da će doći do poboljšanja gospodarske situacije, što bi znatno olakšalo borbu za radnička prava. Borba za radnička prava bez obzira na gospodarsko stanje u državi će se nastaviti, jer krupni kapital nastoji prava radnika svesti na minimum, što je vidljivo iz čestih promjena Zakona o radu.

6. Obzirom da nas čeka i više nego neizvjesno razdoblje, pred nama je nastavak borbe za radnička prava, očuvanje radnih mesta, opstanak Društva, ali i nastavak borbe za zaštitu interesa naših članova. Pozivam sve radnike da se u što većem broju organiziraju kroz naš sindikat, da se odazovu sindikalnim akcijama, jer ne smijete zaboraviti, VI radnici ste sindikat.



Marko Brekalo

“Članstvo pozivam na homogenizaciju redova”

1. U okolnostima u kojim se trenutno radi na polju borbe za očuvanje dostignutih prava sam zadovoljan, jer ista postoje i uspijevamo ih trenutno održati. Nezadovoljan sam sa radom na terenu koji bi se trebao pojačati od strane povjerenika ali i članova sindikata. Loše je da se gubi volja za radom i da prevladava malodušnost, već na-

protiv, trebao bi se pojačati intenzitet rada kako bi svima približili i pojasnili važnost članstva u sindikatu, jer to je jedini način na koji možemo u radno pravnom području očuvati i unaprijediti dostignuta radna prava. To je put kojim možemo pojasniti kako članovima sindikata tako i potencijalno novim članovima, da se smo sindikat temelji na materijalnoj i pravnoj sigurnosti i da je on jedini oblik zaštite radničkih prava. Možemo biti sretni što imamo finansijski jak sindikat koji je pojačan kroz članstvo u najjačoj sindikalnoj centrali Nezavisnih hrvatskih sindikata (NHS), kroz čije odvjetničke uredne imamo besplatnu pravnu zaštitu.

2. Trenutno najveći problem predstavlja nam konzumacija prava potpisanih KU ili drugih sporazuma. Posebno bih istakao problem konzumacije prava iz natječaja koji se objavljaju za popunu radnih mjesta unutar HŽI-e. Iste se trudimo riješiti na opće zadovoljstvo zainteresiranog članstva.

3. Suradnja sa poslodavcem je negdje dobra, negdje slaba, a negdje je uopće i nema. Plod dobre ili loše suradnje ne čine sindikati već pojedinci od strane poslodavca koji svoju ulogu pri rješavanju problema dodatno komplikiraju i povećavaju probleme za koje uopće nema potrebe i koji se mogu riješiti korektnom komunikacijom.

4. To su pitanja koja muče sve nas, a to je hoćemo li uspjeti produžiti važnost kolektivnih ugovora u svim poduzećima i kako izgleda nova organizacija poduzeća i sa koliko radnih mesta će ostati poduzeće nakon slijedeće reorganizacije i sistematizacije.

5. U predstojećem razdoblju očekuje nas velika borba na svim poljima. Bojam se da će to biti po uzoru na onu iz 90-ih godina kada su za uspjehe u borbi za radnička prava bili potrebni veliki štrajkovi i prosvjedi. Dakle, očekuje nas izuzetno turbulentno i neizvjesno razdoblje, gdje će sindikalno vodstvo morati uložiti izuzetne napore kako bi uspjeli spriječiti nakane vlasti i poslodavaca da se smanje radnička prava. To ćemo uspješno odraditi samo uz maksimalnu podršku svekolikog članstva.

6. Ovim putem članstvo pozivam na homogenizaciju redova i ozbiljan pristup prema porukama koje im kao vodstvo upućujemo. Imajte povjerenje u naš sindikat, nećemo vas razočarati, vjerujte u radničko jedinstvo i solidarnost, jer to je jedini način kako možemo sačuvati stečena prava i otvoriti prostor za više novih radničkih prava i novih radnih mjesta.



Ljiljana Furdek

"Nedostatak socijalnog dijaloga sa poslodavcем"

1. Sindikat je aktivno sudjelovao u proteklom periodu u svim zadaćama koje su pred njega stavljenе i nastoјao ih rješavati na najbolji mogući način oslanjajući se pri tom na pozitivne zakonske propise i odredbe iz Kolektivnog ugovora. Pružne građevine su nakon dobrih poslovnih rezultata u 2013. i 2014. godini zabilježile gubitak u 2015. radi zaustavljanja obnove pruga. Nakon neuspjeli prodaje Društva nova Uprava preplovila je broj radnika (sa 2200 radnika na 1100). Uspjeli smo zaključiti Dodatak KU koji se odnosi na kriterije opuštanja radnika, te druga prava i obveze radnika u postupku restrukturiranja.

2. Osim problema zbog nepoštivanja odredaba Zakona o radu i Kolektivnog ugovora od strane poslodavca, zbog čega nam je rad bio vrlo otežan, imali smo problem i dijaloga s poslodavcem zbog čestih smjena Uprava i direktora u Poslovnim područjima tvrtke. Po mojem mišljenju najveći je problem nastao kada je Skupština društva uskratila suglasnost za sklapanjem sporazuma o osnivanju zajednice ponuditelja radi izvođenja radova na obnovi pruge Dugo Selo – Križevci navodeći sukob interesa kao

razlog odbijanja suglasnosti. Isti dopis Uprava Pružnih građevina proslijedila je partnerskom društvu i tako samo proglašila sukob interesa i samu sebe diskvalificirala u mogućnosti sudjelovanja u budućim natječajima što je absurdno. Unatoč svemu što smo poduzimali od predloženih rješenja s naše strane, javnih prosvjeda i tiskovnih konferencija koje smo organizirali, razgovora u resornom ministarstvu, uredu Europske komisije, u uredu predsjednice Republike i Hrvatskom saboru, nije riješen problem isključivanja Pružnih građevina iz projekata koje sufinancira Europska unija. Uprava je donijela Plan restrukturiranja i prionula otpuštanju radnika nakon što je jednostrano prekinula savjetovanja s Radničkim vijećima i sastavila listu tehnoškog viška radnika bez jasno utvrđenih kriterija. Zatražili smo da se u Kolektivni ugovor ugrade jasne odredbe i kriteriji za iskazivanje viška radnika radi čega smo pokrenuli postupak mirenja radi mogućeg štrajka. Kroz taj postupak uspjeli smo zaključiti Dodatak Kolektivnom ugovoru kojim su precizno i pošteno uređeni kriteriji za izlučivanje viška radnika te druga prava i obveze radnika u postupku restrukturiranja. Uprava nije prihvatala naš stav da se ovaj dodatak KU odmah primjeni nego je ustrajala na tome da se ovi kriteriji primjenjuju na neko buduće razdoblje. Organizirali smo pravna savjetovanja i besplatnu pravnu pomoć po svim regijama za naše članove koji su proglašeni tehnoškim viškom. Na žalost, manji broj naših članova pokrenuo je radne sporove, dok je većina pod pritiskom poslodavca pristala na sporazumno raskid ugovora o radu i time se odredila mogućih tužbi.

