

VIJESTI

SINDIKAT
ŽELJEZNIČARA
HRVATSKE



RAILWAY WORKERS'
TRADE UNION OF
CROATIA



Sretan



Uskrs



SADRŽAJ

Vijesti

IZ HŽ INFRASTRUKTURE 4

- Izmjena Pravilnika RH 2 4
- Kolektivni Pregovori u HŽ Infrastrukturi d.o.o. 5
- Zahvala svima koji su pomogli kolegi Branimiru Križanu 5
- Otvorena pruga Đurmanec – D. G. 6
- Prvo veće ulaganje na području Istre 8

IZ HŽ CARGA 10

- „Stranačka stega“ u HŽ Cargu 10

- Radnici HŽ Carga u Željezničkom fondu 10
- Sudske presude potvrđuju, primjena kriterija upitna 11

IZ HŽ PUTNIČKOG 12

- U HŽ Putničkom prijevozu nužna je prevencija psihosocijalnih rizika na radnom mjestu 13
- Usred pregovora HŽ Putnički prijevoz predložio novu organizaciju i sistematizaciju društva 14
- Nastavljaju se kolektivni pregovori o Dodatku II 14

- Suradnja društava nastalih podjelom HŽ-a 15
- Zastali kolektivni pregovori u društvu Agit d.o.o. 15
- Centralizirano pregovaranje 15
- Kome smetaju Pružne građevine? 16

Međunarodna suradnja

- Svesindikalna aktivnost oko prava na štrajk 18
- Europski socijalni dijalog 19

Vijesti iz podružnica

- Iz Darde i Belog Manastira 20

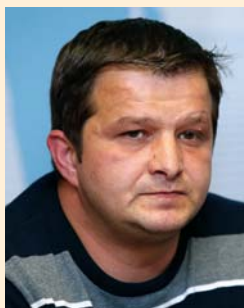
- U Rijeci imenovan vršitelj dužnosti glavnog povjerenika 21

Vijesti iz sekcija

- Na Međunarodni dan žena u Vinkovcima 22
- Održan sastanak Glavnog odbora Sekcije žena SŽH 23

Zanimljivosti

- Željeznice u svijetu 24
- Japan - Od magleva do parnjače 26



Članicama i članovima Sindikata željezničara Hrvatske i vašim obiteljima, kao i svim čitateljima naših Vijesti, želimo sretan i blagoslovljen Uskrs.

Evo, nakon tri godine ove vlasti odgovorne ni malo ne uznemiruju činjenice koje ukazuju na loše stanje u cijelome željezničkom sektoru. Smanjuju se ulaganja u obnove pruga, padaju nam prihodi i u teretnom i u putničkom prijevozu i nitko ne reagira. Po starom dobrom običaju, sve se želi riješiti s novim zaduživanjem bez bitnih promjena u upravljanju i planiranju.

Vlastitih novaca za ulaganje u pruge, bez kojih nema niti teretnog niti putničkog prometa, nemamo i umjesto da se okrenemo izradi projekata koji bi se čak i

u 100% iznosu mogli financirati iz fondova EU, niti tu nam ne ide baš najbolje.

Neće slušati kritike struke koja je sve glasnija, neće slušati sindikate, a ne možemo se oteti dojmu da je već svima jasno da je potrebno hitno ispraviti greške koje su nastale podjelom HŽ-a. Prije svega potrebno je hitno provesti **reviziju strategije prometnog razvika Hrvatske** i hitno donijeti **dugoročni strateški plan razvoja željeznice**. Ovi dokumenti ne mogu biti samo skup želja bez opravdane ekonomske podloge koja bi trebala sadržavati interese ponajprije građana, poduzetništva pa i Europske unije.

S našim primjedbama i nastojanjima da se konačno struka uz podršku politike počne ozbiljno baviti sektorom željeznice nećemo stati. Jer ako se zaustavi razvoj željeznice, nema nam budućnosti.

Iskreno se nadamo da ćemo zajedno uspjeti svima dokazati da je željeznica neophodna za razvoj Republike Hrvatske, ovoj ili nekoj budućoj vlasti. ■

ZORAN MARŠIĆ

LIST VIJESTI SŽH

Izlazi kvartalno

IZDAVAČ

Sindikata željezničara Hrvatske

ZA IZDAVAČA

Zoran Maršić, predsjednik SŽH

UREDNIKA

Katarina Mindum

ADRESA

Trg Francuske Republike 13, 10000
Zagreb

TELEFONI

01/370 75 81 Žat: 855/35 29

FAX

01/370 24 24

E-MAIL

szh@szh.hr

GRAFIČKO OBLIKOVANJE I TISAK

5. BOJA

IZ HŽ INFRASTRUKTURE

Izmjena Pravidnika RH 2 - predlažemo promjene

Da bi smo preventivno djelovali i povećali sigurnost prometa predložili smo izmjene Pravidnika o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnog tijeka željezničkog prometa.



Trenutačno se priprema nacrt izmjena navedenog pravilnika. Naše primjedbe usmjerili smo ponajprije na odredbe koje propisuju način i vrijeme davanja prednajave.

Cilj ove primjedbe je prije svega smanjiti mogućnost propusta kako bi se spriječila moguće neželjene situacije.

Primjedbe koje su upućene Poslovima upravljanja sigurnošću su sljedeće:

Primjedba na članak 136. u kojem se predlažu novi stavci 11. i 12., primjedba se odnosi na stavak (12)

Predlaže se:

(12) *Ako je vrijeme vožnje vlaka između dva kolodvora ili kolodvora i*

ŽCP-a kraće od tri minute, onda se čuvarima prijelaza koji nisu zaštićeni glavnim signalima vožnja vlaka ili vozila mora prednajaviti najkasnije tri minute prije vjerojatnog odlaska (prolaska) vlaka iz kolodvora. Prednajava čuvarima se daje pravovremeno tako da se potvrda pod brojem od čuvara dobije prije davanja izlaza vlaku. Na prugama koje nisu opremljene uređajima za registriranje prednajava se daje u prisutnosti svjedoka.

Obrazloženje:

Primjer: Vrijeme vožnje između Sisak Capraga i Siska je šest minuta.

Vrijeme vožnje između kolodvora Lekenik i Greda je pet minuta, što znači da prometnik vlakova daje

prednavu sedam minuta prije (točka 4.), a čuvar ŽCP-a daje potvrdu (u pravilu odmah), a poslije odlučuje kada će osigurati prijelaz – spustiti branike – polubranike.

Mislimo da bi to trebalo smanjiti sa sedam na tri minute (predloženo izmjenama pet minuta), ali i da se prednavu daje pravovremeno tako da se potvrda od čuvara dobije prije davanja izlaza vlaku.

U praksi se događa da istodobno s davanjem prednajave čuvari daju svoj broj kao potvrdu te zbog prerano primljene prednajave ne osiguraju prijelaz odmah nego čekaju (u međuvremenu prodaju karte ili daju informacije putnicima) i događa se da zaborave osigurati prijelaz te vlak nailazi na nezaštićen ŽCP.

Ako se navedeno prihvati, potrebno je izmijeniti također u članku 181. točku 2. (Pravilnik RH-2)

(2) Čuvar prijelaza rukuje uređajem najkasnije pet minuta prije predvidljivog prolaska vlaka ili pružnog vozila.

Tako da glasi:

(2) *Čuvar prijelaza rukuje uređajem najkasnije tri minute prije predvidljivog prolaska vlaka ili pružnog vozila.*

(nije potrebno da vrijeme traje dulje od tri minute bez obzira na to jesu li su zaštićeni glavnim signalima, što se događa kod aktiviranja uključne točke od strane vlaka).

Događa se da čuvari ŽCP-a čekaju što duže prije nego što zatvore – osiguraju prijelaz jer primaju prigovore i neugodne reakcije vozača ako je ŽCP dugo zatvoren te se zbog toga i događa da zbog prerano primljene prednajave čekaju i zaborave na vrijeme osigurati ŽCP prije nailaska vlaka... ■

ZORAN MARŠIĆ



KOLEKTIVNI PREGOVORI U HŽ INFRASTRUKTURI D.O.O.

Kolektivni pregovori za Aneks 8. kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture jednostrano su zaključeni odlukom Poslodavca o izmjeni Pravilnika o radu.

Na samom početku pregovora Poslodavac je u svom prijedlogu osim prijedloga za cijene sata rada novih radnih mjesta uputio i zahtjev za smanjenjem sljedećih prava: slobodni dani za dobrovoljne davaoce krvi sa sadašnja dva dana, smanjiti na jedan dan ukidanje dodatka za rad subotom od 25 % ukidanje dodatka za rad na željezničkim vozilima (vagonima ili lokomotivama) u pokretu, za sve sate u smjeni od 5% smanjivane naknade za vrijeme bolovanja koja ide na teret poslodavca s 90% na 70 % ukidanje dodatka od 15% za sate rada izvan redovnog fonda sata (redovno pučavanje, liječnički pregled, primopredaja službe) ukidanje naknade prijeto za kolovoz.

Pregovarači odbor sindikata ove je prijedloge u potpunosti odbio i nastavilo se pregovarati samo o cijenama sata rada za nova radna mjesta.

