

BUDI
PROMJENA KOJU
ŽELIŠ VIDJETI U
SVIJETU

NA PERONU



VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

5

PRUŽNE GRAĐEVINE
U MREŽI DALEKOVODA

10

NEIZRAVNA
DISKRIMINACIJA JE
OPASNA I PODMUKLA

22

SVE NIJANSE ŽUTE

26

SPORT I KULTURA
PREŽIVJELI SUŠU





PROPUŠTENI IZLET

FOTO: Vjekoslav Suton



ŠTO JE INVESTITURA?



Investitura je suština vladanja i vlasti i najočitiji je dokaz političke moći. Pravo da postavljamo suce, članove NO, predsjednike uprava javnih tvrtki, ambasadore, ministre.... ukratko "svoje" ljudi, je najvažnija poluga vlasti i vladanja.

Kakve veze ima investitura sa HŽ-om, HAC-om, ARZ-om.... ukratko sa prometnim sustavom? Dat ću kratak i jasan odgovor. Kičma svakog sustava pa tako i prometnog su upravljačko - kontrolne strukture sustava. Suština je da se sustavima mora upravljati a ne vladati. Investitura sprječava svaki pokušaj upravljanja sustavom i dovodi sustav u situaciju da se sustavom vlada. Konkretno investitura izgrađuje strukture političke moći nad sustavom i sprječava svaki ozbiljniji pokušaj izgradnje upravljačko - kontrolnih struktura u sustav.

Investitura nam dozvoljava (ukoliko se ne temelji na demokratskim načelima i jasnim kriterijima) da mimo kriterija (zapravo po vlastitim kriterijima pomoću kojih realiziramo privatne interese)

postavljamo i razrješavamo direktore u javnim tvrtkama, članove NO, suce... pa čak i administraciju u općinama...

Investitura bez kontrole i mimo kriterija ruši elementarna etička načela u društvu, ruši osnovne kriterije u društvu. Ovakva investitura dovela je cijeli javni sektor u situaciju u kojoj se nalazi. Cijeli javni sektor prepušten je neradu, neznanju, neodgovornostima...

A sada se pod krinkom privremenih imenovanja do provođenja zakonitih natječaja direktno provodi investitura svih značajnijih funkcija u ostacima ostataka od nekadašnjih jedinstvenih Hrvatskih željeznica. Kaligula bi se sigurno slatko smijao: konji naprijed, ostali stoj (pardon, stranački poslušnici 😊)

Nikola Bezerić dipl. oec.
Ekonomski analitičar SPVH

IMPRESUM

SURADNICI

Glavni urednik
Anto Iličić

Novinari
Ante Kunčić, Milan Kovačić
Branko Cindrić, Neven Topolnjak
Branko Bašić, Josip Tirić
Tomislav Tonković, Darko Vurdelja
Krešimir Belak, Dražen Lihtar
Robert Jukić, Mario Grbešić
Srećko Stjepić, Jakov Rašić
Dražen Drčić, Dražen Koščak
Branko Marijanović, Nebojša Gojković
Danijel Rendulić, Nenad Katanić

Fotografije
SPVH

Naslovnica
Dražen Koščak,
predsjednik SPVH podružnice Koprivnica

Barataš pravom informacijom? Voliš pisati? Ideja ti ima potencijal? Usmjeri je na pravu adresu!

E-mail:
spvh@zg.t-com.hr



PRUŽNE GRAĐEVINE U MREŽI DALEKOVODA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Mašto god se govorilo o najvećim građevinskim poslovima na željezniči vrijednim gotovo dvije milijarde kuna, treba jasno reći kako se osim tih radova trenutno ne odvija remont niti jednog kilometra pruge. Uskoro predstoji veliko javno nadmetanje za 614 milijuna vrijedan posao elektrifikacije pruge od Zaprešića do Zaboka. Projekt je najvećim dijelom financiran sredstvima Europske Unije. Takvi su poslovi lijep zalogaj za građevinska poduzeća, pri čemu su „Pružne građevine“ željezničko poduzeće, specijalizirano i opremljeno za radove na prugama velika smetnja. To je zapravo pravi razlog teške situacije u kojoj se „Pružne građevine“ nalaze. Uprava HŽ Infrastrukture od 2015. godine s Predsjednicom na čelu brutalno je provodila političku

volju SDP-a s ciljem eliminacije „Pružnih građevina“ s velikih radova financiranih sredstvima Europske Unije. Promjenom vlasti i dolaskom člana Uprave Ivana Kršića malo se što promijenilo. Istina, sada se mreža oko „Pružnih građevina“ plete suptilnije, kadrovskim rješenjima unutar HŽ Infrastrukture koja se lako mogu označiti kao sukob interesa. O tome nešto kasnije. Nakon što su, odlukom Uprave HŽ Infrastrukture od 30. siječnja 2015. „Pružne građevine“ isključene iz javnog nadmetanja za gradnju pruge Dugo Selo - Križevci, sjekira u med pala je „DIV-u“, „Zagreb Montaži“ i „Dalekovodu“. A niti „Hidroelektra niskogradnja“ nije loša prošla. U međuvremenu pokazalo se kako ipak postoje rješenja da tvrtke u vlasništvu naručitelja (primjeri Latvije, Mađarske) sudjeluju u javnim



mogu sudjelovati u nadmetanju kao podizvoditelj, član zajednice natjecatelja ili kao samostalni natjecatelj" - dakle mogu se natjecati u svim varijantama. Zajedno s „Swietelskim“ s kojima imaju dugogodišnju suradnju, „Pružne građevine“ se kvalificiraju u drugi krug postupka. Na izravno postavljen upit, o mogućnosti sudjelovanja u drugom krugu nadmetanja, Uprava HŽ Infrastrukture 23. siječnja 2015 odgovara: "... navedeno društvo načelno može sudjelovati u postupku javne nabave kao ponuditelj, član zajednice ponuditelja i/ili kao podizvođač ponuditelja." dakle, bez promjene. No sa 30. siječnja 2015. sve preokrenulo naglavački i „Pružne građevine“ su se našle u sukobu interesa između ostalog i „zbog toga što koriste poslovne prostore naručitelja, radnici „Pružnih građevina“ sudjelovali su na sastancima vezanim uz investicije u društvu „Pružne građevine“, a i 700 radnika „HŽ Infrastrukture“ poslani su na rad u „Pružne građevine“, član NO PG ujedno

je i član NO HŽ Infrastrukture (pa maknite ga onda s jedne funkcije)... Nekako tanko, ali eto.

Gdje su crne vreće s novcima?

„Pružne građevine“ su tokom 2013. i 2014. godine napravile 137 kilometara pruge, gradile i obnavljale mostove, te još puno toga i imale odlične finansijske rezultate s obećavajućom budućnošću vezenu uz nadolazeće projekte financirane sredstvima Europske Unije. I onda se preko noći, smjenom Peričićeve uprave, sve promijenilo. Dolaskom Predsjednice i njenih mlađahnih prijateljica, „Pružne građevine“ postaju glavni problem željezničkog sustava, a njena uprava sastavljena od ljudi s puno utakmica u nogama - lopovska družina. Niti peto po redu uprava društva u samo tri godine nije uspjela popraviti što su ovi zeznuli u dvanaest godina upravljanja. Nakon Renate Suše, i Neven Petrović prijavio je bivšeg direktora DORH-u. Saslušavano

je oko šezdeset ljudi, gledali su se računi, narudžbenice, ali više puta spominjane vreće s novcima nisu pronađene. Prijave su kako neutemeljene odbačene, no tko još za to pita.

Nakon što je smijenjena Frančićeva Uprava, niti s novim čelnim ljudima „Pružnih građevina“ neko vrijeme nije bilo sreće. Nakon Igora Matulića, dolazi Ivan Grbavac koji je ubrzo shvatio kako je zadatak razbijanja firme suluda misija pa i on „dobiva pedalu“. Tek dolaskom na čelo Nevena Petrovića stvari se razvijaju onako kako je to bilo prvotno i zamišljeno. No zanimljivo je kako je kao član Uprave „Pružnih građevina“, Neven Petrović na račun firme marljivo studirao i konačno kao pedesetogodišnjak zaslužio diplomu Fakulteta prometnih znanosti. I dok je Predsjednica, Renata Suša, mudro zaključila kako firmama na željezniči uglavnom upravljaju stari ljudi s dvadeset godina radnog staža, eto ovdje se ipak uložilo u obrazovanje starog čovjeka. Krenula su otpuštanja radnika, a



sva ulaganja u mlade inženjere koji su trebali preuzeti sustav, pala su u vodu. Tako iz „Pružnih građevina“ odlaze Ivan Jakovljević, Zvonko Percin, Miro Kozina, Edo Aličušić, Faruk Alibegović, Goran Klepac, Katalinić, Puškarić, legenda firme Jozo Dumančić... Radna atmosfera postaje nesnosna, stariji bježe u mirovinu, dio ljudi dobiva otkaze, a sindikati marširaju i fučkaju po gradu. U nikad goroj radnoj atmosferi posla je sve manje i manje.

„Pružne građevine“ specijalizirano su poduzeće za radove na prugama. Zbog toga je i osnovano. U konzorciju s austrijskim „SWIETELSKIM“ koje može ponudu može nadopuniti likvidnošću, garancijama banaka i strojevima kao što je AHM, uprava „Pružnih građevina“ vidjela je svoju

šansu. No kako se situacija do sada razvijala, prevarili su se. Prošlu godinu poduzeće je završilo s minusom od 27,96 milijuna kuna, a posla i dalje nema. Restrukturiranje se svelo na smanjivanje broja radnika, pa tako „Pružne građevine“ broje 1199 zaposlenih. U tu je brojku ubrojeno 114 radnika u Željezničkom fondu, a 148 radnika zaposleno je na određeno vrijeme. Uz to posla nema na vidiku.

Kada su se gradile ceste, svoj makar mali dio kolača pokušale su gricnuti i „Pružne građevine“. Poručeno im je: „Držite se pruga, ne petljajte se u ceste.“ A danas niti na prugama nisu na domaćem terenu, a poruka mjerodavnih u HŽ Infrastrukturi je: „Snađite se na vanjskom tržištu.“

... i šećer na kraju

I na kraju kada pogledamo aktualna kadrovsku situaciju u HŽ Infrastrukturni, situacija nije obećavajuća. Član Uprave je Ivan Kršić koji dolazi iz „Hidroelektre niskogradnje“. Njegov brat, Matija Kršić radi u „Dalekovodu“. Desna ruka člana Uprave, Iva Bakula, direktorica Sektora finansija, računovodstva i kontrolinga uz to i predsjednica nadzornog odbora „Pružnih građevina“ bila je relativno nisko pozicionirana službenica u „Dalekovodu“. Na višoj poziciji u „Dalekovodu“ njen je otac Jerko Bakula. Direktorica Nabave u HŽ Infrastrukturni, Tatjana Đaković Alavanja, dolazi nam iz Hrvatskih cesta, a prije toga radila je u „Dalekovodu“. Njen suprug također radi, teško je pogoditi, u „Dalekovodu“. Neka se nitko ne uvrijedi, ali nekako mi se čini puno „Dalekovoda“ tako naglo u HŽ Infrastrukturni“.