Na inicijativu sindikata održani su izbori za članove Radničkih vijeća i izbori povjerenika radnika za zaštitu na radu. Zbog nepoštivanja odredaba Zakona o zaštiti na radu i Kolektivnog ugovora od strane poslodavca, rad članova Radničkih vijeća je otežan a rad povjerenika i koordinatora povjerenika za zaštitu na radu je onemogućen, radi čega je izvjesno da će se morati pokrenuti sudske tužbe.

3. Suradnja sa poslodavcem je daleko od zadovoljavajućeg, a kvalitetnog socijalnog dijaloga nema. Uz sva naša nastojanja i inicijative da se problemi rješavaju argumentirano kroz vođenje kvalitetnih rasprava na zajedničkim sastancima sa Upravom i različitim povjerenstvima koje je poslodavac imenovao, na žalost nailazili bi uвijek na opstrukcije ili na nezainteresiranost i nedostatak volje da se bilo koji problem riješi.

4. Uglavnom se obraćaju i traže pomoć vezano uz tumačenje pojedinih odredbi iz Kolektivnog ugovora vezano uz ostvarivanje prava na obračun putnih troškova, obračun dnevica, godišnjeg odmora, prava na jubilarnu nagradu i slično, dakle najvećim dijelom traže zaštitu svojih prava iz radnog odnosa zbog nepoštivanja odredbi Zakona o radu i Kolektivnog ugovora od strane poslodavca. Zbog kršenja odredbi KU tako što poslodavac zakida radnike, pripremamo se za pokretanje sudskih tužbi.

Pored pitanja o zaštiti temeljnih prava, naši članovi nam se obraćaju sa molbom za nabavku drva, pomoći za kupnju knjiga i školskog pribora i za materijalnu pripomoć kod elementarnih nepogoda, kao i kod dugotrajnog bolovanja te posmrtnu pripomoć.

5. Obzirom na lošu gospodarsku situaciju koja zahvaća i željeznicu zbog pada prihoda i nedovoljnog subvencioniranja od strane države, očekujemo da će se teško razdoblje nastaviti i u dogledno vrijeme, a to znači da se pred sindikat postavljaju novi izazovi i nastavak borbe za očuvanje svakog radnog mjesto, ali i željeznice u cjelini. U tom smislu i dalje nam predstoji borba za radnička prava svakog radnika.

6. Pružne građevine čeka neizvjesna poslovna godina. Sindikat će i nadalje tražiti da se riješi status Pružnih građevina kako bi se tvrtka mogla natjecati na radovima koje sufinancira Europska unija. Predstoji nam nastavak borbe za očuvanja radnih mjesto i opstanak tvrtke, ali i nastavak borbe u zaštiti interesa svih naših članova.

Biljana Limpić-Donadić ■

Tomislav Orijević, delegat SHŽ-a u Odboru mladih u NHS

Biti mlad nije uvijek prednost

Pitanja koja muče mlade ljudi, a tako i našeg sugovornika, odnosi se prije svega na ekonomsku sigurnost i prosperitet kako u društvu tako i u radnoj sredini. Mladi u Hrvatskoj velikim dijelom vide problem u smanjenoj ponudi radnih mesta i primjećuju da oglašavanje posla ne jamči iskrenu volju poslodavca da zaposli najboljeg kandidata, a kriteriji se često prilagođavaju već odabranim. Kada je riječ o sindikatima moramo priznati da mnogi mlađi često ne znaju mnogo o njima, te bi sindikati, da bi privukli mlađe radnike, trebali poraditi na organizaciji raznih zanimljivih aktivnosti kako bi ih upoznali o sindikalnom djelovanju, njihovim radnim pravima i mogućnost da neke probleme mogu rješavati kroz sindikalno djelovanje. Sindikati bi trebali više djelovati putem društvenih mreža na kojima se mlađi virtualno okupljaju, te ponuditi im razna druženja (izleti, sportske susrete, koncerte, izložbe, kino predstave i sl.). U vrijeme kad se mlađi radnici uglavnom zapošljavaju na određeno vrijeme njihova se radna prava često ne poštuju u praksi, pa biti mlađi nije uvijek prednost na tržištu rada.



Tomislav Orijević član je sindikata Djelatnosti Putnički prijevoz i radi kao konduktor, a prije mjesec dana imenovan je u Odbor mlađih NHS.

- Mlađi radnici su vrlo osjetljiva i ranjiva kategorija što vlade i poslodavci rijetko uzimaju u obzir. Važna je edukacija i stručno usavršavanja mlađih, te socijalna podrška od poslodavca kako mlađi ne bi odustajali od školovanja. Iako sam završio prometnu tehničku školu i radim kao konduktor u HŽ Putničkom prijevozu upisao sam i prekvalifikaciju za radno mjesto strojovođa u Tehničkoj školi u Zagrebu. Pitate me zašto? To sam učinio zbog veće plaće, sigurnijeg radnog mesta, a kako strani operateri dolaze na našu željeznicu mislim da će mi se pružiti više mogućnosti nego što je imam sada. Biti konduktor nije lagan posao. Uvijek se nalaziš kao tampon zona između putnika i poslodavca. Ako radiš kvalitetno posao zamjeriš se putniku jer mu naplatiš kartu ako je nema i poslodavcu koji ne cijeni svoje djelatnike i ne pruža nikakvu pravnu zaštitu kada dođe do sudskog spora. Poslodavac uvijek stane u obrani putnika puno prije nego što se dokaze nečija krivnja, a pod tim stresom ići svaki dan na posao nije lako. Ne razlikujem se od ostalih mlađih kako u radnoj sredini tako i privatno. Volim glazbu i sviram harmoniku, sport, formalna i neformalna druženja. Primjećujem da se na poslu druženje svodi na pozdrav, jer kako sistematizacija nije popunjena i nedostaje radnika stalno upadamo u smjene što nas psihički iscrpljuje i stvara frustraciju kod mlađog čovjeka koji nikad ne zna kada će biti slobodan.

Na sindikatima je da približe svoj rad mlađima

Po mojem mišljenju jedan od prioritetnih zadataka sindikata morao bi biti skraćivanje roka rada na određeno vrijeme. U Hrvatskoj je trend da poslodavac radije sklapa ugovor o radu na određeno vrijeme zato što je tada radnik spremjan raditi za nižu plaću, u težim uvjetima rada, bez suvišnih pitanja i učlanjivanja u sindikat. Mislim da to poslodavac namjerno radi. U HŽ Putničkom prijevozu ima konduktora

koji su pet i više godine na određeno radno vrijeme, iako sistematizacija za radno mjesto konduktora nije popunjena. Državne tvrtke kao što je HŽ Putnički prijevoz morale bi pokazati veću osjetljivost za mlađe. Nekad su se starije generacije češće družile, a danas toga nema i sindikat je preuzeo tu ulogu. Poželjno je da se upoznamo i sa kolegama iz drugih željezničkih uprava. Pomoći ne možemo tražiti od poslodavca koji je nezainteresiran za naše potrebe, pa nam ostaje jedino sindikat.