U pregovorima koji su se odvijali tijekom šest sastanaka pregovarački odbori uspjeli su se usuglasiti oko pojedinih cijena sata rada, a za većinu nije postignut dogovor. Nakon održanog šestog sastanka pregovaračkog odbora Poslodavac je želio zaključiti pregovore za one cijene sata rada koje su usuglašene što je pregovarački odbor sindikata odbio.

Ne želeći nastaviti pregovore u dobroj vjeri Poslodavac donosi odluku i sve cijene sata rada novih radnih mjesta donosi Pravilnikom o radu. Iskreno nam je žao što Poslodavac nije prepoznao potrebu da u duhu socijalnog dijaloga zajednički utvrdimo sve cijene rada.

Ovi pregovori pokazuju što možemo očekivati kada se otvore pregovori za novi Kolektivni ugovor, a koje moramo započeti u šestom mjesecu ove godine.

Ovim putem pozivamo sve članove koji imaju prijedloge i sugestije za novi Kolektivni ugovor HŽ Infrastrukture da nam ih dostave na: infra@szh.hr ■

ZDENKO ŠARČEVIĆ
IVAN LOVRENČIĆ

ZAHVALA SVIMA KOJI SU POMOGLI KOLEGI BRANIMIRU KRIŽANU

Podsjetimo se, kolegi Branimiru Križanu, skretničaru kolodvora Podsused tvornica, u prosincu prošle godine požar je u potpunosti uništio netom renoviranu obiteljsku kuću. Za renoviranje kuće kolega Branimir podigao je kredit te zbog te kreditne zaduženosti nije mu bilo moguće, uz svoje dvoje nezaposlene djece, podići novi kredit da obnovi požarom uništen dom.

Nakon obilaska zgarišta odlučeno je da se u suradnji s HŽ Infrastrukturom d.o.o. organizira prikupljanje pomoći unesrećenom kolegi na način da je otvoren žiroračun na koji su svi zainteresirani mogli uplatiti iznos za pomoć. Također, putem našeg sindikata poslane su tablice za prikupljanje pomoći na sve

kolodvore i organizacijske jedinice u HŽ Infrastrukтури. Nakon što su kolege pristali da im se određeni novčani iznos, koji su mogli izdvojiti, skine s plaće, naši glavni povjerenici podružnica prosljedili su tablice obračunskim grupama koje su prikupljena sredstva uplatila na račun kolege Branimira Križana. Ukupno je putem tih popisnih lista prikupljeno više od 40 tisuća kuna. Uprava HŽ Infrastrukture također je pokazala razumijevanje i solidarnost te je donijela odluku o uplati 30 tisuća kuna kolegi Križanu. Ovim putem želimo zahvaliti svima koji su i najmanjim iznosom pomogli unesrećenom kolegi i njegovoj obitelji da krenu u obnovu svoje obiteljske kuće. ■

IVAN LOVRENČIĆ



Zahvala za znak solidarnosti i svu dobivenu pomoć

Zahvaljujem svima koji su sudjelovali u organizaciji ove akcije i u ovim teškim vremenima odlučili odvojiti svoj priloga za pomoć u nevolji. Zahvaljujem sindikatu željezničara Hrvatske koji je sa svojim povjerenicima u HŽ Infrastrukтури uspio skupiti dio sredstava za obnovu naše obiteljske kuće.

Hvala i odgovornima u mom poduzeću HŽ Infrastrukтури, koje je također pokazalo razumijevanje i pomoglo u teškim okolnostima u kojim se moja obitelj našla nakon što nam je u požaru izgorjela netom obnovljena obiteljska kuća, naš jedini dom.

Trud koji ste svi uložili i pomoć koja je prikupljena i u materijalu i novčano mojoj obitelji i meni znači šansu za novi početak.

Još jednom zahvaljujem svima u svoje i u ime moje obitelji. ■

Branimir Križan

Otvorena pruga Đurmanec – D. G.



Pripremni radovi na obnovi započeli su u ljetu 2013. godine, dok je glavna radova izvršena 2014. godine

Stupanjem na snagu voznog reda 2014./2015. ponovno je nakon dvadesetak godina uspostavljen pogranični promet između Hrvatske i Slovenije, točnije između kolodvora Đurmanec i Rogatec.

Preduvjet tog prometnog povezivanja bila je obnova dionice pruge između kolodvora Đurmanec i državne granice. Ovom dionicom pruge posljednji vlak prošao je davne 1997. godine i od tada do današnjih dana pruga je propadala. Prugu je tada zbog dotrajalosti bilo jednostavnije zatvoriti nego obnoviti.



Pripremni radovi na obnovi započeli su u ljeto 2013. godine, dok je glavina radova izvršena 2014. godine te je pruga obnovljena i osposobljena za opterećenje od 22,5 t/os i brzinu od 60 km/h. U prugu je ugrađen novi kameni materijal i pragovi te rabljene tračnice.

Obnovom ove dionice pruge ponovno je uspostavljena veza Zagreba i Celja koja datira izgradnjom ove pruge 1903. godine te je ovo najkraći put prema Austriji i dalje. Dionica pruge svečano je puštena u promet 14. prosinca 2014. dolaskom iz kolodvora Rogatec u kolodvor Đurmanec posebnog vlaka Slovenskih željeznica. Dvostruka motorna garnitura serija 813/814 sa 300 raspoloživih mjesta dovezla je oko 450 putnika s obje strane granice. Zbog velikog interesa i nemogućnosti da se svi koji su to željeli ukrcaju u vlak, organiziran je dodatni prijevoz

autobusima, što dovoljno govori o značenju događaja.

U sklopu obnove izgrađen je i peron na stajalištu Hromec, uređen prometni ured kolodvora Đurmanec te je konačno u 21. stoljeću kolodvor Đurmanec dobio sanitarni čvor kako za osoblje kolodvora, tako i za putnike. Trenutačno traju pripreme za remont trećeg kolosijeka i za osiguranje dva željezničko-cestovna prijelaza, jedan na dionici prema Rogatcu, drugi na dionici prema Krapini.

Sadašnjim voznim redom do kolodvora Đurmanec i natrag prometuju četiri pogranična vlaka Slovenskih željeznica kojima se ostvaruju veze prema Zagrebu i Celju, no samo u popodnevnim satima. Za kvalitetno prometno povezivanje potrebno je uvesti barem još dva para vlakova između kolodvora Rogatec i Đurmanec u jutarnjim i prijednevnim satima. Do stajališta Hromec i natrag tijekom dana prometuje sedam pari vlakova HŽ – Putničkog prijevoza koji pokrivaju najfrekventnije linije za radnike i učenike.



Entuzijazam svih djelatnika HŽ-a, kolega iz SŽ-a, putnika i žitelja ovog kraja koji je tradicionalno vezan uz željeznicu nije narušio podcjenjivački, sramotan i u krajnju ruku nekorektan članak što ga je objavio SPVH-a povodom obnove dionice ove pruge, na kojoj usput budi rečeno rade i njihovi članovi. Umjesto da se u najmanju ruku barem zdravi otvaranje pruge, člankom se omalovažavaju i vrijeđaju svi, počevši od onih koji su omogućili obnovu pruge,

preko onih koji su na bilo koji način sudjelovali u realizaciji obnove pa do zaposlenih na pruzi i onih koji će se prugom na ovaj ili onaj način koristiti.

Možda pravac Đurmanec - Rogatec nije apsolutni prometni prioritet Hrvatske, možda on nije kičma prometnog sustava Hrvatske, no ovaj kraj nikako ne zaslužuje biti slijepim kolosijekom nadomak razvijene Europe. Otvaranjem svake, pa tako i ove pruge, budi se nova nada, stvaraju se nove perspektive i prilike za gospodarski razvoj kraja i prosperitet društva.

Obnovom dionice ove pruge ovome kraju i ljudima samo je



vraćeno ono što im je oduzeto prije 17 godina. Željeznica ih ponovno povezuje i spaja. Nekada su ovom prugom dnevno prometovala dva para teretnih vlakova za tvornicu stakla „Straža“, a putnički vlakovi SŽ-a prometovali su do kolodvora Zabok. Danas je tvornica stakla „Straža“, hrvatska tvornica, veća i jača no ikad, i dalje svoje sirovine i proizvode prevozi vlakom, a prihode od prijevoza ubiru Slovenske željeznice. Za taj prijevoz trebaju se ponovno izboriti domaći cargo operateri, čime bi dodatno zaposlili vlastite kapacitete i iskoristili obnovljenu prugu.

Pokrenutim postupkom i promjenom ranga pruge s regionalne u međunarodnu, pruga će ponovno dobiti svoj zasluženi značaj, a spomenutim korekcijama pograničnog voznog reda zasigurno bi bilo i više putnika u vlakovima. ■

DRAGAN VIDOVIĆ (d.v.i.d.o)

Prvo veće ulaganje na području ISTRE

Dana 1. listopada 2014. na kolodvoru Pula započela je obnova kolodvorske zgrade. Ovo je prvi veći građevinski zahvat na nekom kolodvoru na području Istre nakon pripojenja HŽ-u u listopadu 1991. Na kolodvorskoj zgradi uređuje se krovšte, pročelje – fasada, vanjska stolarija, nadstrešnica, peron i okoliš, odnosno nogostup

uz zgradu. Nakon kišovitog razdoblja koje je građevinare pratilo sve do Nove godine, sada se radovi privode kraju te se očekuje završetak početkom travnja. Grad Pula tako će turističku sezonu dočekati s novim ruhom na željezničkom kolodvoru.