PROTIV STEČAJA PISMO PREMIJERU

PIŠE: SPVH
FOTO: SPVH

Poštovani gospodine Plenkoviću,

temeljem odredbi čl. 4. Zakona o željezničkoj upravitelji infrastrukture definira se kao pravna osoba odgovorna za građenje, upravljanje, obnovu i održavanje željezničke infrastrukture, uključujući i organiziranje i reguliranje prometa. Za provedu navedenih aktivnosti ustrojena su osnovna HŽ Infrastruktura d.o.o. i ovisno društvo Pružne građevine d.o.o.. Pružne građevine d.o.o. su 2013. godine proširele svoju djelatnost s izgradnjom betonskih i celičnih konstrukcija na djelatnosti remonata pruga, proizvodnje i ugradnje SS i TK uredaja (POSIT), upravljanje mehanizacijom te održavanje željezničke infrastrukture. Održavanje željezničke infrastrukture jedan je od temeljnih procesa podrške u HŽ Infrastrukturni koji je za područje održavanja građevinskog infrastrukturnog podsustava izdvojeno u Pružne građevine

kao tvrtku kćer. Prvenstveno je bila namjera stvoriti učinkovito i tržišno sposobljeno poduzeće za građenje i održavanje željezničke infrastrukture. Pružne građevine su do nedavno bile najuspješnija i najveća građevinska tvrtka u Hrvatskoj (1600 stalno zaposlenih i 400 sezonskih radnika). U Hrvatskoj nema niti jedne druge tvrtke koja bi mogla ponuditi cjelokupni proizvod koji nude Pružne građevine. Trenutno u ovom jugoistočnom dijelu Europe, uz Pružne građevine, postoji samo još jedno takvo poduzeće. Uz podršku vlasnika Pružne građevine su mogle postati lider na tržištu.

Alitada nastaju problemi koje nitko u željezničkoj ne uspijeva objasniti. Uspješnim akcijama prethodne i ove uprave HŽ Infrastrukture naprsto se sustavno krenulo u uništavanja Pružnih građevina. HŽ Infrastruktura na čelu s predsjednikom Uprave Rentom

Sušom 2014. godine nezakonito izbacuje Pružne građevine iz međunarodnog natječaja za izgradnju dvokolosiječne pruge Dugo Selo - Križevci (u prilogu tumačenje Europske komisije iz kojeg se vidi da nije bilo opravdanja za takvu odluku). Koristimo priliku podsjetiti Vas na naš dopis A 11 od 7. veljače 2017. u kojem smo istakli slijedeće:

„Pružne građevine d.o.o. imale su sve pretpostavke za sudjelovanje u postupku od početka, no kriminalna želja, financijski interes i gramzljivosti ljudi okupljenih u tzv. „DOMAĆI KONZORCIJ“ bili su toliko jaki, jači i od straha za gubitak EU sredstava zbog očitog sukoba interesa u kojemu se nalazi nekompetentni predsjednik uprave Ivan Kršić, te su posao morali dobiti pod svaku cijenu, bez obzira na žrtve.“

U ovom slučaju, osnovano se sumnja na:

- počinjenje kaznenih djela zločinačkog udruženja (čl. 328.



**„PRUŽNE GRAĐEVINE“
SU TOKOM 2013. I 2014.
GODINE NAPRAVILE 137
KILOMETARA PRUGE,
GRADILE I OBNAVLJALE
MOSTOVE, TE JOŠ PUNO
TOGA I IMALE ODLIČNE
FINANCIJSKE REZULTATE
S OBEĆAVAJUĆOM
BUDUĆNOŠĆU VEZENU UZ
NADOLAZEĆE PROJEKTE
FINANCIRANE SREDSTVIMA
EUROPSKE UNIJE. I ONDA
SE PREKO NOĆI, SMJENOM
PERIČIĆEVE UPRAVE, SVE
PROMIJENILO.**

Kaznenog zakona)

- počinjenja kaznenog djela u sastavu zločinačkog udruženja (čl. 329. KZ-a)
- trgovanja utjecajem (čl. 295. KZ-a)
- zlouporebe u postupku javne nabave (čl. 254. KZ-a)
- zlouporebe položaja i ovlasti (čl. 291. KZ-a)
- nezakonitog pogodovanja (čl. 292. KZ-a).

Sve prethodno opisano događa se uz izravan blagoslov ministra Butkovića, koji štiti radnje člana uprave HŽ Infrastrukture gosp. Ivana Kršića, na mjestu člana uprave HŽ Infrastrukture."

Tu nije kraj suludim odlukama HŽ Infrastrukture kao poduzeća zaduženog za građenje, upravljanje, obnovu i održavanje željezničke infrastrukture i vlasnika Pružnih građevina. U tijeku je čerupanje preostalog. Danas tako imamo situaciju da je član Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić ujedno i Skupština Pružnih građevina, a direktorica Iva Bakula (sad već direktorica „neba i zemlje“ u HŽ Infrastrukturi) usput i predsjednica Nadzornog odbora Pružnih građevina. Upravo ta

ekipa izradila je i usvojila novu organizaciju HŽ Infrastrukture s kojom se iz Pružnih građevina povlači oko 250 radnika i sva strateška mehanizacija. To je novi udar na slabljenje tržišne sposobnosti Pružnih građevina. Na poziciji RDG-a (račun dobiti i gubitka) doći će do smanjenja dijela troškova i smanjenja mogućnosti ostvarivanja većih prihoda Pružnih građevina.

U brojkama to izgleda na sljedeći način:

- trošak radnika u 2016.: cca 7.100.000 kuna
 - trošak amortizacije u 2016.: cca 8.000.000 kuna
 - trošak goriva, maziva, rezervnih dijelova i održavanja u 2016.: 2.350.000 kuna
 - ukupno: 17.500.000 kuna
 - gubitak zbog izdvajanja na ugovoru za održavanje: cca 35.000.000 kuna
 - gubitak u poslovnoj 2017. godini povećati će se za: cca 17.500.000 kuna
- Gledajući sa pozicije bilance izdvajanjem strojnog dijela Pružnih građevina posljedice su, uz smanjenje vrijednost dugotrajne imovine, sljedeće:
- temeljni kapital bi se umanjio za

28.500.000 kuna

- revalorizacijske rezerve bi se smanjile za 22.000.000 kuna.

Temeljem prethodno navedenog u narednoj godini slijedi smanjenje temeljnog kapitala sa sadašnjih 63.898.200 na oko 35.000.000 kn. Ako se uzme u obzir da je prosječni gubitak u protekle dvije godine 30.000.000 kuna (2015. godina gubitak 35.980.972 kuna, te procjena gubitka za 2016. godinu je cca 25.000.000 kuna), izdvajanjem strojnog dijela, narušava se poslovna stabilnost. Gubitak Pružnih građevina doći će na razinu temeljnog kapitala što ugrožava daljnje poslovanje i opstojnost, odnosno neupitno vodi prema stečaju.

Po pitanju broja radnika u Pružnim građevinama ključno je naglasiti sljedeće:

• prelazak viška radnika iz HŽ Infrastrukture 2013. godini, u Društvo Pružne građevine proizvodi prevelik broj radnika

- započinje postupak zbrinjavanja viška kroz poticajne otpremnine, željeznički fond i tehnološki višak; trošak je bio oko 45 milijuna kuna.

Trenutno velik broj radnika održavanja pruga se izuzima (oko 250) iz Pružnih građevina sa strojevima što može izazvati potencijalnu ugroženost ostalih 1000 radnika, a tvrtku dovesti u stečaj. Kompletну uslugu ovog državnog poduzeća morat će se tražiti kroz rad drugih poduzeća. Takav rad kompletne usluge i znanja mogu pružiti samo strana poduzeća.

Nakon ovog udara za Pružne građevne postoje samo dva scenarija stečaj ili preuzimanje od konkurenčnih poduzeća za 0 kuna. Tako će 1000 obitelji ostati bez stabilnih prihoda, a radnici će tereti burzu rada. Mogu se očekivati socijalni nemiri i nezadovoljstvo, a nemali broj obitelji odlučit će se za odlazak iz države što je u suprotnosti s demografskom politikom Vlade RH. Od uspješnog restrukturiranja uz podršku Svjetske banke, s kojim se gore navedeni par hvalio rezultat će biti:

- još jedno hrvatsko poduzeće s perspektivom koje je završilo na groblju hrvatskog gospodarstava
- još zapuštenija željeznička infrastruktura nego što je to danas i to sve zbog propalih projekata
- još više zaduženje i onako prezadužene Republike Hrvatske.

Slijedom svega navedenog, a u smislu kontinuiteta rada Pružnih građevina potrebno je zaustaviti stupanje na snagu nove organizacije HŽ Infrastrukture, te bolje razmotriti i preispitati isplativost planova o prelasku radnika i strojeva.

Poštovani Premijeru, postoji li kraj ovoj agoniji i kada će Vlada RH napokon početi s konkretnim odlukama u željezničkom sektoru!?

S poštovanjem.

Marko Gašpar



BROJ 64 svibanj 2017.

BROJ 64 svibanj 2017.

HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.
SKUPŠTINA DRUŠTVA
Pružne građevine d.o.o.

Temeljem članka 441. Zakona o trgovackim društvima i članka 9. Izjave o osnivanju društva Prune građevine d.o.o., Skupština društva-HŽ Infrastruktura d.o.o. donijela je na 29. sjednici održanoj 30. siječnja 2015. godine



ODLUKA

I.

Uprava HŽ Infrastrukture d.o.o. u funkciji Skupštine društva Prune građevine d.o.o. ne može odlučivati o zahtjevu Pružnih građevina d.o.o. broj: 25-6-15 od 29. siječnja 2015. godine o davanju suglasnosti za sklapanje Sporazuma o osnivanju zajednice ponuditelja radi izrade zajedničke ponude i izvođenja radova „Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo-Križevci“ i Anexa Sporazuma sa društвom Swietelsky B.m.b.H.

II.

Postupak javne nabave je u tijeku. Dobili smo bespovratna sredstva Europske komisije da organiziramo javni natječaj za radove. Odlukom o dodjeli bespovratnih sredstava nije predviđeno sudjelovanje korisnika u natječaju za radove. Financijska uredba Europske komisije članak 122. izjednačava HŽ Infrastrukturu d.o.o. sa povezanim osobama u smislu korisnika sredstava i ne možemo zaključiti ugovor sami sa sobom.

Pored navedenog smatramo da postoji sukob interesa iz slijedećih razloga:

- HŽ Infrastruktura d.o.o. donosi godišnji Plan poslovanja za društvo Prune građevine d.o.o.
- HŽ Infrastruktura d.o.o. uskladjuje Planove poslovanja jednog i drugog društva
- HŽ Infrastruktura d.o.o. odlučuje o rasporedu dobiti društva Prune građevine d.o.o.
- član Nadzornog odbora društva HŽ Infrastruktura d.o.o. ujedno je i član Nadzornog odbora društva Prune građevine d.o.o.
- radnici društva Prune građevine d.o.o. sudjelovali su u izradi natječajne dokumentacije za postupak javne nabave
- radnici društva Prune građevine d.o.o. sudjelovali su na sastancima vezano za investicije u društву HŽ Infrastruktura d.o.o.
- 700 radnika društva HŽ Infrastrukture postali su radnici društva Prune građevine d.o.o.