Druga važna stvar po mojoj mišljenju je rad glavnih povjerenika sindikata. Kada je kod nas imenovan g. Adis Mujkanović interes za članstvo se povećalo. On nam je dostupan svakoga trenutka i sve informacije koje su zanimljive za nas šalje na teren, a pravovremene informacije i povjerenje vrlo su bitne u životu mlađih. Izabran sam kao delegat u NHS, ali još nismo održali sastanak. Spreman sam sve informacije dostaviti mlađima, razgovarati s njima o svim događajima i problemima koji nas tište. Tada će sigurno biti mnogo zanimljivosti i za informativno glasilo SHŽ-a "Vijesti". Do mlađih i nije teško doći, ali trebaju se mlađi uvjeriti da se njihova mišljenja uvažavaju. Od starijih kolega slušamo priče o nekadašnjim željezničkim druženjima i ne mogu vjerovati da je to tako bilo. Danas toga nema i kao da pričamo o nekoj drugoj željezničici. Iako nisam dugo na željezničici mogao sam uvidjeti da je njezina najveća tragedija što na rukovodeća mjesta imenuje nestručne ljudi koji ne poznaju svoj posao i kojima nedostaje komunikacija sa radnicima. Drugi problem je taj što taj kadar ne odgovara za svoje promašaje. Vozni redovi su neusklađeni i mijenjaju se na polovicu godine, grade se i obnavljaju pruge, a umjesto vlakova voze autobusi (npr. obnovljena pruga Banova Jaruga-Daruvar). Radnicima se ne priznaju pogreške i poslodavac ih odmah kažnjava. To nije dobro jer se vidi kako se naše društvo raslojava a povjerenje u poslodavce i političare je sve manje. Kada već govorimo o povjerenju onda je na djelu poznata uzrečica "povjerenje se teško dobije, ali se brzo gubi".

Kako izgleda naša (ne)štednja

Stalno pričamo o štednji i mi mladi znademo da se naše gospodarstvo nalazi u teškoj situaciji. Čudi nas da se štedi na radnicima, a na drugoj strani puštamo slavinu da teče. Štedi se na službenoj odjeći koja je nekvalitetna i dolazi sa velikim zakašnjenjem. Dodatni problem je što se ne može doma prati, nego isključivo u kemijskoj čistionici, što je dodatni trošak za radnike. U zagrebačkom prigradskom prometu velika je frekvencija putnika, a nema konduktora da se pregledaju i naplate karte, a da ne govorim kako se ukidaju blagajne na kolodvorima i stajalištima. Ima još mnogo nelogičnosti o kojima bi valjalo razgovarati. Imamo i mi mladi svoje prijedloge, ali pitam se tko ih želi čuti?

Također se pitam kakvo će biti hrvatsko društvo ako cijela jedna generacija ne dobije priliku doživjeti vrhunac svog profesionalnog razvoja? Hoće li to biti društvo u kojem će postati normalno da netko tko je završio fakultet ili srednjoškolsko obrazovanje preživljava od napojnica radeći kao konobar ili da skuplja plastične vreće po kontejnerima? I tu se krije odgovor zašto veliki broj mladih svoju budućnost vide izvan svoje domovine u zemljama europske unije ili prekoceanskim. Ne vjerujemo niti političarima koji u predizbornim nastupima punim ustima govore o njihovoj velikoj brzi za mlade, a kada dođu na vlast planiraju ili donose reforme koje ohrabruju mlade da svoju budućnost potraže negdje drugdje.

Biljana Limpic-Donadic ■

Hoće li prodaja zgrade u Zagrebu Glavnom kolodvoru na V peronu riješiti novčane probleme HŽ Putničkog prijevoza d.o.o.

Više se gubi nego dobiva

Uprava HŽ Putničkog prijevoza da bi premostila nastalu novčanu dubiozu namjerava prodati zgradu u Zagrebu GK, na V peronu, koju su koristile generacije vlakopratitelja. Ukoliko se proda zgrada postavlja se pitanje gdje će se smjestiti radnici. Sindikat se obratio Upravi da odustane od prodaje jer novce koje bi dobila od prodaje bio bi mnogo manji od nastale štete. Zatražili smo da se izvrši preraspodjela nekretnina koje su gotovo sve pripale HŽ Infrastrukturi. U slučaju da Uprava ustraje u prodaji, Sindikat će koristiti i druga sredstva jer ova Uprava nema mandat da prodaje nekretninu koju su radnici generacijski stvarali.

Sadašnji prostor je najpogodnija lokacija za vlakopratitelje jer se za nekoliko minuta može stići na perone. Naročito je pogodan za vlakopratitelje drugih dojmovnih kolodvora koji koriste prostoriju za boravak dok čekaju vlak za povratak u svoj domovni kolodvor. Prostor za vlakopratnju nalazi se na katu i čine je: dvije odvojene prostorije za boravak (muška i ženska), prostorija za voditelja poslova vlakopratnog osoblja, prostorija za nadzorno rasporednog

radnika i prostorija za samostalnog referenta za logistiku i izvršenje prijevoza. Jedna veća prostorija služi za potrebe redovno i izvanredno podučavanje osoblja vlaka, kao i za sastanke. Također postoje i dva odvojena WC-a (muški i ženski). U prizemlju tri prostorije koriste vagonski serviseri s WC-om. Jednu prostoriju koriste referenti za prodaju (izvantarifne povlastice). Dvanaest prostorija koje je koristila pogranična carina i policija su prazne, što znači da ih nitko ne koristi. Ovaj prostor bi bio idealan za radnike u Direkciji, koji rade u skučenom prostoru, pa u jednoj prostoriji sjedi i do šest radnika. Da i ne govorimo o tavanskim prostorijama gdje je ljeti zbog vrućina rad nemoguć. Žalosno je što Uprava ne vodi računa da radnici imaju kvalitetniji prostor za rad jer bi rezultati bili veći što bi značilo obostranu korist za poslodavca i radnika.

Nelogičnosti kao da nema kraja

U neposrednoj blizini V perona, Uprava je iznajmila prostor za radnike Informatike i za to plaća najam oko 20.000 kn mjesечно. Postavlja se pitanje zašto ovaj prostor ne bi se mogao koristiti za potrebe radnika Informatike, što bi bila značajna ušteda na godišnjoj razini. Ubrzo će krenuti implementacija mobilnih uređaja za vlakopratnje, gdje će vje-

rujemo biti veliki problema, a kako se radi u istoj zgradi, informatičari bi pomagali vlakopratiteljima da se otklone kvarovi na uređaju.

U zgradi postoji podrum s dvije etaže koju je gradio nekadašnji vlasnik *Euroturista*. Sada je taj prostor prazan i mogao bi poslužiti kao smještaj za arhiv koju HŽ Putnički prijevoz sada nema, a jedan dio prostora mogao bi se koristiti za hranu i piće koji su namijenjeni za WL i Bc vagone. Priča se da bi se radnike vlakopratnje ukoliko se proda zgrada smjestili u Direkciji. To je neprihvatljiv prijedlog iz razloga što je udaljenost do perona veća, a prelazak preko kolosijeka noći i u vrijeme vremenskih neprilika rizičan. Radnici bi morali koristiti čekaonice ili obližnje kafiće, što je neprimjeren s obzirom na njihov opis radnog mesta. Sindikat je na vrijeme reagirao i pismenim putem obratio se Upravi da odustane od prodaje jer novce koje bi dobila su mali u odnosu na štete koje mogu nastati. O nastalom problemu upoznali smo i resornog ministra g. Olega Butkovića.

Tražimo da se izvrši preraspodjela nekretnina koje su gotovo sve pripale HŽ Infrastrukturi, iako su gradnju nekretnina financirale cje-lokupne Hrvatske željeznice, a ne samo HŽ Infrastruktura.