Unatoč traženjima izostalo je uređenje radnih prostorija, taj dio ćemo očitno morati još čekati. Jedino što se napravilo





je klimatizacija svih radnih prostorija tako da će radnicima biti podnošljivije ljetne vrućine. Samo uređivanje kolodvora Pula nažalost neće utjecati na opseg i kvalitetu rada jer promjene koje su se dogodile na ovom području samo su unazadile željeznicu. U travnju prošle godine ukinut je teretni promet na cijelom području Istre, a naše kolege ostale su bez radnih mjesta. HŽ Putnički prijevoz unatoč našim brojnim primjedbama i primjedbama gradova pa i same županije reducirao je vozni red, što je bitno utjecalo i na broj putnika.

Iskreno se nadamo da će naši zahtjevi konačno doći do ljudi koji razumiju željeznicu, ljudi koji razumiju da sama pruga, kolodvori bez putnika i putničkih vlakova, bez tereta i teretnih vlakova nikome ne koriste. ■

ANTUN MENDIKOVIĆ

■ IZ HŽ CARGA

„Stranačka stega“ u HŽ Cargu

Sastanak sa šefom Službe za upravljanje i izvršenje prijevoza i HŽ Carga i šefom Regionalnog područja Centar (nije održan!)

Početak veljače na inicijativu glavnog povjerenika podružnice Koprivnica obratili smo se Mariju Pavloviću, šefu Službe za upravljanje i izvršenje prijevoza i Zoranu Rašiću, šefu Regionalnog područja Centar namjeravajući održati sastanak vezano uz problematiku organizacije rada na području RP Centar, u graničnom kolodvoru Gyekenyes i PC Koprivnica.

Sastanak se trebao održati u petak, 6. veljače 2015. u 11.30 u prostorijama PC Koprivnice s predloženim dnevnim redom:

1. Organizacija rada u graničnom kolodvoru Gyekenyes i PC Koprivnica
2. Uvjeti rada
3. Zaštitna i osobna sredstva radnika
4. Razno.

S obzirom na navedeni dnevni red i problematiku predložili smo da sastanku ujedno prisustvuje i voditelj PC Koprivnice.

U telefonskom razgovoru potvrđeno je održavanje sastanka, no dan prije samog održavanja primili smo e-poštu u kojoj nas šef Službe za upravljanje i izvršenje prijevoza obavještava da nije ovlašten razgovarati o temama koje su ponuđene na dnevnom redu poziva za sastanak.

Sličnim razlozima od sastanka se ogradio i šef RP Centra.

Ako predložene teme ne spadaju u domenu šefova koji su pozvani na sastanak, onda zaista više ne znamo kome se obratiti da bi raspravili o tehnološkim procesima, o uvjetima rada i zaštitnim i osobnim sredstvima radnika. Na sastanku smo htjeli predložiti konkretne mjere za poboljšanje tehnoloških procesa, upozoriti na loše uvjete rada, svakodnevno putovanje kombijem koji je u lošem stanju, na neposjedovanje zaštitnih sredstava kod transportnih komercijalista i druge prijedloge koji su trebali biti u korist i radnika i poslodavca.

Jer “zadovoljan radnik je najbolji radnik” ili se u međuvremenu i to promijenilo? ■

ŽELIMIR HALIĆ

Radnici HŽ Carga u Željezničkom fondu

U Željezničkom fondu je ukupno 189 radnika, od toga 55 članova SŽH. U veljači smo se obratili Poslodavcu zajedničkim dopisom SŽH i SHŽ broj 70/15 tražeći povlačenje radnika iz ŽF-a da bi se radnicima omogućilo korištenje godišnjih odmora, slobodnih dana i da se smanji broj prekovremenih sati. Savjet Željezničkog fonda održao je sjednicu 26. veljače 2015. godine i na

temelju zahtjeva HŽ Carga d.o.o. broj: 1663/15 od 18. veljače 2015. godine, jednoglasno je donesena odluka o izlasku iz Željezničkog fonda radnice Ljerke Janjanin, s danom 28. veljače 2015. godine, zbog sklapanja ugovora o radu u HŽ Cargu d.o.o. (popuna sistematizacije, upražnjeno radno mjesto). Također, na temelju zahtjeva HŽ Carga d.o.o. broj: 1662/15 od 18. veljače 2015. godine, veći-

nom glasova donesene su odluke o privremenom rasporedu Ljudevita Soldata i Stanka Brozovića iz Željezničkog fonda, na radno mjesto pregledač vagona u RP Zapad, TPV Ogulin, od 1. ožujka do 31. svibnja 2015. godine na rok od tri mjeseca, iako je HŽ Cargo iskazao potrebu za rasporedom radnika na rok od šest mjeseci. Protiv ovakve odluke glasala je samo Katarina

Mindum, predstavnica našeg sindikata u savjetu ŽF-a i Marijan Jelenski, predstavnik SHŽ-a koji su se zalagali za to da se radnici rasporede na šest mjeseci kako je HŽ Cargo d.o.o. i predložio, a ne na tri mjeseca kako je odlučio savjet ŽF-a. I dalje radnici dobrovoljno napuštaju Željeznički fond, tako da je i na ovoj sjednici odobren izlazak jednoj radnici HŽ Carga. ■

ŽELIMIR HALIĆ

Sudske presude potvrđuju, primjena kriterija upitna

Putem pravnika NHS-a odluke o otkazima osporava 37 radnika članova SŽH koje su te odluke primili kao tehnološki višak u HŽ Cargu. Ovih dana održavaju se ročišta pred sudovima u Osijeku, Vinkovcima, Zagrebu i Pločama.

Do sada je doneseno osam presuda u korist radnika, a tri u korist HŽ Carga.

Na Regionalnom području HŽ Cargo istok vraćeno je troje radnika na posao jer je Općinski sud u Vinkovcima presudio i poništio odluku o poslovno uvjetovanom otkazu kao nezakonitu i nedopuštenu te je utvrdio da radni odnos za radnike D. T., D. B., I. V. nije prestao, te je priznat tužbeni zahtjev.

Radnici su vraćeni na rad.

Također, na istom području su donesene prvostupanjske presude u korist još pet radnika, koje zastupa opunomoćenica Silvija Kotarac iz ureda NHS RU Osijek, a na koje je tuženik uložio žalbu.

Donesena je i jedna prvostupanjska presuda u korist HŽ Carga, na koju je izjavljena žalba iz ureda NHS RU Osijek.

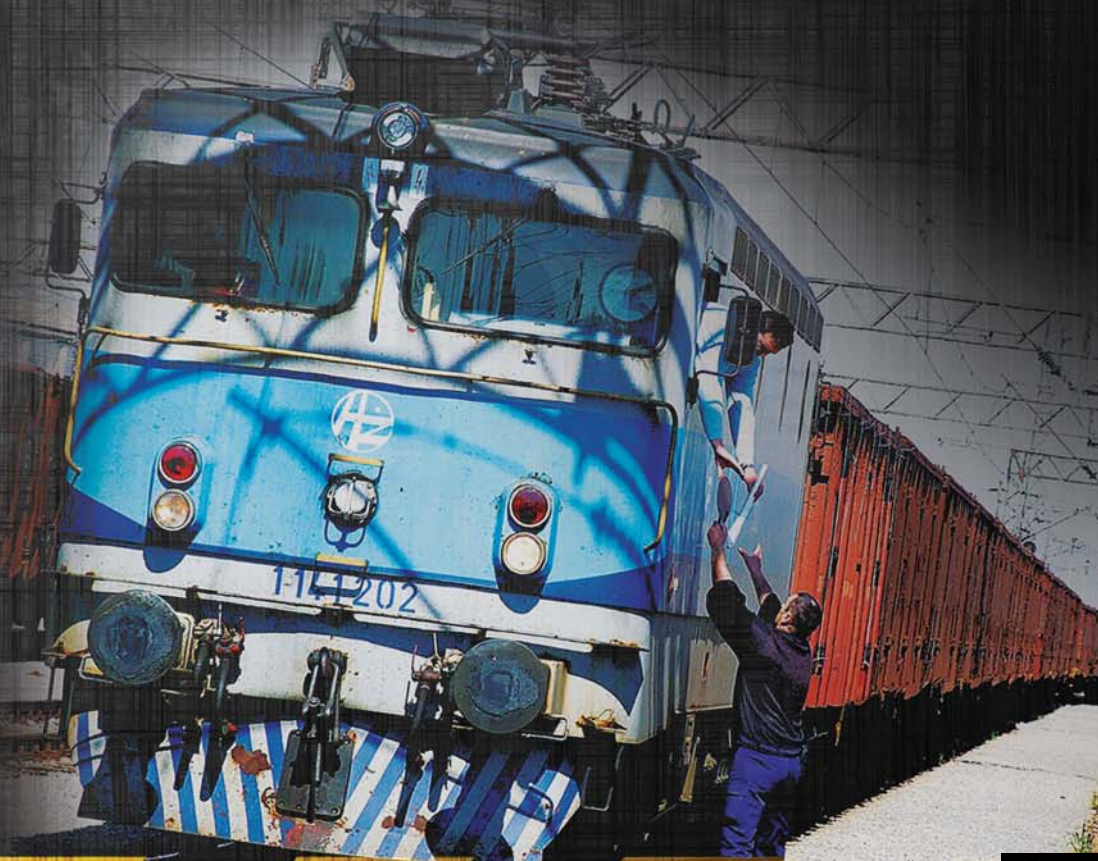
Općinski radni sud u Zagrebu presudio je u korist radnika M. M. i utvrdio da mu je otkaz nezakonit i nedopušten. Naime, sud je uzeo u obzir trajanje radnog odnosa radnika kod poslodavca i naložio vraćanje radnika na posao.