- HŽ Infrastruktura d.o.o. ima sklopljene ugovore prema kojima je bivšim članovima Uprave društva Prune građevine d.o.o. nakon prestanka obnašanja dužnosti članova Uprave dana mogućnost da se ponovo zaposle u društvu HŽ Infrastruktura d.o.o.
- društvo Prune građevine d.o.o. koristi poslovne prostore društva HŽ Infrastruktura d.o.o.

III.

Za provedbu ove Odluke zadužuje se Uprava društva Prune građevine d.o.o.

IV.

Ova odluka dostaviti će se dostavljati se na znanje i daljnju mjerodavnost Nadzornom odboru društva Prune građevine d.o.o., voditelju projekta i ovlaštenim predstavnicima naručitelja u predmetnom postupku javne nabave.

V.

Ova Odluka stupa na snagu danom donošenja.

Broj: UI-29-6/15
Zagreb, 30. siječnja 2015.

SKUPŠTINA
HŽ Infrastruktura d.o.o.
Predsjednica Uprave
Renata Suša



izv. prof. dr. sc. Mario Vinković,
Pravni fakultet u Osijeku, Katedra radnopravnih i socijalnih znanosti

NEIZRAVNA DISKRIMINACIJA JE OPASNA I PODMUKLA



RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Mario Grbešić

Profesore, hvala Vam za ovaj razgovor. Naša namjera je doći do odgovora najrelevantnijih stručnjaka iz područja radnog prava u Hrvatskoj na teme i dileme koje nas u sindikalnom radu zaokupljaju i na koje nemamo jednoznačne odgovore. Vi ste doktorirali, što se iz medija moglo saznati, na temu "Dječji rad u međunarodnom radnom pravu", no više nas zanima magisterij "Poslovno pravo i poslovne transakcije". Željeli bismo da nam se za ovaj razgovor predstavite pa da krenemo na konkretna pitanja.

Hvala vama na mogućnosti da razgovaramo. Kada je riječ o mojoj predstavljanju to nije naslov moga magistarsko rada nego je naziv poslijediplomskog magistarskog studija. Ja sam pohađao stari magistrski i znanstveni studij na Pravnom fakultetu sveučilišta u Osijeku Poslovno pravo i poslovne transakcije. Na tom sam studiju položio sve ispite ali sam u konačnici

taj studio završio izradom disertacije s obzirom na posebne odredbe Zakona o znanstvenoj djelatnosti u visokom obrazovanju jer su prethodno bili utvrđeni uvjeta. Do tada su mi neki objavljeni radovi bili priznati kao ekvivalent magisteriju. Pohađao sam i postdiplomski studij iz Europskog prava na Pravnom fakultetu sveučilišta u Zagrebu i na moju veliku žalost nisam ga dovršio jer sam paralelno bio na dva fakulteta ali sam položio nekih desetak ispita s visokim prosjekom ocjena i to me motiviralo u profesionalnom radu. To mi je do danas značajno pomoglo s obzirom na činjenicu da smo mi ušli u Europsku uniju i da se dobar dio mog profesionalnog obrazovanja naslanja na pravnu stečevinu odnosno regulativu Europske unije. Predstojnik sam katedre radno pravnih i socijalnih znanosti Pravnog fakulteta u Osijeku i dobitnik sam i voditelj Jean Monnet katedre za europsko radno pravo i pravo jednakosti i ljudskih prava što je 2013. godine i prva Jean Monnet katedra koju je osječko sveučilište

dobilo.

Jeste li kao profesor strogi?

To bi trebali pitati moje studente ali mislim da ne. Prema studentskim anketama uvijek sam visoko ocjenjen i ta ocjena uvijek ulazi u ocjenu izvrstan sa 4,6 i mislim da nisam strog kao profesor. Svoje studente uvijek na početku upoznam što od njih očekujem, što mogu tolerirati a što ne i mislim da imam jedan normalan odnos nastavnika i studenata i nastojim prema njima nastupati kao kolegama, odraslim ljudima koji su izabrali pravničku profesiju i studij prava, zbog toga što se tome žele životno posvetiti. Polazim od te pretpostavke da je učenje proces u kojem i ja učim sa njima. U tom smislu nastojim ne pretjerano davati naglasak na autoritet profesora u komunikaciji s njima jer ukoliko je taj autoritet prisilan i stalno se nameće, onda od studenata nemate slobodnu komunikaciju a koja je nužna u pravu.

Vrlo se često kod izmjena Zakona o radu čini da politika slabo konzultira struku.

Moram priznati da su do sada iskustva govorila da stručnjaci jesu bili konzultirani u pripremama pojedinih propisa, no u konačnici politika je ta koja odlučuje o konačnom izgledu ili tekstu nekog zakona. Mislim da struka kao takva ne može snositi odgovornost za sve normativne izvore čak i onda kada je bila konzultirana s obzirom da se u ono što struka predlaže vrlo često intervenira na podlozi određenih političkih interesa, odnosa među stranačkim partnerima ili jednostavno temeljem određenih impresija pojedina rješenja bi mogla biti nepopularna ili zaoštiti odnose među socijalnim partnerima. U tom smislu ne bih rekao da je nema, suradnje s akademskom zajednicom uvijek ima u normativnom dijelu jer jednostavno bez nje to ne ide lako ali naravno da za konačni izgled pojedinog propisa nisu odgovorni stručnjaci i znanstvenici zato što se u njihov rad itekako intervenira na različite načine.

Za uvod nam niste rekli jeste li radili ili se usavršavali u radu nekog međunarodnog sveučilišta?

Ja sam imao tu priliku usavršavati se na više sveučilišta. Predavao sam na sveučilištu u Pečuhu u Mađarskoj i imao sam s tim sveučilištem više projekata. Pravni fakulteti u Pečuhu i Osijeku podrazumijevali su održavanje nastave ali sam se znanstveno usavršavao u Velikoj Britaniji na sveučilištima u Manchesteru i Liverpoolu kao i u Budimpešti na srednjeeuropskom sveučilištu Central European Universityju institutu za ustavno pravo. Također sam u Budimpešti, što moram priznati, bio prije više godina jer kasnije zbog obiteljskih i drugih razloga bio više u poziciji na neka dulja izbjivanja no nadam se da će biti prilike ponovno za usavršavanje u inozemstvu.

Nema nigdje ni crvenih ni plavih znakova tragova iz Manchestera vjerovatno vas nisu oduševili.

Jesu. Da to je bilo prije više godina u vrijeme kada sam ja radio na svome doktoratu i moram priznati da neke dijelove doktorata ne bi uspio ni privesti kraju da nisam bio u Manchesteru i Liverpoolu. Baš za dio koji se odnosio na povijesni razvoj dječjeg rada iz razloga što mi u Hrvatskoj nemamo izvora o tome a Engleska je zemlja u kojoj je

postojala vrlo visoka stopa dječjeg rada u 17. i 18. a poglavito u 19. stoljeću. U tom sam smislu do značajnih izvora došao upravo u Engleskoj. Nedavno sam bio na sveučilištu u Illinois ali evo stjecanjem okolnosti vjerojatno je neki od fascikala tu negdje pa se ne vidi.

Profesore, poslodavac često koristi formulaciju iz Zakona o radu „gubitak povjerenja“ u radnika kao razlog za izvanredni otkaz ugovora o radu. Što bi to značilo ta definicija - gubitak povjerenja u radnika.

Gubitak povjerenja na način kako se kod nas interpretira, dobrim je dijelom vezano za ono što se u njemačkom jeziku naziva „die Treupflicht“. Riječ je zapravo o kršenju obveza radnika iz ugovora o radu koja su uvjetovana ili su rezultat određenoga gubitka povjerenja. To je sintagma koja kao takva zahtjeva interpretaciju kako od strane poslodavca kada poseže za tom mjerom, tako i od strane suda kada se dogodi radni spor kod eventualno nezakonitog otkaza.

Ono što bih želio reći da je izvanredni otkaz mjeru „nulta meracio“. Ona se kao takva primjenjuje samo onda kada je odnos između radnika i poslodavca do te mjeru narušen, zbog grubog kršenja prava i obveza iz radnog odnosa, da se uvažavajući sve okolnosti tog konkretnog slučaja ni na koji način odnos ne može nastaviti. Tako i u interpretaciji ove konkretnе sintagme treba voditi računa o tome da li ono to doista jeste. Različiti su mogući primjeri gubitka povjerenja ako je npr. radnik odgovoran za finansijske malverzacije i zlouporabe i drugi niz razloga koji se povezuju kroz sudsku praksu kao opravdanim razlozima za izvanredni otkaz jer ih Zakon o radu nigdje ne precizira koji su to. Naravno da dolazi do izražaja gubitak povjerenja i on je važan iz razloga što se sam radni odnos primarno temelji na povjerenju koji postoji između radnika i poslodavca. To ne znači da u primjeni te sintagme kod instituta izvanrednog otkaza netko ne bi mogao zlouporabiti je, pa je primjenjivati i u slučaju kada do toga nije došlo.

Mi smo primijetili u našem radu upravo problem zbog nepostojanja gradacije prekršaja radnika. Kao što u Kaznenom zakonu postoji lakši, teži i najteži pa se na taj način kažnjavaju



u Zakonu o radu nema te gradacije a poslodavac ima jako malo na koji način može postupati. Može dati pismeno upozorenje i sljedeća mjeru izvanredni otkaz. Mi bi htjeli da nam razjasnite zašto ne postoji ta gradacija odnosno postoje li zloupotrebe mjeru gubitka povjerenja zbog nepostojanja gradacije šteta koje je radnik radio.

To što ste me pitali a odnosi se na sam Zakon o radu je značajno zbog toga što je izmjenama i dopunama radnog zakonodavstva do danas i već prije duljeg niza godina postalo izvjesno da se Zakonom o radu neće fokusirati na tkz. stegovnu ili disciplinsku odgovornost radnika. U tom smislu disciplinska ili stegovna odgovornost je nešto što se može urediti autonomnim izvorima radnoga prava. Kada govorite o gradiranju eventualnih povreda ono nije nemoguće a niti zakon onemogućuje takvu mogućnost. S obzirom na mogućnost slobode ugovaranja ugovornih stranaka u samome radnom odnosu uređivanje toga pitanja propušteno je drugim autonomnim izvorima. To bi značilo da poslodavac, a poznato je da neki veliki poslodavci u Hrvatskoj to pitanje na taj način uređuju, može regulirati kroz pravilnike o radu, nešto rjeđe kroz kolektivne ugovore, zbog specifičnosti samog kolektivnog ugovora i sadržaja kolektivnih ugovora u RH u odnosu na neke druge pravne sustave, ali je to prostor koji se može regulirati kroz pravilnik o radu. Imamo i niz pravnih subjekata u kojima je to pitanje pravno regulirano kroz sam pravilnik o radu. Drugo je pitanje da li su na taj način razvrstane povrede odgovarajuće primijenjene odnosno kako će sud u konkretnoj situaciji cijeniti tu konkretnu okolnost. Prilikom izrade pojedinih rješenja u pravilniku o radu i njihove tehničke strukture trebaju biti prilično odgovoran i stručno odraditi taj dio kako on sam po sebi ne bi dolazio u nesuglasje sa samom sudskom praksom koja po tom pitanju u RH postoji.