Vahid Bajraktarević ■

Održana je III. radionica u Dubrovniku

Unapređenje uloge sindikata u socijalnom dijalu u željezničkom sektoru Hrvatske

U Dubrovniku je od 27. do 29. travnja 2016. godine održana III. Radionica u sklopu Projekta HR.5.1.03-0010: Unapređenje uloge sindikata u socijalnom dijalu u željezničkom sektoru Hrvatske, koja se odvija u okviru Operativnog programa „Razvoj ljudskih potencijala“ uz finansijsku potporu Europskog socijalnog fonda i Ministarstva rada i mirovinskog sustava RH.

Ciljana skupina radionice su sindikalni predstavnici (desetak članova iz svakog sindikata) triju sindikata: Sindikata željezničara Hrvatske, Sindikata hrvatskih željezničara i Sindikata infrastrukture HŽ-a, koji ujedno i čine 70% sindikalnog članstva u željezničkom sektoru Hrvatske.

Kroz Projekt naglašava se važnost vođenja učinkovitog socijalnog dijala i kolektivnog pregovaranja za stvaranje pozitivnog radnog okruženja, te jačanje međusobnog povjerenja sindikata kao socijalnih partnera u sektorskim vijećima kroz edukaciju o tehnikama pregovaranja i strategijama izbjegavanja i rješavanja sukoba. Projektom se unaprjeđuje svijest o ulozi i značenju sektorskog socijalnog dijaloga.

Marijan Jelenski ■ Radni dio radionice



Predstavnici triju sindikata

Kvarovima i nedostacima nikad kraja Mobilni uređaji za pregled i prodaju prijevoznih karata

Prošle godine kupljeno je 540 mobilnih uređaja s ciljem da se ubrza prodaja prijevoznih karata u vlaku i da se olakša rad konduktora. U mjesecu rujnu i listopadu prošle godine obavljeno je i školovanje radnika za rad na mobilnim uređajima, stoga se očekivala brza implementacija u sustav. To se nije dogodilo, a upitno je i kada?

Čuli smo da je program kriv što vrhunski uređaj nije stavljen u rad. U Sindikatu smo se bojali upravo ovog problema jer i prošli mobilni uređaji (800 komada) koji su kupljeni prije desetak godina i koji su plaćeni 3,5 milijuna eura, a nikada nisu stavljeni u uporabu.

Pitamo se što će se dogoditi i sa ovim uređajem i koliko će to koštati HŽ Putnički prijevoz. Da bi se što prije uređaj stavio u uporabu, pristupilo se izmjeni Tarife 101 i 103, stoga ćemo navesti nekoliko primjera.

Putniku za prelazak iz 2 razreda u 1 i u veći rang vlaka neće se više naplaćivati dodatak od 5 kuna. Dodatak od 5 kuna se naplaćiva putnicima koji su ušli u vlak s neodgovarajućom prijevoznom kartom kao npr. putnik kupi prijevoznu kartu na putničkoj blagajni za putnički vlak, a uđe u brzi vlak. Konduktor će mu u vlaku naplatiti dodatnu kartu u iznosu 7 kuna i dodatak od 5 kn. Dodatak od 5 kuna imao je cilj smanjiti šverc putnika u vlaku, naročito na kraćim relacijama. Putnik će sada svjesno kupiti kartu za putnički vlak i ako konduktor ne stigne da mu naplati 7 kuna, on je na dobitku, a HŽPP na gubitku. Konduktor će sada biti otežan rad jer će imati više posla, što ne bi trebao biti interes HŽPP. Interes HŽPP je da putnici kupuju prijevozne karte na putničkim blagajnama, a konduktor je tu samo da obavi kontrolu.

Putniku se neće moći izdati prijevozna karta za produženje putovanja, nego nova prijevozna karta. U ovom slučaju putnik je oštećen

jer će morati ponovo platiti dodatnu kartu za vlak većeg ranga.

Karta za prtljagu i bicikl je iste cijene što ne ovisi od dužine putovanja, što prije nije bio slučaj. Putnik ako kupuje povratnu prijevoznu kartu i sa sobom ima bicikl koji želi provesti samo u jednom smjeru (ostaviti će ga kod roditelja, u vikendici i sl.) platit će cijenu u oba smjera. Isto tako ako putuje s obitelji (roditelji i dijete) s jednom prijevoznom kartom i vozi jedan bicikl platit će cijenu za tri bicikla.

To se odnosi i na prekomjernu prtljagu, platiti će prekomjernu prtljagu za dva smjera iako je prekomjerna prtljagu imao samo u jednom smjeru putovanja.

Kod zloupotrebe povlastica na platu je do RPC bez tarifnog dodatka, što se pogoduje putniku da i dalje zlorabi povlasticu. Za ispostavljeni zapisnik o neobavljenoj doplati u vlaku neće se naplaćivati prijevozna karta nego fiksni iznos od 500 kn.

HŽ Putnički prijevoz ne smije dozvoliti da se blamira i mijenja tarifu kojom bi zakidao sebe, a naročito putnike koji će burno reagirati. Svi oni koji misle da mogu mijenjati tarifu igraju se sa ugledom HŽ Putničkog prijevoza, te bi Uprava trebala reagirati i maknuti ih iz Projekta. Nerazumno je kako mogu brojevi karata u barkodu ići unatrag što stvara veliki problem radnicima zbog evidencije i praćenja utroška. Nije jasno iz koji razloga ne mogu ići od 1,2,3,4,... nego idu unatrag npr. 300,299,298....?

Nadalje, jedan od većih problema „software“ nedostataka je i zaključak smjene konduktora.



Postojećom aplikacijom ispisuje se samo jedan zaključak smjene, pa stoga konduktor u slučaju neurednosti, ne može dokazati da je predao utrženi prihod na kraju smjene. Svi ovi silni nedostaci u prezentiranoj aplikaciji mogli su se otkloniti u začetku implementacije projekta, gdje su vlakopratitelji morali biti uključeni u isti, jer oni sami najbolje znaju kakva aplikacija im treba. U tijeku školovanja učeni su mnogobrojni nedostaci, koji se sada otlanjaju.

Pored svih ovih problema s uređajima, radnici bi mogli imati i dodatnih. Naime, poslodavac je došao na "genijalnu ideju", a to je da se o uređajima brinu radnici i nakon što odrade svoju smjenu, morat će uređaj nositi doma. To se događa zato što poslodavac nije osigurao tko će puniti uređaj i lakše mu je radnika obvezati da to čini u svoje slobodno vrijeme. Istina, poslodavac je mislio i na radnika tako što bi ga dodatno nagradio u iznosu 50 lipa po prodajnoj prijevoznoj karti u vlaku.

Ovdje su se pomiješale jabuke i kruške i naknada bi trebala biti jednak za sve radnike jer su poslovi o brizi za mobilni uređaj jednaki u Splitu i Zagrebu, dok je broj prodanih karata stimulacija za radnike koji rade više i brže. Pozitivno je što se poslodavac obvezao da će u roku šest mjeseci u garderobne ormare radnika ugraditi punjače za mobilne uređaje, pa ih radnici više neće nositi doma.