Opunomoćenici radnika Domagoj Rebić i Ana-Palm Jelečanin dokazali su da su u organizacijskoj jedinici kojoj pripada radnik M. M. ostali radnici koji imaju manje radnog staža kod tuženika od tužitelja.

Na presudu je uložena žalba odvjetničkog ureda Smolčić i partneri pa očekujemo odluku Županijskog suda.

Ovim sudskim presudama potkrijepljena je naša tvrdnja da nisu toliko sporni sami kriteriji koliko njihova netransparentna primjena. Na tu činjenicu upozoravamo od samog početka i izlivanja viška radnika te ponavljamo pitanje hoće li Uprava odgovarati za nepotrebne troškove koje su uzrokovali HŽ Cargu. ■

ŽELIMIR HALIĆ



■ IZ HŽ PUTNIČKOG



Stres i psihosocijalni rizici u posljednje su vrijeme jedan od najzanemarenijih aspekata zaštite na radu i zdravlja.

U HŽ PUTNIČKOM PRIJEVOZU NUŽNA JE PREVENCIJA PSIHOSOCIJALNIH RIZIKA NA RADNOM MJESTU

Sindikata željezničara zatražit će od uprava društava HŽ-a primjenu zajedničkih Preporuka ETF-a, Europske federacije radnika u transportu i CER-a, Zajednice europskih željezničkih i infrastrukturnih kompanija te primjenu Vodiča za prepoznavanje i sprječavanje psihosocijalnih rizika na radu u željezničkom sektoru.

Stres i psihosocijalni rizici u posljednje su vrijeme jedan od najzanemarenijih aspekata zaštite na radu i zdravlja.

Na umnažanje psihosocijalnih rizika na radnom mjestu, ali i izvan njega, presudno utječu faktori kao što su uzastopna restrukturiranja u kojima su sastavni elementi zahtjevi za smanjenjem troškova, nedostatak investicija i zahtjevi za poboljšanjima u kontekstu povećane konkurencije. Dodatni faktori su uvođenje novih tehnologija i organizacijskih postupaka modificiranja rada, nezaposlenost i uvjeti otežanog rada, smanjenje broja zaposlenih u ključnim službama ili vlastiti način života i društveni običaji.

Uzmemo li u obzir društvenu i ekonomsku situaciju u Hrvatskoj i u svijetu u cjelini, a naročito trenutačno stanje na željeznici, prva pomisao bila bi: sada nije vrijeme za pokretanje pitanja oko prevencije psihosocijalnih rizika na radnom mjestu. Međutim, veliki izazovi samo potvrđuju – ova kampanja dolazi u pravo vrijeme.

Prošle godine je kampanju »Psihosocijalni rizici na radnom mjestu« započela i Europska agencija za sigurnost i zdravlje na radnom mjestu.

U prijašnjim projektima identificirani su psihosocijalni rizici za zaposlenike europskih željeznica i razvijene su i prikupljene mjere za njihovo sprječavanje i smanjenje.

Sve više željezničkih radnika izloženo opasnostima na radnom mjestu.

Povećani rizik odnosi se na sve zaposlenike u izravnom kontaktu s javnošću, najčešće u putničkom prijevozu, čak i ako je to dio njihovog posla i često izvor zadovoljstva. U opisu radnog mjesta podrazumijeva se da zaposlenici zadržavaju svoje emocije pod kontrolom i uvijek ostavljaju dobar dojam – putnik je uvijek u pravu. Kontakt s javnošću na taj je način potencijalni izvor napetosti, više ili manje učestalo i s različitim stupnjevima intenziteta.

Jedan specifičan i vrlo važan aspekt za željezničare kontakt je s kriznim situacijama, uključujući i smrtne slučajeve (npr. željezničke nesreće, samoubojstva).

Posljednje, ali ne i najmanje važno, radnici se suočavaju s rizikom od verbalne ili fizičke agresije i osjećajem straha na poslu.

To su faktori koji uzrokuju napetosti i u izravnoj su vezi s radom, bilo na kolodvorima, stajalištima ili u vlakovima (npr. putnici bez karte, zastoje u prometu, nezagrijani vlak, gužva).

Osjećaj nesigurnosti mogu generirati i zbivanja u radnom okruženju zaposlenika, stanje unutar poduzeća sa stalnim izmjenama radnih zadataka i mjesta rada.

Dva glavna cilja Sindikata željezničara Hrvatske su:

- podići svijest o problemu i pružiti podršku za upravljanje psihosocijalnim rizicima; i
- pokazati da psihosocijalni rizici mogu biti obrađeni na jednak sistematičan način (uočavanje – procjena – poduzimanje mjera) kao i bilo koji drugi vid sigurnosti i zaštite od opasnosti na radu, posredstvom jednostavnih alata koji mogu pomoći organizacijama da učinkovito upravljaju tim rizicima.

Sindikata željezničara Hrvatske zajedno će sa svojim partnerskim organizacijama tražiti od uprava željezničkih društava, naročito od Uprave HŽ Putničkog prijevoza da postupi po preporukama ETF-a i CER-a i u svoje planove uključi sve tri razine prevencije.

Procjena (dijagnoza) samo je prvi korak, i treba biti popraćen korektivnim akcijama i preventivnim mjerama. Nepostojanje politike prevencije može dovesti do velikih ljudskih i financijskih troškova. ■

KATARINA MINDUM

Sve više željezničkih radnika izloženo opasnostima na radnom mjestu.

Usred pregovora

HŽ Putnički prijevoz

predložio NOVU organizaciju i sistematizaciju društva

Dana 6. ožujka 2015. godine sindikatima i sindikalnim povjerenicima u funkciji RV-a dostavljen je prijedlog Pravilnika o organizaciji i sistematizaciji.

Nakon analize dostavljenog prijedloga nemoguće je ne uočiti dvije ključne stvari koje se odnose na način i metodologiju izrade prijedloga.

Iz predloženog materijala nije jasno prema kojim kriterijima i na koji način se odlučivalo o ukidanju radnih mjesta, spajanju pojedinih radnih mjesta koja su po prirodi posla

posve različita kao i smanjivanje broja izvršitelja na više radnih mjesta, unatoč potpunom izostanku planirane modernizacije i informatizacije društva i napretka u tehničko-tehnološkom pogledu rada.

Nadalje, nejasna je metodologija, kao i primijenjeni kriteriji za izradu prijedloga, s obzirom na to da opisi poslova za većinu radnih mjesta nisu usklađeni sa stvarnim stanjem, odnosno obujam i količina posla te vrste ne odgovaraju trenutačnom stanju.

Nameće se zaključak da je prijedlog pravilnika izra-

đen bez ikakvog uvida u stvarne organizacijske potrebe, kao i potrebe tehnološkog procesa rada.

Jedini kriterij koji je vrijedio i koji je uzet kao relevantan, broj je ljudi koji treba smanjiti, ne vodeći pri tome računa kako će se smanjenje odraziti na funkcioniranje sistema u cjelini, a koji će u konačnici značiti financijski gubitak za društvo.

Sindikata se željezničara Hrvatske na sastanku održanom 19. ožujka 2015. godine oko prijedloga Pravilnika o organizaciji i sistematizaciji HŽ-PP-a usprotivio predloženom

Pravilniku koji ima za posljedicu smanjivanje znatnog broja zaposlenika, što nije u skladu s usvojenim Planom restrukturiranja od travnja 2012. godine i Planom poslovanja za 2015. godinu te smo zahtijevali da se on stavi izvan snage i izradi novi koji je u skladu s Planom poslovanja, uvažavajući sve kriterije za neometano odvijanje tehnološkog procesa rada te da se poštuju proračuni za vlakopravno i kolodvorsko osoblje za vozni red 2014./2015., a koji su izradili i potpisali sindikalni povjerenici u funkciji RV-a (P-130 i PPP-1). ■

FRANJO JULARIĆ

Nastavljaju se kolektivni pregovori o Dodatku II

Tijekom kolektivnog pregovaranja s pregovaračkim timom Poslodavca oko Dodatka II KU u HŽ Putničkom prijevozu zahtijevali smo, a Uprava je prihvatila da više nema smanjivanja plaća u postocima od 6%, 8% i 10%. S druge strane, mi smo prihvatili zahtjev Poslodavca da u 2015. godini nema

isplate regresa, božićnice i uskrsnice.