Koristim priliku napomenuti vam da je Zakonom o sigurnosti u željezničkom prometu propisano koji su lakši koji teži a koji najteži prekršaji. Vrlo često svjedočimo da za lagane prekršaje poslodavac

izriče mjeru izvanrednog otkaza ugovora o radu i onda se sudski pokušava, nekad uspješno nekad ne, dokazati da nije bilo prostora za ovu najtežu mjeru. Ovdje bi molio da prokomentirate pismeno upozorenje koja bitno utječe na položaj radnika iako Zakon o radu to nešto drugačije određuje.

Moram priznati da nisam siguran da li je tu potrebno nešto drugačije zakonsko uređenje. Razumijem strah radnika a s obzirom na specifičnosti pisanog upozorenja i njegove učinke u razdoblju od godine dana koje ste spomenuli. Ono što se kod nas često gubi izvida je upravo to ugovorno obilježje samoga odnosa i ono što sam na početku spomenuo i dijela rješenja koja se odnose na disciplinsku i stegovnu odgovornost koja su na taj način prepuštena autonomnim izvorima uz izuzetak nekih posebnih zakona kao što je zakon koji regulira vaše profesije. Kada je riječ o pisanom upozorenju i pravnim učincima koje ono ima, odnosno nemogućnosti da se ona putem sudske prakse osporava odnosno stavila izvan snage, je nešto za što bih se usudio reći da treba promatrati u eventualnom otkazivanju ugovora o radu na podlozi pisanoga upozorenja. Nisam siguran da bi automatski detaljnije reguliranje ove materije rezultiralo nečim drugim odnosno da bi se posljedice toga apriori mijenjale.

Ne samo zbog okolnosti straha, nego zbog toga što je manjak radnih mjesto i u slučaju da poslodavac namjerava nekome dati otkaz, a zaobići propisane norme zakona o radu, on može pribjeći za pisanim upozorenjem jednom, dvaput i do viđenja. Radnik nema mogućnost čak ni sudski se braniti.

Da, mislite da bi to mogao zloporabit. To je točno. Međutim, on bi u tom slučaju imao mogućnost ostvarivati svoja prava u radnom sporu koji bi nastao, jer bi sud procjenjivao da li je tu bilo opravdanih ili neopravdanih razloga za otkazivanje ugovora, odnosno da li su učinci tih pisanih upozorenja utjecali i na koji način na samu odluku o otkazu.

Zakon bi trebao po našem dubokom uvjerenju, biti makar malo na strani slabijeg. Realno, slabija strana je



radnik.

To je nesporno.

U ovom slučaju je očigledno da nije na strani radnika, nego na strani poslodavca.

Ja razumijem vašu zabrinutost zbog toga što se taj institut može zloporabljivati, odnosno da neko može kumulativno ići u smjeru toga da izda nekoliko upozorenja koja bi u konačnici rezultirala otkazom ugovora o radu. Međutim, tu ja moram priznati da duboko vjerujem u pravosude RH kao takovo s obzirom na bogatu praksu koju ima kad je riječ o otkazivanju ugovora o radu bi ipak koristilo svoje mehanizme da utvrdi da li su ta pisanja upozorenja i pravne posljedice onoga što je slijedilo nakon tih upozorenja bilo zakonito. Sa strane i s aspekta radnika, slažem se da to izaziva određen strah i nepovjerenje. Moram priznati s ovog znanstvenog diskursa da ne bih apriori tvrdio da je Zakon o radu neprijateljski prema radnicima, jer ako bi slušali progovore poslodavaca, onda biste dobili odgovor da je Zakon o radu izrađen na štetu poslodavaca, da su njihova prava ugrožena i da su radnici pretjerano zaštićeni. U balansiranju toga gdje je jedna, a gdje druga strana i kakove su njihove pozicije. Generalno gledajući, nisam mišljenja da je Zakon o radu propis koji ide na štetu radnika.

Jadni poslodavci. Molim Vas da nam pomognete da razjasnimo

odgovornost poslodavca prema radniku u slučajevima ozljede na radu, profesionalne bolesti ili bolesti koja je vezana uz rad. To je isto područje koje je dosta zamagljeno, odnosno ima prostora za izbjegavanje očekivanih ponašanja poslodavca.

Da, riječ je zapravo o odredbama koje su prilično jasne i u tom smislu je nesporno da radnik koji je privremeno spriječen za rad zbog posljedica profesionalne bolesti, ozljede na radi i slično, ne smije biti stavljena u nepovoljniji položaj. Tu je zakon prilično jasan. Kad je riječ o praksi, vi naravno imate puno više iskustva s tim nego što ja imam s ove znanstvene strane. Kada je riječ o šteti koju radnik pretrpi na radu i u svezi s radom, zakon je jasan i on kaže da u tom smislu šteta namiruje prema odredbama obveznoga prava. E sad, naravno da je sam postupak utvrđivanja te štete, odnosno naknade dugotrajan, da ovisi o cijelome nizu okolnosti; o tome jesu li radnici bili osigurani, iznosima koje utvrđuju sudski vještaci. U tom smislu bih se složio s vama da je to područje koje bi se zapravo moralno unaprijediti i u kojem bi dio koji se odnosi na osiguranje radnika i dosuđivanje tih odšteta trebalo detaljnije urediti i preispitati. To govorim zbog toga što, kada se analiziraju naknade štete po ovim pitanjima u RH i izvan nje, onda

je izvjesno da su u dijelu šteta vidljivi značajno manji iznosi nego što bi to bilo u nekim poredbenim pravnim sustavima za vrlo slične ili gotovo jednake situacije. Naravno, tu se može raditi o više različitim faktora koji na to utječu, ali se slažem s vama da bi ova rješenja koja nesporno idu u pravcu zaštite prava radnika trebalo doraditi i s druge strane, veću pozornost posvetiti sudskoj praksi i vještačenjima u tom području.

Željeli bi sad malo o prekovremenom radu. To je samo posebno vrlo specifična kategorija koja se Zakonom o radu daje kao izuzetna mogućnost. Znači, ako je izuzetna mogućnost, kod nas se javlja nešto za što nije propisana neka stegovna mjera, pa poslodavac preraspodjeljuje prekovremeni rad. Može li poslodavac preraspodjeljivati prekovremeni rad?

Kada je riječ o odredbama Zakona o radu koje se odnose na radno vrijeme, raspored radnog vremena i preraspodjelu radnog vremena, onda moram priznati da te odredbe djeluju tako detaljno i kad ih analizirate, u nekim segmentima čak i zbirajuće s obzirom na odredbe pojedinih zakonskih članaka i njihovih stavaka i podstavaka koji na prvi pogled djeluju proturječno. Vrlo je vjerojatno da bi na različiti način bili i primjenjeni, odnosno da jesu primjenjeni. Kada je riječ o rasporedu radnog vremena,

prema Zakonu o radu je nesporno da radno vrijeme može biti raspoređeno u jednakom i nejednakom trajanju. Poznata su ograničenja do koliko to radno vrijeme može trajati ako je raspoređeno u nejednakom trajanju, odnosno korištenje tog instituta u situacijama kada taj raspored traje barem dulje od 4 tjedna, jer se kaže da mora najkraće trajati mjesec dana i najdulje do godine dana. Međutim, ti zakonski članci po mom mišljenju, jasno upućuju na to da raspored radnog vremena, poglavito kada je riječ o rasporedu radnog vremena u nejednakom trajanju, apriori obuhvaća ukupno vrijeme, uključujući i prekovremen rad. Po mom sudu, ne bih se složio s tim da raspored radnog vremena dozvoljava poslodavcu neslućene kombinacije u smislu korištenja i preraspodjelye radnog vremena. Tu dolazi

do primjene instituta rasporeda radnog vremena, a što je jedan institut u odnosu na preraspodjelu radnog vremena kao instituta u kojem radnik jedno razdoblje u godini može raditi dulje od punog radnog vremena, a u drugom djelu godine kraće. Međutim, ukupno promatrani kontinuum mora rezultirati ukupnim prosječnim radnim vremenom, jer će se u protivnom raditi o prekovremenom radu. Naravno da se u praksi događaju stvari koje ne bi proizlazile iz Zakona o radu.

Zašto u Zakonu o radu ne postoje odredbe o najnižoj plaći, pa da ona bude garantirana za određeno radno mjesto i da onda ne može biti manja?

To je vrlo složeno pitanje u RH. Slažem se s vama da bi takva rješenja, ne nužno kroz Zakon o radu, unijela puno više reda u sam sustav. Poznate su zemlje i

komparativni pravni sustavi u kojima takva rješenja postoje i u kojima je jasno da vi nakon završetka određenog stupnja obrazovanja ili stjecanja određene razine kvalifikacije, ne možete biti plaćeni ispod konkretnog iznosa. Nažalost, dinamika razvoja radnih odnosa u Hrvatskoj i pristup toj problematiki kod nas nije rezultirao tim da mi to pitanje stavimo na dnevni red. Da li su tu razlozi samo gospodarske prirode, visoka stopa nezaposlenosti, tržište rada u kojem poslodavac kao jača strana ima mogućnost postavljati uvjete i nametati i diktirati ih, jer mi nemamo tu slobodu ugovornih odnosa bez obzira na odredbe Zakona o radu. Mi nismo često svjedoci situacija u kojima vi neposredno u razgovoru s poslodavcem ugovarate svoju plaću i birate u kojem će se platnom razredu nalaziti. Za to postoji više

**ONO ŠTO SE KOD NAS
ČESTO GUBI IZ VIDA JE
UPRAVO TO UGOVORNO
OBILJEŽJE SAMOGA
ODNOSA I ONO ŠTO SAM
NA POČETKU SPOMENUO
I DIJELA RJEŠENJA
KOJA SE ODNOSE
NA DISCIPLINSKU I
STEGOVNU ODGOVORNOST
KOJA SU NA TAJ
NAČIN PREPUŠTENA
AUTONOMNIM IZVORIMA
UZ IZUZETAK NEKIH
POSEBNIH ZAKONA
KAO ŠTO JE ZAKON KOJI
REGULIRA VAŠE PROFESIJE.**





ograničenja i više razloga, ovisno gdje se konkretno zapošljavate, ali slažem se s vama da je to pitanje koje bi u obostranom interesu trebalo riješiti. Mislim da bi takva rješenja prevenirala cijeli niz problema koji se u našem sustavu pojavljuje.

Na području Zakona o radu, gdje ste tata-mata, sudjelovanje radnika u odlučivanju svedeno je uglavnom na savjetovanje koje nije obvezujuće za poslodavca. Tu imamo situaciju ograničenog prava na štrajk, u slučaju savjetovanja također nije obvezujuće, kada to radno zakonodavstvo smjera u Hrvatskoj u odnosu na EU?