Vahid Bajraktarević ■

Kako riješiti nepravilnosti kod radnika koji svjedoče na sudu? Za poslodavca trebaju biti isti svi radnici

Dana 27. travnja Djetalnost Putnički prijevoz SHŽ-a uputila je Upravi HŽPP dopis u kojem ih upozorava na nepravilnosti koje nastaju kod radnika koji svjedoči na sudu i koji tada moraju izostati s posla. Problem nastane kod evidentiranja radnog vremena i plaćanja. Poslodavac je ovo pitanje uglavnom rješavao na štetu radnika tako što ga je oslobođio od rada, dok je izbivanje s radnog mesta radnik bio dužan odraditi prema poslodavčevim potrebama. Sindikat je zauzeo stav da svjedočenje na sudu ne može ići na štetu radnika kojega poslodavac mora obeštetiti u punom iznosu, neovisno da li je radio ili ne, dok vrijeme izostanka s posla trebalo bi evidentirati kao radno vrijeme.

Mišljenja Sindikata i poslodavca su različita

Prekršajni sud u Zagrebu zbog ispostavljenih Zapisnika o neobavljenoj doplati u vlaku (K-92) putnicima, poziva svakodnevno radnike (kontrolora putničkog prijevoza, šefa vlaka-konduktora i konduktora) u svojstvu svjedoka. Kako sindikat ima jedno viđenje ovoga problema, a poslodavac drugo, šef Regionalne jedinice Vinkovci zatražio je pravno mišljenje HŽ Putničkog prijevoza, tj. od Ljudskih potencijala i pravnih poslova koji su svim šefovima regionalnih jedinica dostavili „Pravno mišljenje u vezi naknade troškova u prekršajnom postupku“. Sindikat nije zadovoljan sa odgovorom jer se ne nudi rješenje u cijelosti i stoga predlaže da se ovaj regulira aktima HŽ Putničkog prijevoza, a ne isključivo Pravilnikom o naknadi troškova u prekršajnom postupku Ministarstva pravosuđa, kako se to navodi u pravnom mišljenju.

Za razliku od ovih sudske sporova, svjedočenje konduktora na Prekršajnom sudu u Zagrebu je inicirao poslodavac koji bi trebao voditi računa da su svjedoci izvršni radnici, čije je radno vrijeme propisano Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 82/2013, 18/2015 i 110/2015), Zakonom o radu (NN 93/2014), Pravilnikom o radnom vremenu izvršnih radnika u željezničkom prometu (NN, broj 105/08 i 33/13), Kolektivnim ugovorom i drugim aktima.

Za dolazak na Prekršajni sud u Zagreb radniku je potrebno određeno vrijeme, koje je veće ukoliko je mjesto stanovanja udaljenije od suda. Poslodavac je u ozbilnjom prekršaju ako je radnik svjedočio na sudu i nakon toga nastavio raditi, što znači da nema propisani odmor između smjena u trajanju

od 16 sati, odnosno smjena rada mu je duža od 12 sati.

Pojavljuje se i problem tjednog odmora u trajanju od 24 sata na koji radnik ima pravo, a ne može ga koristiti zbog poziva na sud.

Poslodavac bi trebao voditi računa i o psihološkom stanju svoga djelatnika jer poziv na sud radnik doživljava kao sankciju. Radnik gubi svoje slobodno vrijeme, nema naknadu pa uviđa da najbolje prolaze oni koji izbjegavaju pisati zapisnik o neobavljenoj naplati u vlaku. Interes poslodavca ipak bi trebao biti da dodatno stimulira radnika koje radi svoj posao, a ne da ga zakida.

Predlažemo rješenje

Mišljenja smo da bi poslodavac ovaj problem trebao regulirati na isti način kao u slučajevima obaveznog podučavanja, stručnog osposobljavanja i usavršavanja, periodičnih i izvanrednih ispita, periodičnih i izvanrednih lječničkih pregleda. To bi značilo da radnik ne radi iz opravdanih razloga, te mu poslodavac taj izostanak evidentira kao radno vrijeme. U čl. 26. Kolektivnog ugovora trebalo bi dodati dvije nove odredbe koje bi glasile:

- *zbog svjedočenje na sud koje je vezan uz rad radnika, poslodavac je dužan radnika oslobođiti od obveze rada uz naknadu plaće kao da je radio*
- *radnik koji se odazove na poziv suda u svoje slobodno vrijeme, a vezano uz rad radnika, ostvaruje pravo na plaću, računajući vrijeme od polaska do povratka na adresu stanovanja, najmanje od 8 sati.*

Primjenom ovih odredbi izbjegla bi se diskriminacija radnika po radniku. Naime, radniku koji idu na službeno putovanje po zahtjevu poslodavca, uredno se evidentira kao radno vrijeme.

U pravnom mišljenju poslodavca nije sporno radniku platiti naknadu za izgubljenu plaću ali uz ispunjenje određenih prepostavki. U zaključku pravnog mišljenja se navodi „Preporuka je da pojedini svjedok odmah prilikom održavanja ročišta gdje se saslušava kao svjedok zatraži naknada svih troškova koje je imao, da se to obvezno unese u sudski zapisnik te da se odmah od strane suda zatraži izdavanje potvrde za ostvarivanje naknade za izgubljenu plaću. Ukoliko sud ne izda potvrdu radniku, isti od poslodavca nema pravo tražiti isplatu naknade plaće“.

Svjedočenje pred sudom je stresno za svakog radnika jer ga ondje očekuje osoba od koje nije mogao naplatiti prijevoznu kartu. Često se događa da radnik nakon iskaza zaboravi tražiti potvrdu za izgubljenu plaću. Događa se i kada od suca traži potvrdu dobije odgovor da je i sudski poziv dovoljan za opravdanje izostanka s radnog mjeseta. Da se izbjegnu ovakve neugodnosti, poslodavac bi trebao radniku uz poziv za sud, izdati i potvrdu o izgubljenoj zaradi koju bi priložio суду. Potvrda se može i kasnije dostaviti суду, stoga je poslodavac dužan upozoriti radnika da mu neće biti plaćena naknada za izgubljenu plaću, ako odmah ili najkasnije do donošenja odluke o prekršajnom postupku ne podnese суду zahtjev za isplatu naknade troškova uz prilaganje dokaza za izgubljenu plaću prema (čl. 22. st. 1. Pravilnik o naknadi troškova u prekršajnom postupku). U protivnom, poslodavac svojom šutnjom nanosi štetu radniku.

Postavlja se pitanje da li se svi sudski sporovi moraju voditi kod Prekršajnog suda u Zagrebu! Naravno da ne moraju, a to ovisi o tužitelju (HŽ Putnički prijevoz) koji je ovlastio odvjetničku kuću da ga zastupa pred sudom. Normalno da je njoj lakše optužni prijedlog pokrenuti iz Zagreba, jer ne vodi računa da ne žive svi radnici u Zagrebu. Radnik bi se mogao sa-

slušati i kod najbližeg prekršajnog suda ovisno o mjestu stanovanja. Ovu činjenicu sud u Zagrebu bi uvažio, a korist bi imao poslodavac i radnik.