Ujedno je prihvaćen prijedlog sindikata da se odredbe čl. 125. stavak 3., stavak 4. i stavak 5. Kolektivnog ugovora brišu, a koje govore o umanjivanju plaća za 6% za radnike koji imaju nižu razinu obrazovanja, odnosno niži stupanj stručne sprema od one koja je propisana za radno

mjesto na koje su raspoređeni.

Poslodavac je također prihvatio zahtjev sindikata da se članak 31. stavak 2. KU mijenja na način da sada glasi: Puno radno vrijeme iznosi osam (8) sati dnevno. Ova izmjena je bitna za radnike vlakopravne jer Poslodavac mora omogućiti najmanje osmosatno radno vrijeme, a

ako rade manje od osam sati, moraju im se sati dopisati do osmog sata. Do sada je to bilo šest sati.

Pregovori oko ostalih zahtjeva sindikata i Poslodavca nastavljaju se, a o tijeku pregovora zainteresirane ćemo obavještavati putem sindikalnih povjerenika i izvanrednih vijesti sindikata. ■

FRANJO JULARIĆ

Suradnja društava nastalih podjelom HŽ-a

Kako funkcioniraju društva nastala podjelom HŽ-a najbolje govori sukob između HŽ Carga i HŽ Infrastrukture oko pružanja dodatnih usluga koji se ne rješava zbog nepopuštanja niti jedne strane.

Ponovno smo upozorili sve odgovorne da je neophodno hitno započeti s rješavanjem problema među društvima nastalim podjelom HŽ-a. Upozoravamo prije svega na lošu poslovnu komunikaciju između tih društava. Odluke koje proizlaze iz takve komunikacije vrlo često uzrokuju štetu za cijeli željeznički sektor. Za ovakvo stanje najodgovornijeg smatramo resornog ministra koji je trebao pružiti koordinaciju među društvima nakon gašenja Holdinga. Zajedno sa Sindikatom Infrastrukture HŽ-a i Sindikatom hrvatskih željeznica uputili smo upozorenje svim odgovornima, kao i hrvatskoj javnosti. Smatramo da promjene koje se najvaljuju kroz programe restrukturiranja u društvima moraju biti međusobno



usklađene s ciljem povećanja obujma i kvalitete poslovanja. Posebno naglašavamo potrebu koordinacije pri izradi kratkoročnih, srednjoročnih i dugoročnih planova poslovanja da nam se ne bi događali propusti i neopravdana ulaganja. Upozorili smo i na loše stanje likvid-

nosti društava za koje smatramo da je uzrokovano stalnim padom prihoda, ali i lošom podjelom željeznice što se negativno odražava ne samo na poslovanje pojedinih društava nego i na cijeli sektor. Smatramo da je trenutačno stanje najteže u organizaciji prijevoza tereta gdje je potrebno hitno pristupiti ozbiljnim promjenama da bi se osigurali normalni uvjeti poslovanja. Činjenice koje se uočavaju govore da sve dosadašnje mjere koje su provedene nisu dale velike rezultate, čak je samo poslovanje još i teže. Trenutačno prepucavanje između uprava HŽ Carga i HŽ Infrastrukture o cijeni i mjestu pružanja dodatnih usluga pokazuje pravo stanje, a dugoročno može jako naštetiti organizaciji prijevoza tereta željeznicom u Republici Hrvatskoj. Ako se hitno ne pristupi promjenama, bojimo se da će problemi biti sve veći, a njihovo rješavanje skuplje za građane Republike Hrvatske. ■

ZORAN MARŠIĆ

Zastali kolektivni pregovori u društvu Agit d.o.o.

Predstavnici poslodavca u pregovaračkom odboru za kolektivni ugovor već su mjesecima spriječeni pregovarati o predloženom Kolektivnom ugovoru.

U pismu isprike stoji da su u tijeku postupci godišnje revizije poslovanja za 2014. godinu, kao i pokrenuti postupak pravnog due diligencea društva, u kojima je, zbog njihovih funkcija, neophodan aktivni angažman rukovoditelja pravne i rukovoditelja službe financija i računovodstva društva, stoga, uz suglasnost direktora Maria Šarića, a pozivajući se na zajedničku namjeru pregovaranja u dobroj vjeri, mole da se nastavak kolektivnog pregovaranja odgodi do završetka navedenih procesa.

Uz razumijevanje trenutačne situacije, ali imajući u vidu da procesi koje Uprava navodi mogu potrajati i dva-tri mjeseca, pozivali smo predstavnike pregovaračkog tima poslodavca da u što skorijem mogućem roku nastave sudjelovati u započetim pregovorima. ■

KATARINA MINDUM

Centralizirano pregovaranje

Na velik otpor sindikata naišla je ideja koja podrazumijeva centralizaciju pregovaranja u državnim i javnim poduzećima i uključuje prethodno formiranje Udruge poslodavaca državnih i javnih poduzeća kao pregovaračkoga partnera sindikatima.

Prije svega riječ je o temeljnom nerazumijevanju sistema gdje je jedini cilj uvođenje klasične »uravnolovke«. Uravnavanje prava radnika u kolektivnim ugovorima državnog i javnog sektora posredstvom ograničavanja prava na kolektivno pregovaranje, neprihvatljivo je. Ovoj ideji i mi smo kao članovi NHS-a jasno rekli NE.

Smatramo da je nemoguće, s obzirom na stanje javnog i državnog sektora, osigurati dobar zajednički socijalni dijalog koji bi omogućio kvalitetno kolektivno pregovaranje preko kojeg bi istovremeno bila zastupljena opća i specifična prava svih radnika. ■

ZORAN MARŠIĆ

Kome smetaju Pružne građevine?

Unatoč brojnim upozorenjima sindikata izostala je prava reakcija i nažalost onemogućilo se sudjelovanje Pružnih građevina u izvedbi projekta Dugo Selo – Križevci.

Poništenjem natječaja otvara se nova mogućnost sudjelovanja Pružnih građevina, o čemu smo se informirali kod stručnjaka za EU projekte iz privatnog sektora. Potvrđeno nam je da se projekt provodi prema Zakonu o javnoj nabavi, prema kojem nema sukoba interesa Pružnih građevina i HŽ Infrastrukture.

Također je moguće da se Pružne građevine uvedu u projekt kao partner HŽ Infrastrukture, posebice s obzirom na činjenicu da RH sufinancira projekt dijelom vlastitih sredstava.

Pored svega navedenog, rečeno nam je da se sudjelovanje Pružnih građevina može ispregovarati s Europskom komisijom.

Dakle, postoji više opcija kojima se Pružne građevine mogu angažirati u izvedbi projekta, što je za tu tvrtku iznimno važno, a iz više razloga o kojima smo već pisali, no bilo bi korisno i za Republiku Hrvatsku.

Otvorenim pismom tražili smo od Vlade RH da učini sve potrebno da Pružne građevine sudjeluju u projektima koje sufinancira EU.

Osim gubljenja najvećeg posla za sljedećih nekoliko godina, upozorili smo i na kadrovsku devastaciju koju bez argumenata provodi predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša i konzultantska tvrtka BDO, tražeći da se iz tvrtke otpusti 2/3 zaposlenih, s idejom da se umjesto 1/3 zaposle novi radnici. Naime, nakon što je otpušteno oko 700 radnika (što je 1/3 zaposlenih u 2014.), od Uprave Pružnih građevina traži se da otpusti još oko 610 radnika, čime bi u tvrtki ostalo 750 radnika, a umjesto otpuštenih, bili bi zaposleni sezonski radnici.

Za otpuštanje jednih i zapošljavanje drugih radnika jednakih struka i zanimanja nema opravdanja. Naime, odredbe Zakona i Kolektivnog ugovora o preraspodjeli radnog vremena omogućavaju da se, u devet mjeseci građevinske sezone, odradi ukupan godišnji fond radnih sati. Takav rad za poslodavca je povoljniji, budući da se u preraspodjeli radnog vremena ne plaća 50% dodatka za prekovremeni rad, što se sezonskim radnicima mora platiti.

Otpuštanjem jednih, a zapošljavanjem novih radnika, stvorit će se dodatni troškovi osposobljavanja novih radnika za rukovanje strojevima i alatima i

za rad na siguran način, što iziskuje značajna financijska sredstva. Tu su i troškovi osobnih zaštitnih sredstava.

Nadalje, za izvršavanje ugovorenih i planiranih radova, prema zahtjevu izvršnih direktora i prema odluci Uprave, u ovom trenutku prijeko je potrebno zaposliti najmanje 50 radnika, što predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture usmenim putem zabranjuje.

Za provođenje takvog restrukturiranja, koje predlaže BDO i Suša, potrebno je osigurati 100 mil. HRK, koje niti Pružne građevine, a niti HŽ Infrastruktura nemaju. Taj novac želi se pozajmiti od Svjetske banke, uz jamstvo države. Na taj način zadužit ćemo djecu, da bismo mogli otpustiti njihove roditelje.