Ne bih rekao da imamo tako velikih razlika u normativnim rješenjima iako se i tu mogu utvrditi prilično različita rješenja u odnosu na neke nacionalne pravne sustave država članica. Svojedobno sam bio u Bruxellesu na jednom seminaru pa sam bio prilično iznenaden o tome koliko je snažna radnička participacija i koliko ona može imati utjecaja na cijeli niz instituta u sustavu radnog zakonodavstva u Belgiji i koliko je zpravo Belgijski zakonodavac reguliranje pojedinih prava prepustio

dominantno kolektivnim ugovorima određujući samo načelno pojedino područje. Slažem se s vama da u Republici Hrvatskoj postoji prostor, ne nužno samo za normativne intervencije u smislu sudjelovanja radnika u odlučivanju nego prostor interpretativnog pristupa postojećim rješenjima. Kod nas se u praksi, nažalost događa da se odredbe koje su deklaratorne prirode, koje nemaju neku pravnu sankciju ili učinak, svode na slovo na papiru i da doista u praksi ne funkciraju sa smisлом koju je ta norma trebala dati. Tu mogu razumjeti ovo što kažete da je sve svedeno na savjetovanje, to je točno. Imamo izvješčivanje ili informiranje, savjetovanje i suodlučivanje, slažem se s vama da ovo suodlučivanje kao najuža kategorija u tom svemu podrazumijeva prilično limitiran set prava koji se odnosi dominantno na zaštićene kategorije radnika i suodlučivanje u postupcima i otkazivanje ugovora o radu zaštićenim kategorijama radnika. I s druge strane moram priznati,slažem se s vama u tome da promatrajući kulturu radničke participacije u razvijenim kapitalističkim društвima

zapadne provicijencije imamo prostora za unapređivanje ovoga područja. **Idemo progovoriti o diskriminaciji. Molim Vas nekoliko naglasaka o diskriminaciji u Europskom radnom pravu da bi mogli povuci neke paralele o diskriminaciji u Hrvatskoj?** Europsko anti diskriminacijsko pravo, poglavito u području radnih odnosa u kojima se ono najintenzivnije razvijalo do sada, kada govorimo o EU, je vrlo dinamično područje. Riječ je o rješenjima više direktiva od kojih su neke izmjenjene i zamjenjene novim i zpravo odluke suda po tom pitanju su vrlo bogate. Riječ je o području u kome se presude mogu pratiti o pojedinim oblicima zabrane diskriminacije kroz nekoliko desetljeća i u tom smislu na podlozi tih rješenja se razvijao i ovaj sustav zaštite ljudskih prava unutar EU s obzirom da treba razlikovati praksu suda u Strasbourg i značaj Europske konvencije za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda čak i unutar same EU u odnosu na sudske aktivizam suda u Luksemburgu, dakle interpretativne granice koje on svojom primjenom širi. Kada je riječ o zabrani diskriminacije

naš zakon je u tom smislu, čak i u kontekstu rada i zapošljavanja, kada je riječ o pravnim osnovama zabrane diskriminacije puno izdašniji i detaljniji nego što su to direktive EU jer u EU kada je riječ o radnim odnosima imamo regulirano sljedeće pravne teme o zabrani diskriminacije, temeljem spola koja se prva počela razvijati, zatim temeljem dobi i invaliditeta, seksualne orientacije, vjerničkog porijekla i u određenim segmentima rase ili uvjerenja. Riječ je o područjima koja se nisu sva paralelno razvijala, jer rekao sam, spol se prvi razvijao, onda su krenuli ovi drugi pravni temelji zabrane diskriminacije. U Hrvatskoj kada se donosio zakon o suzbijanju diskriminacije koji je imao za zadatku horizontalno harmonizirati cijeli niz propisa koji su definirali što je diskriminacija, navodili osnove zabrane diskriminacije itd, ponekad neusuglašeno u odnosu jedan na drugi, išao je korak dalje, naveo je puno više oblika diskriminacije. Sada nam preostaje pratiti kako će ići aktivnost sudova po tom pitanju i koliko će ljudi uspjeti ostvariti svoja prava.

Izravna i neizravna diskriminacija. One su vrlo specifične, a mi imamo nešto malo saznanja o toj temi pa Vas molimo da nam malo bolje približite saznanja o toj temi..... Zakonske definicije su vrlo jasne. dakle, izravna diskriminacija postoji kada se odredena osoba izravno stavlja u nepovoljniji položaj u odnosu na drugu osobu u usporedivoj situaciji, a temeljem pravnih temelja temeljem zabrane diskriminacije iz naših zakona o suzbijanju diskriminacije, rekao bih da je izravna diskriminacija „prima facie“ vidljiva. Ja kad studentima pojašnjavam onda vrlo često volim reći da izravno diskriminira onaj koji nije puno pametan. Izravna diskriminacija kao takva, usudio bih se reći da je jako rijetka zbog toga što je onaj koji za njom poseže, ako ima iole svijesti je svjestan da je riječ o ne dopuštenom ponašanju. Puno je učestalija, perfidnija i složenija neizravna diskriminacija, indirektna jer je teško dokaziva. Trebate koristiti određene testove za njeno dokazivanje, a riječ je o načelno neutralnoj pravnoj

normi, kriteriju ili praksi koji određenu osobu stavlja u nepovoljniji položaj u odnosu na drugu osobu u usporedivoj situaciji temeljem pravnih temelja. Kada bismo mi to pokušali na primjeru objasniti, onda bi izravna diskriminacija bila kada biste vi rekli Vinkoviću ja tebe neću zaposliti jer si ti muškarac, a neizravna bi vrlo plastično rečeno mogla postojati kada vi meni ne biste rekli da me zbog toga nećete zaposliti ali bi iz nekih drugih okolnosti slučaja bilo razvidno da vi ne želite zaposliti muškarca na konkretnom radnom mjestu, jer će te primijeniti neutralni kriterij, praksu, seleksijski postupak i tako dalje, a onda će se posljedično morati dokazivati da zpravo vi ne želite zapošljavati muškarce ili žene. **Za kraj, htjeli bismo se vratiti još malo dilemama koje traže odgovor struke, zbog toga što je zakonodavac u Zakonu o radu propustio naznačiti dio prava koji proizlaze iz nekih drugih zakona. Recimo Zakon o blagdanima, spomendanima i neradnim danima u RH daje za pravo da svaki radnik na dane blagdana ili neradnih dana utvrđenih zakonom ima pravo ne raditi i na naknadu plaće kako da je radio. Možda nam možete pojasniti, imali tu elemenata za nezakonito postupanje poslodavca kada uskraćuje dijelu radnika naknadu za blagdan.** Ono što ste uvodno rekli da je zakon možda propustio, Zakon o radu i niti jedan propis u Hrvatskoj ne može predviđjeti sve situacije. Pri tom je iznimno nepopularno promatrajući s ove nomotehničke razine intervenirati u zakone na način da stalno upućujete na neke druge zakone, odnosno da zadirete u područje u kojem su regulirali neki drugi zakoni. Onaj koji primjenjuje propise mora ih poznavati, slažem se da tu može biti neujednačenosti i da zbog toga mogu nastupiti određene poteškoće, ali usudio bih se reći da smo mi čak zemlja u kojoj jako tražimo da sve mora biti normirano, a zpravo takav pristup normiranja značajno smanjuje mogućnost interpretacijskih kapaciteta interpretacije pojedine pravne norme. Neka druga zemlja bi s 60 zakonskih članaka regulirala i ne bi imala nikakvih poteškoća u rješavanju pojedinih pitanja u odnosu na nas kojima nas 9 zakona s 566 članaka ne bi pomogli u tome da razriješimo neko pitanje. ja nisam pristaša toga da moramo imati hiperinflaciju propisa, pristaša sam toga da mi moramo educirati one koji propise primjenjuju, da njihovi interpretacijski kapaciteti primjene tih propisa budu što veći i da se ne skrivaju iza zahtjeva za pretjeranim normiranjem pojedine norme, nego da koriste tu normu i interpretiraju je na odgovarajući način. Kod ove konkretnе situacije ne znam o čemu se radi, tu bih morao detaljnije promotriti tu cijelu situaciju. Mi imamo Zakon o blagdanima, spomendanima i neradnim danima u RH, ali u pravilu kada je riječ o plaći i naknadi za plaću koja se regulira kroz pravilnike o radu i kolektivne ugovore to se pitanje također u cijelom nizu poslovnih subjekata regulira, pa se utvrđuje naknada za plaću i neka druga rješenja koja kao takva postoje, međutim ne mogu vam davati nekakav konkretni odgovor. Naravno ako radnik radni na dane blagdana, na svoje neradne dane, naravno da mora biti plaćen u skladu sa zakonom, kolektivnim ugovorom i tomu slično, međutim ako se tu radi o kombinacijama određenih instituta onda bih morao promotriti cijelu situaciju da vam dam neki konkretniji odgovor, jer ne bih se usudio baš za neku tekuću situaciju koja je u postupku pred sudom sada apriori nešto tvrditi a da nemam sve pred sobom. Dosita mi je teško si plastično približiti tu cijelu situaciju.

Dio pitanja koja smo načeli ostaju za neku drugu priliku. Hvala Vam puno za razjašnjenja, pomoći i mišljenja. Hvala Vama.



PREGOVORI OKO III. ANEKS KU HŽI

PIŠE: Mario Grbešić
FOTO: Josip Trič

Čak 13 dana prije nego što je potpisani II. Aneks KU, Uprava HŽI donosi odluku o pokretanju pregovora za III. Aneks KU HŽI (očito se ishod pregovora unaprijed znao). Obzirom da oni koji u naše ime pregovaraju i pokušavaju nam „skrojiti sudbinu“ ne nalaze shodnim o svemu obavijestiti „radničku klasu“ u čije ime vode pregovore evo nekoliko informacija o pitanjima koja će se urediti budućim III. Aneksom KU:

- Detaljno će se urediti prekid rada kolodvora (članak 44. KU)
- U cijenu sata rada će se ugraditi dodatak na plaću za rad s željezničkim vozilima u pokretu (članak 152. stavak 1. alineja 8.

- KU)**
- **U cijenu sata rada će se ugraditi dodatak na plaću radnika na održavanju (članak 161. KU)**
 - **Detaljno će se razraditi kriteriji za utvrđivanje viška radnika (prilog 3A KU)**
 - **Usvojiti će se i novi prilog 7 KU (opis poslova prometnika vlakova)**

Kako su žuti socijalni partneri (čitaj: SŽH&SIHZ i Uprava HŽI) na primjeru II. Aneksa KU pokazali visoku razinu socijalne osviještenosti i širokogrudnost kod određivanja cijena sata rada za nadređene radnike ništa manje ne očekujemo niti na ovom aneksu. Minimum koji smo zajednički tražili prije potpisivanja

ovog KU je bio da radnici imaju radnopravnu zaštitu od poslovno uvjetovanih otkaza. Sljedeće što je tražio samo SPVH je bili uvođenje instituta minimalne plaće na radnim mjestima na način da niti jedan radnik bez obzira na rad u turnusu, rad s prekidom i dr. ne može dobiti nižu plaću od prosječno isplaćene plaće u HŽI na tom radnom mjestu umanjene za 10%.