Poslodavac ne štiti svoga djelatnika

Poslodavac ima još jednu zakonsku mogućnost da radnik izbjegne neposredno svjedočenje na sudu. Od suda bi trebao tražiti da se na temelju zapisnika o neobavljenoj doplati u vlaku izda prekršajni nalog, jer se radi o vjerodstojnom dokumentu, gdje se ne treba nešto posebno dokazivati jer je putnik zatečen u vlaku i nije želio platiti prijevoznu kartu. Tu činjenicu zanima sud i ništa više. Inače, ovakav način rješavanja problema u naplati kazne koristi policija i u praksi se pokazao vrlo koristan, naročito u prometnim prekršajima.

Dodatni problem se javlja što na pozivu suda piše ime i prezime okrivljenika, datum kontrole, broj i relacija vlaka. Na temelju ovih podataka pojedini radnici ne znaju o kojem se slučaju radi, naročito ako su ispostavili veći broj zapisnika o neobavljenoj doplati u vlaku, a protok vremena je veći. Da bi se izbjegli ovakvi slučajevi, nadređeni radnici bi morali upozoriti radnika i dati mu kopiju njegovog ispostavljenog izvješća o nepravilnostima-neprilikama (K-91) kako bi se on mogao prisjetiti nastalog događaja.

Poznata je činjenica da putnik koji je izbjegavao platiti kartu u vlaku, izbjegava i sud, naročito oni koji su zatečeni u vlaku više puta. Ima pojedinaca koji su zatečeni i više od 50 puta, što znači da je suviše štetno voditi sudske sporove jer upitno je kada će se od njega naplatiti potraživanje. Poslodavac ima i dodatnu štetu jer dok se radnici odazivaju na poziv suda, vlakovi prometuju bez radnika jer nema tko da ih zamjeni, što samo povećava švercanja u vlaku. A da bi poslodavac smanjio šverc putnika morao bi imati zaposjednute

putničke blagajne u kolodvorima i stajalištima, a u vlaku dovoljan broj radnika kako bi blagovremeno mogli pregledati i naplati karte u vlaku.

HŽ Putnički prijevoz je prije pet godina angažirao odvjetničku kuću i od tada dolazi do drastičnog povećanje sudskih sporova i njihovih troškova. Od vlakopravnog osoblja se traži da se putnicima u vlaku ispostavlja dodatak od 500 kuna. Putnik može ovaj namet izbjegi samo ako se odmah javi konduktoru po ulasku u vlak. Postavlja se upit da li putnika treba odmah sankcionirati s 500 kn što se nije javio konduktoru ili mu samo naplatiti redovitu prijevoznu kartu. Predlažemo da putnik koji se prvi put zateče bez prijevozne karte treba platiti redovnu prijevoznu kartu, uz upozorenje da ukoliko se drugi put nađe bez karte uz cijenu karte plaća i dodatak od 100 kuna. Tek ako se ponovo to dogodi onda je opravdan iznos od 500 kuna. HŽ Putnički prijevoz ne bi smio dozvoliti da izgubi povjerenje kod putnika, jer svakim danom imamo sve manje putnika u vlaku.

Ako drugi mogu štedjeti mogao bi i HŽPP

Sindikat predlaže da pravnici HŽ Putničkog prijevoza preuzmu i prekršajne sporove jer se radi o sporovima gdje nije potrebno veće pravničko znanje. Štoviše, uspostavila bi se veća komunikacija između HŽ Putničkog prijevoza i putnika te bi se dio sporova mogao rješiti mirnim putem. Pravnici bi uspostavili bolju suradnju sa sudom, a u interesu HŽ Putničkog prijevoza i suda je da sporova bude što manje, dok odvjetničke kuće žele da sporova ima što više. Radnici koji su u ulozi svjedoka dolazili bi na sud pripremljeni i ne bi se kao sada gubili sudski sporovi.

Recimo i to da se HŽ Infras- truktura riješila odvjetničke kuće, a rezultati uspjeha u parnicama su povećani a troškovi manji.

Vahid Bajraktarević ■

I to se događa... Konduktor lažno optužen

Radno mjesto konduktora jedno je od težih u sustavu HŽ-a jer je od strane putnika izložen uvredama, ponižavanjima, pa čak i fizičkim napadima. Konduktor je "kriv" što mora naplatiti prijevoznu kartu ukoliko je putnik nema, kada kasni vlak, kada grijanje ili klima ne radi, kada su sjedišta prljava i zamazana, kad je otuđen inventar, "kriv" je za loš vozni red i gubitak putnika... U očima poslodavca on je "kriv" jer ga pokrada, nema kulture u ophođenje s putnicima, drzak je i čak je siledžija u vlaku. Najžalosnije je što poslodavac, čiji je konduktor djelatnik, vidi njega kao krvica za sve loše što se događa u Društvu.

Da je to tako opisati ćemo jedan događaj koji se je dogodio 25. srpnja 2006. godine i sada je postao aktualan. Konduktor je radio u jutarnjem prigradskom vlaku na relaciji Dugo Selo-Zagreb s dolaskom u Zagreb 8:10 minuta. Nakon polaska vlaka iz stajališta Maksimir, konduktor je zatekao mlađu osobu, koja je stajala u blizini izlaznih vrata. Kada je vidjela konduktora, okrenula je leđa i nastavila gledati u smjeru izlaznih vrata. Nakon što je osobu pozdravio više puta, na čiji pozdrav nije reagirala, on joj je stavio ruku na rame i pitao da li ga čuje. Tada se okrenula i upitala ga s kojim pravom on nju dira i optužila ga da je pedofil. U tom trenutku vlak je stigao na Zagreb GK, putница je otišla u putničku službu i napisala prijavu u kojoj je navela da ju je konduktor dirao u vlaku. Napominjemo, da se s ovakvim i sličnim prijavama konduktori susreću često i to zbog toga jer putnik se služi svim sredstvima samo da dobije na vremenu kako bi izbjegao platiti prijevoznu kartu. Sutradan, oko 18 sati došla je policija i privela je konduktora s optužbom da je počinio kazneno djelo bludne radnje. Nakon što je dao iskaz policiji, ista ga je pustila. Nakon toga "Večernji list" objavio je članak pod naslovom da je konduktor pipao putnicu u vlaku.

U kaznenom sudskom sporu u Zagrebu, sud je dao pravo putnici, što je potvrđio i Županijski sud u Bjelovaru. Konduktor je proglašen krivim i osuđen na kaznu zatvora u trajanju od šest mjeseci, a koja se neće izvršiti ukoliko tijekom dvije godine ne počini novo kazneno djelo. U kaznenom postupku putnica je u svom iskazu pred sudom navela da je kasnila, te je u vlak ušla u stajalištu Trnavi bez prijevozne karte i da je mislila u vlaku kupiti prijevoznu kartu. Stajala je hodniku i dok je vlak prolazio kroz Maksimir s leđa joj je došao konduktor i za-

tražio kartu na pregled. Ona mu je odgovorila da nema i zamolila ga da joj naplati. U tom trenutku konduktor joj je rekao da se ne može voziti bez karte, te joj je prišao bliže i povukao rukom majicu i gurnuo ruku ispod majice dodirujući joj prsa. Od konduktora nije mogla pobjeći jer je stajala između vrata i zida vagona, te da se sve brzo odvijalo i da je pri tome doživjela šok. U njezinoj priči ima mnogo nelogičnosti. Ukoliko je i došlo do toga, postavlja se pitanje zašto nije vikala i tražila pomoći od putnika? Nije, jer radilo se o prigradskom vlaku koji je uvek pun putnika i stoga ovakvu radnju konduktor ne bi mogao uraditi jer bi se umiješali putnici i zaštitili je. U prilog ovom ide i činjenica da putnica nije imala svjedoka koji je bio očeviđac događaja, nego svjedočike kojima je ona ispričala svoju priču. Za razliku od putnice, konduktor je imao svjedoka koji je potvrđio da je putnica izbjegavala naplatu i da nikakvog diranja nije bilo.