Kad bi takvo restrukturiranje bilo prijeko potrebno i ekonomski isplativo, onda bi čak i za novo zaduživanje bilo opravdanja. Međutim, u ovom slučaju za tako nešto nema nikakvog razloga.

Naime, Uprava Pružnih građevina izradila je i usvojila Poslovni plan prema kojem i uz postojeći broj zaposlenih (oko 1400), u uvjetima dvostruko manjih prihoda od prošlogodišnjih, tvrtka ne bi ostvarila gubitak.

Prvo, u uvjetima smanjenog ulaganja u obnovu pruga, tvrtka bi se prestala oslanjati na kooperante, koji su u uvjetima intenzivne obnove pruga 2013. i 2014. izvodili mnogo radova.

Drugo, kod izvođenja građevinskih investicija udio troška rada iznosi oko 35%, a udio materijala iznosi oko 65%. To znači da će se, smanjenjem prihoda na stavci investicija za 200 mil. HRK, automatski smanjiti i troškovi okvirno do 130 mil. HRK.

Treće, gospođi Suši ponudili smo uštede korekcijom prava iz Kolektivnog ugovora, pod uvjetom da se u iznosu ušteda sačuvaju radna mjesta. Na taj način uštede mogu biti trenutačne, bez novog zaduživanja države i budućih generacija, dok otpuštanje radnika može donijeti uštede tek nakon provođenja svih procedura i istekom otkaznih rokova. Niti to nije prihvaćeno.

Ponovili smo svoj zahtjev da se zaustavi procedura otpuštanja još 610 radnika te da se u dogovoru Uprave i Sindikata izradi model restrukturiranja, kojim će Pružne građevine ostvariti pozitivno poslovanje, bez tolikog zaduživanja države.

Uz sve navedeno, postavlja se nekoliko pitanja o načinu vođenja tvrtke Pružne građevine. Uprava je kolektivno tijelo koje donosi zajedničke odluke.

Ako su poslovne odluke kvalitetne, Uprava ima pozitivnu ocjenu, ako su odluke nekvalitetne, Uprava ima negativnu ocjenu. No kako je moguće da se za iste odluke Uprave, pojedini članovi smijenjuju, a drugi amnestiraju? Konkretno, Vladimir Frančić smijenjen je, navodno radi angažiranja kooperanata. Da podsjetimo, politika je u to vrijeme poticala investicije u obnovu pruga i bilo je važno da se investicije pokrenu i realiziraju, a budući da Pružne građevine nisu raspolagale dovoljnim kapacitetima, angažirani su i kooperanti. Odluke o angažiranju kooperanata donosila je Uprava, a ne samo Frančić. Pa ipak je on smijenjen, a Igor Matulić i Neven Petrović ostali su članovi Uprave. Nakon toga, radi navodno loše ugovorenog posla u Sloveniji smijenjen je i Matulić. Međutim, odluku o zaključenju toga ugovora donijela je Uprava, a suglasnost je potpisala predsjednica Skupštine Renata Suša. Pa ipak, Petrović je ostao član Uprave Pružnih građevina, a Suša je ostala predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture. Vidljivo je da u takvom kadrovanju nema logike.

Tražimo da se, umjesto političkog i nepotističkog kadrovanja, imenuju stručne uprave, da im vlasnik utvrdi jasne ciljeve te da njihov rad ocjenjuje isključivo u odnosu na ostvarenje zadanih ciljeva.

U prilogu ovog pisma dostavljamo zahtjev predsjednika Uprave Pružnih građevina Ivana Grbavca za održavanje Skupštine, kao i izjavu predsjednika Uprave i svih izvršnih direktora, čime se ukazuje na neodrživost planova restrukturiranja po usmenim nalogima predsjednice Uprave HŽ Infrastrukture Renate Suše i konzultantske tvrtke BDO, kao i na kršenje odredbi Zakona o trgovačkim društvima od strane predsjednice Skupštine Pružnih građevina Renate Suše. ■

IVAN FORGAČ
predsjednik Sindikata
hrvatskih željezničara

SLAVKO PROLETA
predsjednik Sindikata
infrastrukture HŽ-a

ZORAN MARŠIĆ
predsjednik Sindikata
željezničara Hrvatske



SVESINDIKALNA AKTIVNOST OKO PRAVA NA ŠTRAJK

U Međunarodnoj organizaciji rada (MOR/ILO) odvija se vrlo važna rasprava o pravu na štrajk zbog činjenice da skupina poslodavaca dovede u pitanje tumačenje Konvencije 87 o slobodi udruživanja i prava na organiziranje, tvrdeći da sam tekst Konvencije izričito ne uključuju odredbe o pravu na štrajk kao takav. Namjera im je spriječiti nacionalne i regionalne sudove u korištenju međunarodnog prava kao prava iz kojeg proizlazi pravo na štrajk.

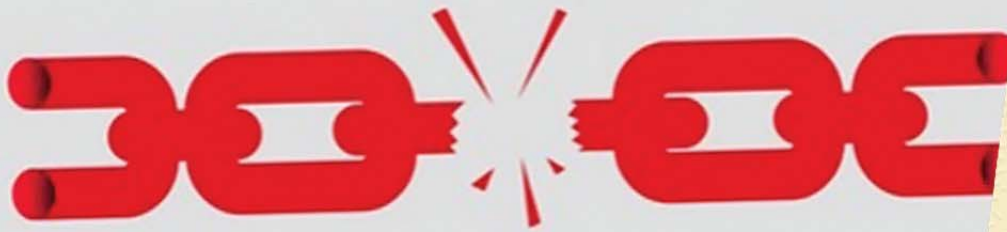
JAVNI SEKTOR POD POSEBNIM UDAROM – SLUČAJ SŽH

Vrlo često pravo na štrajk se želi ograničiti ili potpuno

moгуćen štrajk. Štrajk je proglašen nelegalnim, a sindikat optužen za nanošenje milijunske štete poduzeću. Uprava je sudskim putem zatražila

društva (sam ministar) nego minimum dogovaraju obje strane, a u slučaju nepostizanja dogovora odluku donosi neovisno tijelo.. Detalji slučaja dostupni su

diljem svijeta pa i unutar Međunarodne organizacije rada (MOR). Tog dana sindikati su diljem svijeta na najrazličitije načine stavili do znanja svojim



Sometimes you have to say 'NO!'
Hands off our right to strike

Ponekad morate reći: "NE!"
Ruke dalje od prava na štrajk!

ukinuti upravo radnicima u javnom sektoru. Sindikat željezničara je u svojoj povijesti doživio takav pokušaj ograničavanja pa i zabrane štrajka krajem 1996. godine pod izgovorom da nije poštivao »minimum javnih usluga« koje se moraju pružati i tijekom štrajka. U ovom slučaju na djelu je bio očigledan primjer zloupotrebe pojma »minimum usluga«. U preširoku definiciju minimuma Vlada je pokušala utrpiti gotovo 90% željezničkog prometa. Na taj način zapravo je one-

odštetu od Sindikata željezničara, a Sindikat željezničara je u veljači 1997. pravdu zatražio upravo od Suda Međunarodne organizacije rada pri Ujedinjenim narodima. Slučaj broj 1923, Sindikat željezničara protiv Hrvatske okončan je zahtjevom Suda da Hrvatska promijeni Zakon o željeznici u dijelu koji propisuje tko i na koji način utvrđuje minimum usluga koje se moraju pružati tijekom štrajka. Hrvatska je postupila po zahtjevu i minimum više ne utvrđuje skupština

na linku: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:50002:0::NO::P50002_COMPLAINT_TEXT_ID:2904276

PROTUAKCIJA RADNIČKIH SINDIKALNIH ORGANIZACIJA

Budući da je sada ovo goruće pitanje, Generalno vijeće Međunarodne konfederacije sindikata (ITUC) za 18. veljače pozvalo je sindikate na globalnu akciju zaštite prava na štrajk, koje je sve češće na udaru poslodavačkih grupacija

socijalnim partnerima (čije je ponašanje sve manje socijalno i partnersko) da oko nečega što predstavlja temelj suvremene pravne i demokratske države ne može biti cjenkanja.

EU SOCIJALISTI I DEMOKRATI PODRŽAVAJU RADNIKE

Važna podrška sindikata stigla je od zastupnika

druge po snazi zastupničke skupine u Europskom parlamentu, »socijalista i demokrata«.

U izjavi danoj povodom ove globalne manifestacije, zastupnici europske ljevice tvrde da se uspješna privreda ne može graditi bez jačanja odnosa između socijalnih partnera, izgradnje čvrstih pravila u sferi industrijskih odnosa i jačanja radničke participacije. Sastavni dio modernog proizvodnog mehanizma je i pravo na štrajk, neophodno da bi se suzbile manipulacije poslodavaca i osigurali ljudski uvjeti rada.

Na nesreću, kažu zastupnici, kriza je dovela do slabljenja radničkih prava, socijalnog dijaloga i uloge sindikata.

Bez prava na štrajk radnik je rob, a kolektivno pregovaranje se pretvara u kolektivno prosjačenje.