Da je to i te kako izvedivo pokazuje i Odluka Uprave koja je trenutno na snazi i koja se primjenjuje za radnike koje imenuje i razrješava Uprava HŽI svojom odlukom (nadređeni radnici), a koja te iste radnike štiti upravo od prethodno spomenutog otkaza ugovora o radu, kao i zaštitu

minimalne plaće tih istih radnika. Pa tako u spomenutoj odluci definira sljedeće:

- Nadređenim radnicima (ajmo reći: II.klase) u slučaju razrješenje (otkazivanja ugovora o radu) **mora biti ponuđeno novo radno mjesto u okviru njihove stručne spreme u mjestu rada i cijena sata rada u visini najviše ugovorene cijene sata rada po KU HŽI uvećana za 10% i uvećane za radni staž. Navedena cijena im se upisuje**

u ugovor o radu i istu zadržavaju dok su god u sustavu HŽI i istu zadržavaju dok su god u sustavu HŽI

Očekujemo da sigurnost i zaštitu koju uživa ova kategorija radnika, nakon potpisivanja III. Aneksa KU uživaju i svi radnici HŽ Infrastrukture d.o.o. bez iznimke. Uz ovakav socijalni dijalog i razinu partnerstva koju autori KU pokazuju na svakom koraku bilo bi razočaravajuće išta manje od prethodno spomenutoga. **Do kada, narode?**





Dražen Koščak,
predsjednik SPVH podružnice Koprivnica

PRAVI ČOVJEK NA PRAVOM MJESTU

PIŠE: Dražen Lihatar
FOTO: SPVH

Članovi podružnice Koprivnica na izborima provedenim krajem prošle godine izabrali su na mandatno razdoblje od četiri godine vodstvo podružnice. Na čelo podružnice došli su kvalitetni, radišni članovi, članovi koji misle sindikalno, rade sindikalno i što je posebno značajno pravih ljudskih kvaliteta. Za predsjednika podružnice izabran je Dražen Koščak i moram priznati da u pripremi teksta kojim ga želim predstaviti imam velikih problema. Naime, trebam predstaviti radnika, člana našeg malog sindikata, osobu s interesantnim radnim i životnim putem, obiteljskog čovjeka, sudionika Domovinskog rata, muzički talen-tiranog, pravog prijatelja, odličnog slušatelja i kvalitetnog kritičara. Radnik koji je krenuo od čistača skretnica do radnog mjesta prometnika vlakova može imati primjerene radne i životne kvalitete. Iako je u obitelji bilo članova koji su radili na željeznicama ipak je za poziv željezničara presudno bilo poznanstvo i druženje s ljudima u puhačkom orkestru KUD Željezničar Varaždin i Koprivnica. Naime, Dražen je prvo krenuo stazama glazbe te je pohađao srednju muzičku školu u Varaždinu ali je nakon tri godine prekinuo školovanje. Tako je na željeznicu došao 1985. godine u kolodvor Koprivnica na radno mjesto čistača skretnica da bi iste godine odslušao tečaj i položio ispit za PT radnika. Nakon položenog ispita za PT radnika obavljao je poslove manevriste, tranzitera, postavnicičara, kočničara te stekao bogato radno iskustvo i radne navike. Svojom je upornošću i željom za napredovanjem upisao u Zagrebu prekvalifikaciju za prometnika vlakova odradivši

razliku između trogodišnjeg i četverogodišnjeg obrazovanja stekavši tako zvanje PT tehničara željezničkog prometa. Od 2001. godine radi u prometnom uredu kolodvora Koprivnica kao telegrafista a kasnije kao prometnik vlakova. U naš je sindikat pristupio 2002. godine i od prvog dana je surađujući a ponosno ističe i pod mentorstvom, nažalost danas pokojnog Kreše Posavca, skupljaо dragocjena iskustva sindikalnog rada. To iskustvo i predanost sindikalnom radu za dobrobit članova dovelo ga je na izborima 2011. godine do mjesta dopredsjednika podružnice Koprivnica a u posljednja dva mandata i predsjednika podružnice. Trenutno Dražen radi u profesionalnom statusu kao sindikalni povjerenik za ZNR prometnog sektora područne radne jedinice Sjever. Problemi koji postoje iz domene zaštite na radu su veliki i zadiru u sve dijelove sistema od radnika, uredaja, radnih prostorija, radne okoline. Nedostatak radne i službene odjeće, loši uvjeti rada i nezdrava radna okolina samo je dio slagalice i stoji činjenica da se po tim segmentima ne poduzima ništa ili tek pokoja vatrogasna mjera kako bi se ublažilo stanje na terenu. Prebacivanje krivice na dobavljače roba ili usluga samo je izlika za provođenje ušteda, nažalost na teret krajnjeg korisnika - radnika. Kod manjih popravaka i manjih zahvata obnove pojedinih radnih prostorija uskače podružnica tako da na način ručne kupnje nabavlja potrebni materijal za radove koje pak obavljaju sami radnici.

Kad imate takve radnike, koji rade i šute a s druge strane vidite da su za poslodavca samo broj onda vas

to mora žalostiti i revoltirati. Kad k tome dodate i prava iz Kolektivnog ugovora koja poslodavac tumači svojevoljno na svoj način kako njemu odgovara i još uz blagoslov i prešućivanje sindikata koji su realizirali takav oblik KU onda vas to dovodi do krajnjih granica izdržljivosti. Sada se vidi kako je iskustvo pregovarača poslodavca uspjelo „podmetnuti“ drugoj strani dobro pripremljen tekst KU koji je ubaćen u tempirano vrijeme. To kod SPVH ne bi prošlo. Zato i članstvo treba biti ustrajno u svom radu na radnom mjestu, u sindikatu i ne posustati u podršci i odlučnosti kad to bude potrebno.

Dražen je sudionik Domovinskog rata od 1990. - 1992. i kao zapovjednik satnije 117. Koprivničke brigade prošao zapadnoslavonsko bojište od Novske, Lipika, Pakrac, Banove Jaruge. Nositelj je Spomenice domovinskog rata kao priznanje za sudjelovanje u Domovinskom ratu. Dražen živi s obitelji u Koprivnici u obiteljskoj kući. Supruga Danijela zaposlena je u Podravci, kćerka Dorothea studentica je Geotehničkog fakulteta u Varaždinu a sin Dominik student je Elektrotehničkog fakulteta u Rijeci. Kada im se obvezе koje imaju poslože i kad se svi zajedno okupe, svako takvo vrijeme iskoriste za obiteljsko druženje u kući ili kakovom izletu.

Bio bih krajnje neodgovoran kada bih ovaj tekst zaključio na neki drugi način a ne konstatacijom da je danas malo takvih ljudi - pravi čovjek na pravom mjestu. Da, to je Dražen Koščak..



SVE NIJANSE ŽUTE

PISÉ: Nebojša Gojković
FOTO: Josip Tirić

Još od kraja 18. stoljeća i prve pojave radničkog organiziranja i kolektivnih radničkih akcija u svrhu poboljšanja standarda i uvjeta rada, a što se ujedno smatra i samim počecima sindikalnog djelovanja, pa sve do današnjih dana, sindikalni pokret iznjedrio je mnoge naše znane i neznane kolege koje su kao čelnici tog istog pokreta, svojim stavom, upornošću, a prije svega neprestanom borbom, radnička prava doveli do sadašnjeg civilizacijskog i općeprihvaćenog nivoa. Nerijetko su u toj borbi bili izvrnuti bestijalnosti kako vlasnika kapitala, tako i njihovih slugu i poltrona. Dok su neki stavove koje su zastupali platili na način da su bili izloženi šikaniranju, progonu, fizičkom nasilju i gubitku radnog mesta, neki drugi nisu bili te „sreće“ te su svoje stavove i ideale posvjedočili vlastitom žrtvom. Ne

treba ići tako daleko u povijest da bi se potvrdilo kako se kroz nešto više od dva stoljeća taj obrazac nije puno promijenio: od 1992. g. i Milana Krivokuce do 2016. g. i Dalibora Petrovića, princip je isti, sve su ostalo nijanse... Naravno, svako lice ima i svoje naličje, tako i među sindikalnim čelnicima ima onih koji su tu jednostavno zalutali, odnosno našli se spletom (po sindikalno dostojanstvo) nesretnih okolnosti. To su oni kojima su vlastiti interesi iznad svega i koji su za „30 srebrnjaka“ spremni prodati sve ono što se desetljećima strpljivo gradilo i za što su neki prije njih žrtvovali vlastito zdravlje i život. Oni su široj javnosti poznati kao žuti sindikalisti, što znači da nisu nezavisni već su sponzorirani od strane poslodavca, pa samim tim i djeluju tako da u svakoj prilici zastupaju njegove interese. Jednom od primjera takvog

djelovanja svjedočimo zadnjih nekoliko godina i kod nas u HŽ Infrastrukturi, a utjelovio ga je dobro nam znani „dvojac s kormilarom“, točnije dvije marionete čije konce, mora se priznati, prilično vješto povlači u našoj tvrtki najdugovječniji „VD-40“. Svoju lojalnost poslodavcu još jednom su potvrdili krajem prošle godine, potpisavši najlošiji Kolektivni ugovor u povijesti kolektivnog pregovaranja na HŽ-u. Vjerljivo nitko sa strane poslodavca ni u najljepšim maštajama nije mogao očekivati da će se naći netko od sindikalista tko će pristati na sve ono što je na kraju potpisano. Da smo kojim slučajem umjesto ovih kvazisindikalista na pregovore poslali dvije staroegipatske mumije, za pretpostaviti je da bi danas imali daleko bolji Kolektivni ugovor. Ako je netko pomislio da gore od toga ne može, prošli mjesec ovaj dvojac je i to

demanterao. Otišli su još korak dalje te potpisali 2. Aneks Kolektivnog ugovora. A u njemu - čudo; nešto dosad nezabilježeno u cjelokupnom sindikalnom djelovanju i kolektivnom pregovaranju. Pregovaralo se naime, o cijenama sata rada za 80 radnih mesta, redom onih egzotičnih, odnosno nadređenih. E, tu su ova dvojica pokazala svu svoju „sposobnost i umijeće“ pregovaranja. Tako su oni koji anonimno, u gluho doba noći šalju pamflete u kojima im kao glavnih motiv služi jedan stripovski lik kojeg isti identificiraju s našim sindikatom, potpisali nešto čega bi se bez ikakve sumnje postidio i sam „Superhik“. Da biste shvatili o koliko sramoti i prodaji sindikalnog dostojanstva je riječ, evo nekoliko detalja koji dovoljno govore sami za sebe:

- Za 1 (jedno) radno mjesto ugovorena je cijena sata rada od 37,60 kn
- Za 1 (jedno) radno mjesto ugovorena je cijena sata od 38,94 kn