U ovom kaznenom postupku presudilo je sudačko uvjerenje što se vidi iz obrazloženja. „Oštećenica je bila uporna i dosljedna u ostvarivanju svog prava i stoga je isključio svaku mogućnost da se događaj nije dogodio te da je ona eventualno iskonstruirala ovu priču. Razlog je taj što nije imala putnu kartu, te je odmah po dolasku vlaka u kolodvor Zagreb otišla prijaviti okriviljenikovo ponašanje, događaj je ispričala kolegici na poslu, ali i nazvala kolegicu koja studira pravo tražeći svoje pravo i isti dan događaj prijavila policiji“.

Na temelju pravomoćne presude kaznenog suda, putnica je pokrenula sudski postupak kako bi se obeštetila od HŽ Putničkog prijevoza. Općinski građanski sud u Zagrebu presudio je da HŽ Putnički prijevoz na ime popravljanja materijalne štete putnici treba isplati iznos od 50.000,00 kn, uve-

ćan za zateznu kamatu u iznosu od 12.704,02 kn i parnični trošak u iznosu od 5.957,00 kn, što ukupno iznosi 68.679,02 kuna. Nakon što je isplatio novčani iznos putnici, HŽ Putnički prijevoz pokrenuo je sudski postupak pred Općinskim radnim sudom u Zagrebu protiv konduktora (tj. svoga djelatnika) i zatražio da mu konduktor plati puni iznos isplaćen putnici, uvećan za sudske troškove u iznosu 2.074,00 kn, što je i sud prihvatio.

Poznavaoci konduktora znaju ga kao povučenog i ozbiljnog čovjeka, koji ne voli mnogo govoriti i nikada ga nitko nije video da sjedi s putnicima, stoga je nemoguće da je on mogao počiniti navedeno kazneno djelo. U prilog konduktoru ide i činjenica da u svom dugogodišnjem radu nikada nije dobio ovakvu sličnu prijavu.

Iz opisa ovog događaja proizlazi da je konduktor kažnjen samo zato što je radio svoj posao, a pred sobom je imao bezobraznu i bahu putnicu. Žalosno je što je ona u ovom slučaju koristila i novinara, pa se može naslutiti da se radi o sprezi i sa odvjetnikom, te su imali zajednički cilj da uzmu novce. U toj naumi im je pomogao i HŽ Putnički prijevoz jer nije čvrsto stao iza svog radnika. U tijeku pokretanja postupka morao je odmah konduktora upozoriti da putnici koja je napisala prijavu, ispostavi zapisnik o neobavljenoj doplati u vlaku (K-92), a isti je trebao do-

staviti policiji i sudu te navesti da se radi o pokušaju šverca u vlaku. Također dostaviti slične slučajevе, tj. što pišu putnici o konduktorima samo kako bi izbjegli naplatu. Morali su napisati da se radi o konduktoru koji je obiteljski čovjek i da u njegovom dugogodišnjem radu nikada nije dobio prijavu sličnog sadržaja. Trebali su naglasiti da u svom sustavu nemaju takvih konduktora, jer ukoliko i dođe do nekog sličnog nedoličnog ponašanja, šalju ga na liječnički pregled. Ukoliko se potvrdi istinitost takvog ponašanja, konduktor se raspoređuje na drugo radno mjesto.

Poslodavac dovoljno ne brine za svoje djelatnike

Poslodavac je trebao konduktoru dati na raspolaganje odvjetnika koji bi ga zastupao. Neshvatljivo je da pravnici koji rade u HŽ Putničkom prijevozu nisu zatražili vještačenje u kojem bi se utvrdilo kolika je povreda duševnog zdravlja i dostanstva putnice, iako se znalo da nije bila niti dana na bolovanju. Iz presude suda se vidi da je putnica uredno otisla raditi i po završetku posla otisla u policiju. Također, da nije koristila bolovanje i liječničke usluge, koji su bitni u određivanju visine odštetnog zahtjeva. Pasivnost HŽ Putničkog prijevoza se nastavila i nakon presude Općinskog građanskog suda u Zagrebu jer nije uložena žalba na presudu o novčanoj visini odštete. U sudskoj praksi,

u daleko težim slučajevima kao što su prometne nezgode, ozljede na radu i sl. ne isplaćuju se toliki novčani iznos.

Stoga će u slijedećim Kolektivnim pregovorima, Sindikat tražiti da se ugradi odredba „*Radnici imaju pravo na pravnu zaštitu na trošak poslodavca*“.

Konduktor je pogriješio što se pasivno branio. Morao je ispostaviti zapisnik o neobavljenoj doplati u vlaku putnici, što bi bio jak argument pred sudom, jer je ona izmisnila sve to kao bi izbjegla plaćanje prijevozne karte i dodatka od 300 kn. Pogriješio je što je priznao policiji da je ruku stavio na njezino rame, jer za policiju i sud to znači da bi on bio spremjan staviti ruku i na drugi dio tijela. Stavljanje konduktoru na teret novčani iznos ne dolazi u obzir jer je on dovoljno kažnjen što su ga deset godina potezali po sudovima. Supruga, koja je radila u jednom od društava HŽ bila je prisiljena napustiti posao jer nije mogla podnijeti zadirkivanja i psihički se razboljela.

Ovaj primjer govori da svi konduktori rade pod stresom, te je bolje izbjegavati konflikte i ne vršiti naplatu karte ukoliko je putnik nema, jer za nerad dobit će upozorenje, a za rad mogu dobiti novčanu kaznu koja je veća od iznosa njihove zarade za godinu dana. Pitanje je koliko poslodavac dobiva u tome.

Vahid Bajraktarević ■



Djelatnost Inženjera, tehničara i prometnih poslova

Informacije do radnika i sindikata dolaze na kapaljku

Dana 29. travnja održana je sjednica Djelatnosti na kojoj su povjerenici upoznati o trenutnom stanju u društima HŽ-a. Konstatirano je da do radnika, a tako i do sindikata ne dolaze pravovremene informacije i one koje su čuju dozirane su na kapaljku pa je vrlo teško objektivno raspravljati o njima. Za članove Sindikata i Djelatnosti organizira se izlet dana 10. lipnja u Aljmaš i Dalj.

Koliko se može čuti poslodavac smatra da je oko 30 posto više zaposlenih u HŽ Infrastrukturi. Što će biti dalje, teško je znati. Na teren stižu različite informacije koje se odnose na pripravnost. Kako je to odgovorno pitanje, poslodavac se trebao konzultirati sa strukom, jer u protivnom moglo bi se dogoditi velike štete. Posebno je osjetljivo područje elektrotehničkih i SS po-

strojenja. Priča je jedno, a praksa drugo. Ako se dežura onda se radniku treba platiti, jer ukoliko se to ne želi pitanje je kako se može radnika motivirati da kvalitetno obavlja svoj rad. Žalosno je što se štedi na ljudima, jer ima mnogo područja u društima gdje bi se mogle napraviti velike uštede, ali to se ne spominje.