MOR POTVRDIO PRAVO NA ŠTRAJK

Predstavnici sindikata i poslodavaca na posebnom sastanku Međunarodne organizacije rada od 23. – 25. veljače u Ženevi, postigli su sporazum na temelju priznavanja prava na provođenje industrijske akcije, potpomognuti eksplicitnim priznanjem predstavnika Vlade prava na štrajk povezanog s Konvencijom MOR-a 87 o slobodi udruživanja.

Do sporazuma je došlo nakon iznimno uspješne međunarodne sindikalne mobilizacije 18. veljače, koja je uključila više od 100 akcija u više od 60 zemalja u potpori prava na štrajk. ■

KATARINA MINDUM

Europski socijalni dijalog

Upravljanje psihosocijalnim rizicima i stresom na poslu

Upravljanje stresom nije samo moralna obveza i dobra investicija za poslodavce, nego je zakonska obveza navedena u Okvirnoj direktivi 89/391 / EEC, poduprta okvirnim sporazumom socijalnih partnera o stresu na radnom mjestu i uznemiravanju i nasilju na radnom mjestu

Europski socijalni partneri u željezničkom sektoru, CER i ETF, dijele mišljenje da je za zdravu radnu okolinu važno uzeti u obzir i fizičke i mentalne aspekte kako bi se osigurala dobra kvaliteta rada i time visoko kvalitetna usluga. Osjećati se dobro na poslu uvjet je i za produktivnost i za kvalitetu usluge. Psihosocijalni rizici i stres na radnom mjestu su među najzahtjevnijim pitanjima sigurnosti i zdravlja na radu. Oni značajno utječu na zdravlje pojedinaca, organizacija i nacionalnih gospodarstava. Oko polovice europskih radnika smatra stres uobičajenim na njihovom radnom mjestu, a on je uzrok oko polovine svih izgubljenih radnih dana. Kao i mnoga druga pitanja vezana uz mentalno zdravlje, stres je često pogrešno shvaćen ili stigmatiziran. Međutim, kada se promatra kao organizacijski problem, a ne pojedinačna greška, psihosocijalnim rizicima i stresom se može upravljati jednako kao i bilo kojim drugim zdravstvenim i sigurnosnim rizicima.

U željezničkom sektoru nužno je podizanje svijesti o potencijalnim opasnostima i nepoznatim štetnim utjecajima nerješivanih psihosocijalnih rizika (PSR) u radnom okruženju koji mogu biti štetni za sigurnost i zdravlje radnika, ali i proizvesti visoke i često skrivene troškove za kompaniju.

Primjeri radnih uvjeta koji dovode do psihosocijalnih rizika

Psihosocijalni rizici uključuju stres na radnom mjestu, unutarnje uznemiravanje i nasilje u kompaniji, kao i nasilje i agresiju protiv radnika od strane trećih osoba, kupaca i putnika, a proizlaze iz loših radnih uvjeta, loše organizacije i upravljanja, kao i lošeg socijalnog konteksta rada.

negativnih psiholoških, fizičkih i socijalnih posljedica poput stresa, sagorijevanje ili depresije neke su od izravnih posljedica. Neki primjeri radnih uvjeta koji dovode do psihosocijalnih rizika su:

- prekomjerna opterećenja;
- proturječni zahtjevi i nedostatak jasnoće uloga;
- nedostatak sudjelovanja u donošenju odluka koje utječu na radnika i nemogućnost utjecaja na način obavljanja posla;
- loše upravljanje organizacijskim promjenama, nesigurnost radnog mjesta;
- neučinkovita komunikacija, nedostatak podrške od uprave ili kolega;
- psihološko i seksualno uznemiravanje, nasilje trećih osoba.

Vodič za prepoznavanje i sprječavanje psihosocijalnih rizika na poslu u željezničkom sektoru

Za organizacije, negativni učinci uključuju lošu ukupnu uspješnost poslovanja, povećanje izostanaka, prezentizam (radnici dolaze na posao i kad su bolesni i ne mogu učinkovito funkcionirati) te povećanu stopu nesreća i ozljeda.

Procjene troškova za poslovne subjekte i društvo su značajne i iskazuju se u milijardama eura na nacionalnoj razini.

Namjera socijalnih partnera je da se temeljem rezultata zajedničke studije PSR-RAIL provedene 2013. godine i preporuka potpisanih i upućenih svim željezničkim poduzećima, članicama CER-a i svim sindikatima, članicama ETF-a utvrde strategije i provedu akcije s ciljem uklanjanja psihosocijalnih rizika jer je to u zajedničkom interesu.

U sklopu projekta izrađena je brošura „PSR RAIL - vodič za prepoznavanje i sprječavanje psihosocijalnih rizika na poslu u željezničkom sektoru“ koja daje teorijski okvir za bolje razumijevanje što su psihosocijalni rizici, a uključuje i neke primjere akcijskih planova koji se mogu primijeniti za rješavanje rizika. Posebna pažnja je posvećena psihosocijalnim rizicima koji proizlaze iz procesa restrukturiranja. ■

KATARINA MINDUM

Iz Darde i Belog Manastira

Jednokolosijska, neelektrificirana pruga D.G. - Beli Manastir-Osijek duljine 31,3 km, devastirana je tijekom rata i osim pojedinih ŽCPR-a ostali SS uređaji nisu obnovljeni stoga, iako je pruga sposobna za brzinu od 160km/h, brzina na njoj u takvim okolnostima je 100km/h. Promet vlakova odvija se u kolodvorskom razmaku. Na pruzi se nalaze 3 kolodvora Beli Manastir, Darda i Osijek te 2 stajališta Čeminac i Dravski Most.

Pruga koja je obećavala, kaže moj sugovornik Zoran Milojica prometnik vlakova kolodvora Darda. Kriza u HŽ-Cargu odrazila se na teretni prijevoz, a ukidanje nekih putničkih linija bacilo je ovaj istočni dio Hrvatske u dodatnu izolaciju.

Zbog trenutne politike našeg vlasnika zabrinuti smo za našu budućnost i uvjete rada u kojima moramo obavljati naše radne zadatke, kaže moj sugovornik.

Naime, što se tiče kolodvora Beli Manastir sporazumijevanje sa susjednim kolodvorima je putem

HT-linije koja je uključena u registrono iako je već duže vrijeme postavljen optički kabel. Zbog ušteda uvedeno je radno vrijeme s prekidom tako na primjer služba prestaje u 23:05 sati. Ne čeka se ni odjava za vlak 6219 od kolodvora Darda jer svaka minuta uštede bitna je, što baš i nema neke logike, ali postoji „uputa“. Novouređeni prometni ured kolodvora Beli Manastir za svaku je pohvalu, ali još od uređenja nisu premještene radio veze koje služe za sporazumijevanje sa skretničarima i mađarskim željeznicama. Uzalud se već duže vrijeme ističe i problem prodaje putničkih karata od strane prometnika vlakova u slučajevima kada ne radi putnička blagajna, jer je blagajna udaljena od radnog mjesta prometnika vlakova tako da se prometnik dobro našeta u toku svoje smjene.

Potrebno je da svi zajedno uložimo dodatni trud i pritisak na poslodavca kao bi se što prije riješili nedostaci koji danas radnicima otežavaju rad. ■

ROMEO TOMAC





U Rijeci imenovan vršitelj dužnosti glavnog povjerenika

S obzirom na to da je dosadašnji povjerenik podružnice Rijeka podnio ostavku iz privatnih razloga, do provođenja redovitih izbora za vršitelja dužnosti glavnog povjerenika imenovan je Krunoslav Pribanić.

Dosadašnjem povjereniku Goranu Francetiću zahvaljujemo na uloženom trudu i sindikalnom angažmanu, a novom povjereniku želimo uspješan i ustrajan rad u podružnici. ■





Na Međunarodni dan žena u Vinkovcima

Svake godine povodom 8. ožujka, Međunarodnog dana žena Sekcija žena Sindikata željezničara Hrvatske vinkovačke podružnice s predsjednicom Željkom Grancarić tradicionalno organizira domjenak, druženje i podjelu poklona. Ove godine pridružile su se i drage gošće iz Zagreba.



Posljednjih godina ton i priroda obilježavanja Međunarodnog dana žena sve manje je podsjetnik na negativna zbivanja u prošlosti, a sve više proslava pozitivnih postignuća do danas. U društvima Hrvatskih željeznica svečanost okupljanja i dru-

ženja povodom Dana žena prilika je za razmjenu informacija o situaciji u poduzeću, ali istovremeno bar za trenutak potisnuti zabrinutost zbog posljedica svakodnevnih promjena vezanih uz radna mjesta. ■

ŽELJKA GRANCARIĆ



Održan sastanak Glavnog odbora Sekcije žena SŽH

U Zagrebu je 26. veljače 2015. održan Glavni odbor Sekcije žena SŽH. Uz članice iz Zagreba sastanku su prisustvovala koordinatorice iz Rijeke, Splita, Vinkovaca i Varaždina. O aktualnostima na HŽ-u kao i o rezoluciji koja je u pripremi govorila je Katarina Mindum, dopredsjednica SŽH. Izvješće o radu ženske sekcije za 2014. godinu dala je predsjednica Sekcije žena i glavne koordinatorice Sekcije žena po regijama.