Da je kojim slučajem pokojni Mladen Delić živ, zasigurno bi rekao: „Ljudi moji, ma je li to moguće? Ludnica, šta je ovo?“ Naravno da nije ludnica, jer u tom slučaju barem bi rukovodeći kadar bio normalan. Mada, bilo bi puno bolje da je riječ o ludnici, jer bismo tada mogli vjerovati da je nešto takvo potpisano zbog odsustva zdravog razuma, a ne korupcije. Što reći, ovo je nešto što bi trebalo ući u udžbenike povijesti kao trenutak kada je sindikalni pokret dotaknuo samo dno. Dok se nama smanjuju putni troškovi, dok za nas nema rasta plaća, dok nam se ukida pravo na dnevnice, dok ostajemo bez regresa i božićnice, dok imamo tromjesečnu preraspodjelu radnih sati, dok nam se uvode prekidi službe, dok nam se postrožavaju stegovne mjere, dok nemamo radnopravnu zaštitu, dotle oni koji su nam sve to velikodušno „omogućili“ pravdajući se da je to maksimum koji smo mogli dobiti i slaveći to kao nešto epohalno, ničim izazvani omogućavaju onima koji ionako imaju puno, da sada imaju još



više. A kad ih slušaš, iz usta ne samo da im teku med i mlijeko, već izljeću zlatnokrili leptiri, jednorazi i rajske ptice. Imao sam tu (ne)priliku da sam prisustvovao skupu u njihovoj organizaciji, gdje sam svjedočio jednom njihovom performansu u kojem je posebno dominirao onaj što šapuće (vjerojatno se podsvjesno boji toliku količinu gluposti izreći naglas). Šaptao nam je tada o sindikalnim akcijama, radničkim pravima i odgovornosti. Što bi rekao Balašević: „Pričat će ti o plovidbi ti što nisu sidro digli“. Samo pola godine kasnije, dotični se ponosno naslikavaju s poslodavcem koji im usput upućuje birane riječi hvale. Znam da su jadni oni sindikalisti koje poslodavac hvali, ali tko mu može zamjeriti na tome? Kako da ih čovjek ne hvali, kad su mu ovi dali „milijune“ razloga za to. I šta sad možemo očekivati nakon ovog Aneksa? Kad u jednoj tako velikoj tvrtki kao što je naša, oni koji i inače

odlučuju o svemu dobiju priliku da sami sebi određuju čak i visinu plaće, jedini problem koji mogu imati u tom određivanju je količina novca koja im stoji na raspolažanju i koja je već unaprijed podijeljena na sve zaposlenike. Pitanje je samo vremena kada će se isti odlučiti da smanje broj zaposlenika kako bi si time stvorili prostora od sume novca koja preostane sebi povećaju plaće. A zna se koji profil radnika u takvim situacijama postaje višak. Tako su oni koji su potpisali spomenuti Aneks, skupa s njim vjerojatno potpisali i otkaze za još nepoznat broj izvršnih radnika. Prije nekakvih 200-tinjak godina, jedan veliki državnik i još veći književnik, u svom najpoznatijem djelu napisao je slijedeću misao: „Svak' se rodi da po jednom umre, čast i bruka žive dobijeka“. Sad, ako mu je vjerovati u ovom dijelu koji se odnosi na bruku (sramotu), onda su 24. travnja 2017. g. ova dva „žućova“ postala besmrtna. Kao vrhunac



BROJ 64 svibanj 2017.

KAŠTEL SUĆURAC



PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić

Kolodvor Kaštel Sućurac je jedan od rijetkih kolodvora u regiji Jug koji nije predstavljen u našem listu pa je tako i na njega došao red. Kolodvor se nalazi na pruzi Knin-Split, između kolodvora Kaštel Stari i Solin. Kolodvor ima četiri prolazna kolosijeka i odvojak za industrijski kolosijek željezare. Prostor kolodvorske zgrade je lijepo uređen, osim prostora

bivšeg skladišta koje je izgorjelo prije nekoliko godina a ostatak na žalost nitko nije uklonio pa sada zgarište kvari lijepu sliku kolodvorskog platoa. Prometni ured je jedan od uređenijih na našem području, raspolaze sa čajnom kuhinjom koja je kompletno opremljena. Dežurni prometnik kaže da je jedina zamjera što se tiče ulaznih

vrata koja su drvena i jako stara pa kad zapuše bura, puše sa svih strana.

Za razliku od kolodvorske zgade blok kućice su priča za sebe. Ispucani i neofarbani zidovi, ukratko derutne i neodržavane vase za hitnim sanacijama kao uostalom i sve blok kućice u našoj regiji.

BROJ 64 svibanj 2017.



SPORT I KULTURA PREŽIVJELI SUŠU

PISÉ: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Finansijska suša koju HŽ Infrastruktura posljednje tri godine provodi u odnosu na svoja sportska i kulturno umjetnička društva rezultirala je čudnim rezultatom. Samo da spomenemo da je član Hrvatskog kluba „Lokomotiva“, Ivan Lizatović na prvenstvu Europe održanom u Novom Sadu osvojio zlatnu medalju. Rukometnice „Lokomotive“ u finalu EHF Challenge Cupa protiv švedske ekipe Höörs H 65 brane četiri gola prednosti (**osvojile su taj kup pobjedivši i u Švedskoj**), a HKUD „Željezničar“ Osijek putuje na kinesku turneju. Ukoliko sam koga izostavio ispričavam se, ali mislim da je jasno što želim reći. HSD „Lokomotiva“ djeluje

pune 102 godine, a s obzirom na odnos Uprave HŽ Infrastrukture prema sportu i kulturi, stota obljetnica umjesto da se primjereni obilježila, nije se smjela niti spomenuti. Bizarno ali doista je tako. Nepromijenjena imena HSD „Lokomotiva“, preživjela je Austro Ugarsku monarhiju, Kraljevinu Jugoslaviju, Nezavisnu državu Hrvatsku, socijalističku Jugoslaviju i sada je nekome u hrvatskoj državi na pamet palo kako su kultura i sport nepotrebni u željezničkom sustavu. Da se odmah razumijemo, tu se ne radi o velikim novcima. Sportaši i članovi naših kulturno umjetničkih društava navikli su na skromne uvjete. Jer radi se o tome da se sponzoriranje

(reklamiranje) svelo na nula kuna.

Dobro plaćeno pisanje budalaština

I sada ću Vam (podvučeno žutom) citirati odgovor u ime Uprave HŽ Infrastrukture iz siječnja 2015. na molbu HSD „Lokomotiva“ za produljenjem ugovora o reklamiranju:

„S obzirom na izvore financiranja definirane Zakonom o željeznici (državni proračun, krediti), sponzorstva i donacije nisu preporučljivi u poslovanju HŽ Infrastrukture te nismo u mogućnosti izaći vam u susret i produljiti ugovor o reklamiranju.“

Ravnateljica Ureda Uprave Martina Elizabeta Lovrić

Za početak samo bih nadopunio kako su izvori financiranja HŽ Infrastrukture i iznajmljivanje poslovnih prostora, prodaja trasa, najam strojeva i mehanizacije, prihodi od usluga informacijsko - komunikacijske tehnologije, prodaja robe i materijala, sporedne djelatnosti i ostali prihodi.

Meni je impresivna tvrdnja kako prema Zakonu o željeznicama sponzorstvo i donacije nisu preporučljivi. Gdje to piše, u kojem članku? Čitao sam spomenuti zakon i nisam taj članak uspio naći. Pa zbog čega se onda ravnateljica poziva na nešto što ne piše?

Idemo dalje. Sljedeće godine u veljači, Uprava HŽ Infrastrukture donosi Pravilnik o donacijama i sponzorstvima društva HŽ Infrastrukture d.o.o.

Uglavnom Ravnateljstvo Ureda zaprima zahtjeve pa predlaže Upravi, ali sve u svemu kao i prethodne godine, pa sve do današnjih dana sve se svelo na nula kuna. Dragi sportaši samo vi pišite, dok o sportu i kulturi odlučuju oni koji o tome pojma nemaju, uzalud vam trud svirači.

HŽ Infrastruktura prema službenim podacima posluje pozitivno. HEP vrlo pozitivno posluje. I dok HŽ Infrastruktura ne daje niti lipu vlastitim društвima, HEP pomaže rukometnu reprezentaciju Hrvatske, Hrvatski olimpijski odbor i još puno toga. I neka, ali koja je logika u tome da mi ne pomažemo vlastita društva?

Nema je. I to je sramota. Tele dva daaa...





KVALITETA I SIGURNOST VOZNOG REDA

izvor: <https://www.linkedin.com/pulse/kvaliteta-i-sigurnost-voznog-reda-dra%C5%BEen-kau%C5%BEeljar>

I. Uvod

U tradicionalnom, jedinstvenom, željezničkom sustavu vozni red je bio temelj rada. Definirao se je kao plan prometa vlakova za prijevoz putnika i tereta te vlakova za željezničke potrebe. Vozni red je bio prva procesna faza – planiranje. Kao temeljni tehnički i tehnički plan bio je podloga za cijelokupno poslovno planiranje željezničkog poduzeća.

Ulagani elementi za izradu voznog reda dijelili su se na prijevozne tokove i na materijalno tehničke resurse. Prijevozni tokovi su se dalje razrađivali na tokove putnika i roba što znači da su za te aktivnosti trebale prvenstveno biti zadužene organizacijske jedinice putničkog i teretnog prijevoza. Bilo da je riječ o međunarodnim ili unutarnjim prijevoznim tokovima. Kako je u jedinstvenom željezničkom poduzeću

bila i jedinstvena služba voznog reda tako su se utvrđivanjem prijevoznih tokova prvenstveno bavila grupe stručnjaka unutar te službe. Materijalno tehnički resursi su se dijelili na stabilna i pokretna sredstva. U stabilna sredstva su ulazili svi građevinski i elektrotehnički podsustavi željezničke infrastrukture, a u pokretna sredstva su ulazila vučna vozila te putnički i teretni vagoni, ali i vozila željezničke mehanizacije zadužena za održavanje infrastrukturnih podsustava. I ono što se često zaboravlja osiguranje rezervnih ili pričuvnih dijelova za materijalno tehničke resurse.

Iako se u grubo moglo reći kako stabilna sredstva i željeznička mehanizacija pripadaju infrastrukturnim podsustavima, a vučna vozila, putnički i teretni vagoni prijevozničkim podsustavima, u samoj podjeli je dolazio do određenih razmimoilaženja. Kao što su na primjer manevarske lokomotive. A s manevarskim lokomotiva je išla

i odgovornost pripreme ulaznih elemenata voznog reda vezanih uz manevarski rad.

Željeznički izvršni radnici, iako nisu dio ulaznih elemenata, ipak su bili uključeni u izradu voznog reda u kasnoj fazi.

Kolika je važnost voznog reda prepoznaju i dva zakonska akta: Zakon o željeznicama koji naglasak daje na kvalitetu usluge te Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava koji naglasak daje na sigurnost usluge, odnosno siguran tijek prometa.

II. Kvaliteta voznog reda

Zakonom o željeznicama danas se vozni red definira kao skup podataka koji određuju sva planirana kretanja vlakova na određenoj infrastrukturi tijekom razdoblja za koji isti vrijedi. Ta je definicija puno lošija od one prethodne i pomiče vozni red iz temeljne, planske, aktivnosti svakog željezničkog poduzeća u određenu administrativnu razinu – skup

podataka. Koliko je to nedovoljna definicija pokazuje čl. 7. istog zakona koji govori o načelima funkcioniranja tržišta željezničkih usluga i povezuje ga sa izradom i primjenom voznog reda. Istina, ovdje je naglasak prvenstveno na usluge upravitelja infrastrukture, a ne i na prijevozničke usluge. Zakon o željeznicama temeljno postavlja vozni red kao aktivnost koja se tiče prvenstveno upravitelja infrastrukture i ostavlja sljedeće ulazne elemente potpuno nepokriveno:

- prijevozni tokovi putnika i tereta – koji su sastavni dio tržišta i izravno utječu na stvaranje željezničkih usluga
 - vučna vozila (lokomotive i motorni vlakovi) te putnički i teretni vagoni.
 - Ad hoc zahtjevi (čl. 45.)
 - Infrastrukturni kapacitet za potrebe održavanja željezničke infrastrukture (čl. 48.)
- Isto tako se vidi u poglavljiju XI. koji govori o prekršajnim prijavama da se prvenstveno oko voznog reda može kazniti upravitelju infrastrukture.
- Sustav pokazatelja kvalitetom prvenstveno utvrđuje područje kašnjenja vlakova i međusobne odgovornosti između upravitelja infrastrukture i prijevozničkih poduzeća. Takvo tumačenje sustava upravljanja kvalitetom ne prati najnovije zahtjeve norme ISO 9001. Godišnje izvješće o upravljanju kvalitetom prije bi trebalo obuhvaćati:

- analizu postojećeg stanja (ulaznih elemenata voznog reda)
- analizu kašnjenja vlakova (vrste i vrijeme kašnjenja, uzroci i odgovornosti)
- pregled najznačajnijih negativnih nesukladnosti (odstupanja od utvrđenog voznog reda)
- pregled mjera za otklanjanje utvrđenih nesukladnosti i poboljšanje voznog reda.