Bilo je onih koji su zloupotrebljavali naknadu za dežurstva i primali

je iako nikada nisu izašli na teren. Sada se zbog takvog ponašanja pojedinca kažnjavaju svi ostali što nije dobro. Nije teško voditi i provjeriti dokumentaciju tko dežura i kada izlazi na teren. Prije bi trebalo to provjeriti, pa tek onda donositi odluke. Za ovakvo stanje na željeznici nisu krivi radnici, ali preko njihovih leđa se sve lomi. Željeznicu na neki način je dio politike i ove Vlade koja ne može napraviti reda u svojim redovima, a kamo li na željeznici. U očekivanju najavljenih promjena sve stagnira što se posebno osjeća na željeznici gdje se gomilaju problemi.

(Ne)znanje ili nesposobnost

Na terenu nije ništa bolja si-



tuacija. Strani operateri sve više preuzimaju prijevoz teretne robe, trase iznajmljuju i koriste i ne treba im mnogo radnika. Kod njih strojovođa radi i one poslove koje nikad nije želio raditi u ostalim društvima. Strani operateri najviše su uzeли posla HŽ Cargu, čija se Uprava nije snašla ili je nesposobna da organizira rad u svojem društvu, a kao posljedica takve politike je i da druga društva u HŽ gube posao, a radnici ostaju bez posla i plaće.

Marko Brekalo, dopredsjednik Djelatnosti upoznao je suradnike oko suradnje našeg sindikata sa dva sindikata i to: Sindikata željezničara Hrvatske (SŽH) i sindikata HŽ Infrastrukture. Prema njegovim riječima ova suradnja je dobra i trebala bi se i dalje razvijati, jer zajedno postajemo jači, a poslodavcu se daje do znanja da ne može olako kršiti radnička prava.

Izlet u Aljmaš i Dalj

Dogovoreno je da se za članove Djelatnosti organizira izlet 10. lipnja 2016. u Aljmaš i Dalj. Izletnici će posjetiti Aljmaš koje je poznato marijansko svetište još od 1704. godine i koje na blagdan Velike Gospe hodočasti velik broj vjernika i turista - godišnje i do 100 000. Poznato nam je iz ne tako daleke povijesti da je crkva Gospe od Utočišta, s kipom Majke Božje koja je izgrađena 1864. godine, sravnjena do temelja u Domovinskom ratu. Srpske paravojne jedinice (četnici) uz pomoć jugoslavenske armije okupirali su ove krajeve, a nesrpski žitelji su uz smrtnu opasnost bježali zadnjim teglenicama u Osijek. Pod neobičnim okolnostima je 1992. godine u ruševinama aljmaške crkve nađen oštećeni Gospin kip koji je prenesen u Osijek. Sada je na tom mjestu sagrađena nova crkva i u nju je vraćen obnovljen Gospin kip.

Nakon razgledavanja Crkve, izletnici će otići u Dalj gdje će se uz rijeku Dunav nastaviti druženje.

B. Limpić-Donadić ■

PRAVNI SAVJETI

Poslodavac mi prijeti izvanrednim otkazanom ugovora o radu iz razloga što ne želim obavljati poslove koji ne proizlaze iz Ugovora o radu. Može li mi poslodavac otkazati Ugovor o radu? (R.M.)

Pitanje da li je radnik dužan obavljati i poslove koje nije ugovorio i može li poslodavac otkazati ugovor o radu što nije postupio po nalogu poslodavca se često javlja u praksi.

ZOR izrijekom ne propisuje koji bi bili razlozi zbog kojih bi poslodavac radniku mogao otkazati Ugovor o radu. Stoga je često teško procijeniti je li neki razlog na radu takve težine da upravo zbog njega, a uvažavajući sve okolnosti, radni odnos

između radnika i poslodavca ubuduće više nije moguć.

Na ovaj upit može nam pomoći i sudska praksa koja je zauzela *pravno stajalište da radnik može počiniti težu povredu radne obveze samo u odnosu na poslove koje je preuzeo ugovorom o radu, osim u izvanrednim okolnostima dužan je raditi po uputi poslodavca i druge poslove.*

Dakle, odbijanje obavljanja neugovorenih poslova moglo bi predstavljati razlog za izvanredni otkaz, u slučajevima izvanrednih okolnosti koja zahtjeva od radnika obavljanje i drugih, a ne samo ugovorenih poslova.

Vahid Bajraktarević,
dipl.iur. ■

Sadržaj

1. svibanj - Međunarodni praznik rada	2
XI. Izborni Sabor Sindikata hrvatskih željezničara.....	4
Razgovor s Ivanom Forgačom, novim/starim predsjednikom SHŽ	7
Razgovor s dopredsjednicima SHŽ-a.....	9
Tomislav Orijević, delegat SHŽ-a u Odboru mladih u NHS	14
Hoće li prodaja zgrade u Zagrebu Glavnom kolodvoru na V peronu riješiti novčane probleme HŽ Putničkog prijevoza d.o.o.	15
Održana je III. radionica u Dubrovniku	16
Kvarovima i nedostacima nikad kraja.....	17
Kako riješiti nepravilnosti kod radnika koji svjedoče na sudu?	18
I to se događa.....	20
Djelatnost Inženjera, tehničara i prometnih poslova.....	22
Pravni savjeti	23
Raspisivanje redovitih izbora za članove Radničkog vijeća u Agitu ...	24

Agit d.o.o.

Raspisivanje redovitih izbora za članove Radničkog vijeća

Na sjednici održanoj dana 22. travnja 2016. godine, Radničko vijeće društva Agit d.o.o. donijelo je ODLUKU o raspisivanju redovitih izbora za članove Radničkog vijeća koji će se održati krajem lipnja 2016. godine.

Budući da kod poslodavca postoji Radničko vijeće, a Odluka o raspisivanju izbora je donijeta prije isteka izbornog razdoblja, nije potrebno podnosi prijedlog za utemeljenje Radničkog vijeća, a niti održavati skup radnika.

Naime, Odluku o raspisivanju redovitih izbora za Radničko vijeće tada donosi postojeće Radničko vijeće, najkasnije pet tjedana prije isteka mandata.

Odluka o raspisivanju redovitih izbora za Radničko vijeće objavljenja je na svim oglašnim mjestima (pločama) poslodavca i dostavljena je svim sindikatima koji imaju svoje članove kod poslodavca, kao i poslodavcu.

Marijan Jelenski ■



Izdavač:

Sindikat hrvatskih željezničara (SHŽ),
10000 Zagreb, Strojarska 17,
Telefon: +386 1 378 3108; ŽAT 855 3640;
Telefaks: +385 1 378 3140; ŽAT
Fax. +385 1855 3140;
e-mail: shz@shz.hr;
www.shz.hr

Za izdavača:
Ivan Forgač

Urednica:

Biljana Limpić-Donadić

Uređivačko vijeće:

Ivan Forgač, Vahid Bajraktarević, Ilija Bulić,
Ljiljana Furdek, Marijan Jelenski

Fotografije:

Marijan Jelenski, Vahid Bajraktarević

Tisk:

Intergrafika TTŽ, d.o.o. Zagreb

ISSN 1845-5174

Naklada: 700 komada