Plan rada Sekcije žena za 2015. godinu izradile su zajedno sve prisutne članice. Naravno razgovaralo se i o problemima s kojima se susreću žene u svojim radnim sredinama, a prijedlozi njihovih rješavanja ugradit će se u rezoluciju i uputiti upravama društava HŽ-a.

Nažalost, zbog spriječenosti, sastanku nije prisustvovala naša draga kolegica i koordinatorica Sekcije žena Slavica Lisjak iz Čakovca koja je u procesu restrukturiranja HŽ



Carga napustila našu firmu. Dragoj kolegici i ovim putem zahvaljujemo na njezinoj angažiranosti u Sekciji žena i želimo joj svu sreću u daljnjem životu. ■

GORDANA SVETIĆ

Plan rada Sekcije žena za 2015. godinu izradile su zajedno sve prisutne članice

Željeznice u svijetu

Zemlje koje su pioniri privatizacije željeznice okreću novi list.

Argentina

Nacionalizacija željezničkih usluga će izgleda dobiti široku potporu u Kongresu.

Ministar unutarnjih poslova i prometa Florencio Randazzo objavio je 18. ožujka da je u zakonsku proceduru upućen prijedlog zakona po kojem se nacionalnu željezničku mrežu vraća pod državnu kontrolu. Formirat će se nova 'majka' tvrtka, Ferrocarriles Argentinos, za upravljanje pristupom mreži, ali i putničkim i teretnim prijevozom.

Osim toga, zakon će dati državi ovlasti za pregled svih koncesija koje su trenutno na snazi, "s ciljem ponovnog pregovaranja ili njihovog ukidanje", kaže Randazzo.

Randazzo je rekao da se politika ponovnog uspostavljanja kontrole vlasti nad nacionalnim željezničkim sustavom u cjelini temelji na načelu da je "država učinkovitija od privatnog sektora, ako postoji politička volja i predanost".

On je uvjeren da će prijedlog zakona kojem je cilj popraviti „pogreške počinjene u posljednjih 60 godina“ bez problema proći kroz zakonodavna tijela. ■



Velika Britanija

Parlamentu je postavljeno pitanje o posljedicama privatizacije i prodaje franšiza za East Coast i Eurostar koja je prije pet godina predstavljena kao pobjeda za poreznog obveznika.

No, činjenične analize će pokazati da je usluga skuplja, a prihod od usluge koji ulazi u riznicu manji, dok je istovremeno ogromna dividenda za privatne dioničare za pravo financirana kroz 200 posto više cijene željezničke usluge koje su najviše u Europi.

Str 25. U tekstu Velika Britanija početak 3. Odlomka neka glasi:

Dana 31. ožujka sindikalni aktivisti koje koordinira Akcija za željeznicu, održat će proteste na željezničkim postajama diljem zemlje, pozivajući na povratak javnog vlasništva nad željezničkom mrežom koja stavlja ljude ispred profita. ■

KATARINA MINDUM



Japan

Od magleva do parnjače

Govoreći o razvoju nekog sektora uobičajeni redoslijed kojim se nabrajaju ostvarenja je onaj od jednostavnijih prema složenijim elementima. U Japanu je drugačije. Uz to što su razvili maglev (magnetski sustav koji omogućuje lebdećem vlaku dostizanje maksimalne brzine od 581 km / h) zadržali su u funkciji i parnjače.

Japanske željeznice se često navode kao jedne od rijetkih koje posluju bez gubitaka i po tom je Japan otok u moru gubitaša. Starost infrastrukture, povećani troškovi održavanja, manjak putnika na određenim linijama, smanjenje broja radnika uvođenjem nove tehnologije, liberalizacija, privatizacija...sa svim tim problemima suočavale su se i japanske željeznice.

Brojni su primjeri uspješnog otpora ukidanju pojedinih nekomercijalnih linija. Matematika je najveći neprijatelj željeznice. Sindikati japanskih željeznica s ponosom ističu kako su upravo oni svojom upornošću uspjeli probuditi interes lokalnog stanovništva i predstavnika lokalnih zajednica za očuvanjem željeznice u njihovom kraju.



Kako se vrijeme (nije) promijenilo, između puštanja u promet Tokaido Shinkansen 1964. i Hokuriku Shinkansen u 2015.

Ne moraju sve pruge biti sposobne za visoke brzine. Linije kojima je prijetilo ukidanje i kojima se i danas postiže maksimalna brzina od 60 km/h u potpunosti zadovoljavaju nove funkcije željeznice. Kad putnici neće željeznici, željeznica se približila putnicima. Ušla je u gotovo sve pore njihovog života.



Vagoni posebno preuređeni za različite namjene. Možete ih unajmiti za održavanje sastanaka, seminara, proslava



rođendana, vjenčanja, odlaska u mirovinu, degustacija, natjecanja, prodaja i prezentacija proizvoda.... Putnici su određivali boju vagona, birali ime vlaka i kroz te aktivnosti počeli su doživljavati željeznicu svojom.

Moć lokalnog stanovništva u očuvanju i oživljavanju željeznice vidljiv je i po neobičnom primjeru kolodvora Kishi u malom japanskom gradiću Kinokawa. Priča o mački lualici koju su hranili putnici na tom kolodvoru bila je razlogom da vlasnik kompanije odustane od zatvaranja kolodvora.



U promotivne svrhe, mačka je dobila odlikovanje i radno mjesto u bivšoj putničkoj blagajni. Ima uniformu, a prima i plaću.



Na zahtjev putnika i vlak je oslikan motivima mačke Tama. Publicitet koji okružuje Tamu, doveo je dopovećanja prihoda i njenog promaknuća u šefa stanice. Njena dužnost je pozdravljati putnike.



Turistički vlakovi su posebna priča. Za uspjeh te priče zaslužna su tri elementa: koordinacija, koordinacija i koordinacija. Japan Rail Pass je idealno rješenje putovanja i najbolji način za otkrivanje Japana vlakom. Ekonomičan i jednostavan za korištenje, JR Pass omogućava pristup JR mreži diljem Japana i to puno jeftinije od kupnje pojedinačnih karte za vlak. Za cijenu kojom bi platili povratnu kartu Tokyo-Kyoto, može se putovati cijelim Japanom besplatno 7 dana! Ova iskaznica je dostupna strancima koji dolaze u Japan, a ne domaćim putnicima. Ovdje je na djelu sinergija kroz koordinaciju interesa lokalnih zajednica i željeznice. Stariji modeli vlakova i pruge malih brzina u ovoj su priči našle svoje mjesto. Promocija turističkih odredišta putem željeznice uz obilato korištenje novih medija za prodaju i podršku korisnicima nacionalni je uspjeh.

Jeste li znali da se 82 od 100 najprometnijih željezničkih postaja u svijetu nalaze u Japanu?

Prve tri se nalaze u Tokiju (Shinjuku, Shibuya, Ikebukuro), nakon čega slijedi Osaka i Yokohama.

Prva inozemna stanica na vrhu popisa je Paris Nord, na broju 24. Ako ništa drugo, ovo stvarno pokazuje da su Japanci u duši željezničari. ■

KATARINA MINDUM

... posebne pogodnosti prilikom sklapanja polica osiguranja:

- Priznaju se svi ranije stečeni bonusi i popusti kod osiguranja motornih vozila
- Mogućnost plaćanja premija osig. administrativnom obustavom na mjesečna primanja
- **Obročno plaćanje premije osiguranja:**
 - Polica autoodgovornosti do **10 mjesečnih obroka**
 - Polica automobilske kasko i osiguranja imovine do **10 mjesečnih obroka**
- Na stranicama za tehnički pregled Koncerna Agram **besplatna:**
 - Vizualna kontrola dijela upravljačkog i kočionog sustava na kanalu
 - Kontrola usmjerenosti i ispravnosti svjetala
 - Kontrola tlaka i dubine gazećeg sloja guma

Pravo na korištenje usluga osobnog savjetnika za osiguranje te **ekskluzivne usluge:**

- **«Ključ u ruke»** - dolazimo po Vaše vozilo i umjesto Vas obavljamo osiguranje, tehnički pregled i registraciju Vašeg vozila na najbližem STP- Koncerna Agram
- **«Ugovoreni termin»** - ugovorite policu osiguranja te obavite tehnički pregled i registraciju vozila na najbližem STP-u Koncerna Agram u terminu kada Vama to najviše odgovara

Kao članica **Koncerna Agram**, **Jadransko** svojim klijentima, pod posebno povoljnim uvjetima može ponuditi i proizvode i usluge ostalih članica Koncerna, među kojima posebno ističemo:

- životno osiguranje - **Agram life**,
- dobrovoljno zdravstveno osiguranje - **Poliklinike Sunce**,
- financiranje putem leasinga - **Euroleasing**,
- kreditiranje putem banke - **Kreditna banka Zagreb**,
- usluge stanica za tehnički pregled.

Za sve informacije obratite se Glavnom povjereniku svoje podružnice