Bez obzira bila riječ o upravitelju infrastrukture ili željezničkom prijevozniku bilo bi dobro preispitati koliko određeno željezničko poduzeće može dobiti licencu ako ne može osigurati minimalnu kvalitetu voznog reda.

Temeljem odredbi Zakona o željeznicama izrađuje se pod zakonski akt Pravilnik o izradi i objavljivanju voznoga reda u željezničkom prometu koji se prvenstveno bavi zahtjevima prema upravitelju infrastrukture: infrastrukturni kapaciteti, proces izrade voznog reda, izrada voznog reda te promjene voznog reda. Na taj način je željezničkim prijevoznicima prepusteno na slobodnu volju koliko će biti zainteresirani za vozni red kao temelju plansku aktivnost i alat za





tržišni nastup. Danas se to najbolje vidi u teretnom prijevozu gdje je tržište otvoreno pa se sad već nalazi više prijevoznika. Oni uspješni posebnu pozornost su posvetili voznom redu.

III. Sigurnost voznog reda
Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava ima zasebno poglavlje o voznom redu. U ovom zakonu vojni red se definira kao utvrđivanje podacima od značaja za sigurno odvijanje željezničkog prometa za sve planirane vožnje vlakova tijekom razdoblja u kojem je isti na snazi, a u skladu s propisom kojim se uređuje željezница. Na taj način se vojni red osim s kvalitetom usluge, izravno povezuje sa sigurnošću prometa. Ti zahtjevi jednako se odnose i na upravitelja infrastrukture i na prijevoznike. Poveznica sigurnosti i voznog reda u čl. 81. ovog Zakona prvenstveno se na brzinu vožnje vlakova i na sigurnu vožnju vlaka. Ipak tu poveznici bi trebalo proširiti na siguran tijek prometa oko obuhvaća:

- sigurno,
- redovito (obuhvaća gušće

prometovanje vlakova, umjesto povremenog prometovanja)

- uredno (obuhvaća vojni red sa što manje kašnjenja, a što je već dijelom propisano u Zakonu o željeznicama)
- neometano (obuhvaća organizaciju redovitog održavanja, i prekida prometa radi izvanrednih dogadaja ili zatvora pruga) odvijanje prometa.

Kao što je to slučaj s kvalitetom voznog reda, Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava nameću izradu pod zakonskog akta kojim se reguliraju zahtjevi vezani uz siguran tijek prometa i vojni red. U Pravilniku o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnoga tijeka željezničkoga prometa vojni red se pojavljuje u sljedećim poglavljima:

- Službena mjesta na pruzi (čl. 7.)
- Označavanje vlakova (čl. 12.)
- Brzina manevarskog kretanja (čl. 19.)
- Ranžiranje (čl. 24.)
- Opće odredbe o kočenju (čl. 36.)
- Kočenje lokomotivskih vlakova (čl. 59.)
- Proračun učinka kočnica vlaka (čl. 62.)
- Sastavljanje vlaka (čl. 77.)
- Uporaba i otprema vučnih vozila (čl. 80., 81. i 82.)
- Masa vlaka (čl. 84. i 86.)
- Osoblje vlaka (čl. 88.)
- Najveća dopuštena brzina vlaka (čl. 93.)
- Brzine preko skretnica (čl. 96.)
- Uvođenje vlakova u promet (čl. 97.)
- Objavljivanje prometa vlakova (čl. 98.)
- Obavještavanje osoblja vlaka o prometu vlakova i sigurnosnim mjerama (čl. 99.)
- Temeljni uvjeti za kretanje vlakova (čl. 104.)
- Opće odredbe o osiguranju voznoga puta (čl. 110)
- Osiguranje voznoga puta u kolodvorima (čl. 112)
- Dolazak i zadržavanje vlaka u kolodvoru (čl. 121. i 122.)
- Iznimani prolazak odnosno zaustavljanje vlaka u kolodvoru (čl. 123. i 124.)
- Otprema odnosno prolazak vlaka (čl. 126. i 127.)
- Vožnja preko ŽCP-a u izuzetnim situacijama (čl. 129.)
- Upravljanje vožnjom vlaka (čl. 130.)
- Dužnosti osoblja vlaka tijekom vožnje i zadržavanja u među kolodvorima (čl. 132.)
- Nastavljanje vožnje i povlačenje vlaka s otvorene pruge (čl. 140.)
- Promet vlakova nepravilnim kolosijekom (čl. 143.)
- Obostrani promet (čl. 151.)
- Promet vlaka do nekog mjeseta na pruzi (čl. 152.)
- Zatvaranje pruge odnosno kolosijeka (čl. 155.)
- Lagana vožnja (čl. 156.9)
- Reguliranje prometa vlakova za vrijeme neispravnosti na SS uređajima (čl. 160.)
- Reguliranje prometa vlakova za vrijeme neispravnosti sredstava za sporazumijevanje (čl. 165.)
- Operativno reguliranje prometa (čl. 174.)

Iz samog pregleda prethodnih aktivnosti vidljiva je velika poveznica između voznog reda i sigurnosti kojoj se mora posvetiti velika pozornost. Osnovna razlika u odnosu na Pravilnik o izradi i objavljivanju voznoga reda u željezničkom prometu koji se bavi izradom voznog reda, odnosno planiranjem prometa vlakova, ovaj pod zakonski akt prvenstveno utvrđuje zahtjeve vezane uz realizaciju ili izvršenje voznog reda za koji je zadužena prometna operativa. I to je bio druga temeljna aktivnost u tradicionalnoj željezničkoj - operativa. Ustvari, ponekad se prednost davala operativi, ali prvenstveno je to bio vojni red kao planska aktivnost.

IV. Zaključno

Danas smo svjedoci kako je željezница samo još jedan bunar bez dna. Milijarde kuna se slijevaju u željeznički sustav, a usluga je sve lošija i skupljaa. Željeznička infrastruktura je u lošem stanju, infrastrukturni projekti nikad ne završavaju i svi za sobom vuku neriješene odnose zbog kojih se ne dobivaju uporabne dozvole. Sve više se na HŽ Infrastrukturu gleda kao da je građevinsko poduzeće koje radi samo radi samih sebe. Prijevoznici, pa ni upravitelj infrastrukture se ne bore

na nove korisnike usluga. Osobito gdje se ne zna odgovornost tko je za što zadužen. Poput na primjer izgradnje perona u manjim službenim mjestima. Upravitelj infrastrukture nema novce za kolodvore koje bi najradije ukinuo, a prijevoznici ne mogu dobiti starije osobe na prijevoz jer takvi putnici ne mogu ući u visoke vlakove. Prije ili kasnije svi po malo napuštaju željeznicu kao oblik prijevoza.

Zbog toga je potrebno ponovo prepoznati vojni red kao temeljnu aktivnost u željezničkim poduzećima koja daje smjer svima drugima (građevincima, elektrotehničarima, strojarima, finansijašima, pravnicima, menadžerima sigurnosti...) u kojem pravcu trebaju usmjeriti svoje poslovne aktivnosti. To je moguće postići uz osuvremenjivanje propisa kojima se jednoobrazno definira pojам voznog reda i standardizira njegova izrada:

- Zakon o željeznicama te Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava trebaju prepoznati važnost i prioritet voznog rada, a iz samog Zakona u pod zakonske akte prebaciti sve što se tiče detaljne razrade zakonskih zahtjeva
- Pravilnik o izradi i objavljivanju voznoga reda u željezničkom prometu mora uključiti i razradu zahtjeva vezanih uz vojni red prema željezničkim prijevoznicima
- Pravilnik o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnoga tijeka željezničkoga prometa vojni red mora jasno opisati aktivnosti kojima su vojni red i siguran tijek prometa povezani

• željeznička poduzeća moraju na

temelju zakonskih i podzakonskih akata izraditi interne akte kojima se propisuje način izrade voznog reda i obavljanje sigurnog tijeka prometa.

Prije bilo kojeg izvršenja prijevoza potreban je plan, a vozni red upravo predstavlja plan prometa vlakova za prijevoz putnika i tereta. Kad prijevoznici nemaju takav plan prometa vlakova što mogu očekivati? Izvršenje rada s povećanim troškovima i manje prihode, odnosno gubitak. Prijevoznici koji sustavno utječu na smanjenje troškova i povećanje prihoda stječu i konkurenčku prednost. Zbog toga je više nego očita potreba pripremanje i obrađivanje prijevoznih tokova, eksploatacije prijevoznih sredstva i osiguravanje optimalnog broja izvršnih radnika.

Zašto smatrate da upravitelj infrastrukture nije građevinsko poduzeće?

Nedavno ste na svojim web stranicama objavili video zapis s okruglog stola u Kninu gdje je kolega Almer došao nepripremljen. Odnosno, uopće nije bio upoznat sa stvarnim stanjem prijevozničkog tržišta te potreba srednjodalmatinskih luka i privrede susjedne Bosne i Hercegovine. Od nastajanja HŽ Infrastrukture kao samostalnog poduzeća kontinuirano je nazadovanje prometne djelatnosti. I u području planiranja (sektor pristupa infrastrukturom) i u području izvršenja (prometni sektor). Posljedica je sva manji rad na većini pruga. Pa čak i potpuni prekid prometa. Zamislite da imate poduzeće sa 10 autobusa za javni prijevoz, a u poduzeće zaposlite samo automehaničare i perače autobusa. Ta vozila mogu blistati od čistoće i besprijeckorno raditi, ali poduzeće će propasti ako se nitko ne potruditi s privlačenjem putnika. Upravo zbog toga bi u HŽ Infrastrukturom glavni poslovni procesi trebali biti iz područja prometne djelatnosti, a procesi podrške iz područja građenja i održavanja elektrotehničkih i građevinskih infrastrukturnih podsustava. Dok god bude obrnuto poduzeće će i dalje tonuti sve dublje.

Pitanja koja smo postavili autoru

Kako prijevoznici stječu prednosti ako imaju ustrojene poslove voznog reda?



IVICA ČAVLINA CVAJ,
manevrist u kolodvoru Zagreb RK

MI SAMO RADIMO I TO JE TO

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Slično kao i četrdesetak njegovih kolega s područja Novske, **Ivica Čavlina Cvaj** na posao putuje u Zagreb. Dio ljudi ostaje na Glavnem kolodvoru, a dio ih gradskim prijevozom nastavlja do ranžirnog kolodvora. Otkako vlak putuje preko dva sata do Zagreba, dio ljudi se udružuje i na posao putuje osobnim automobilom. I naš sugovornik je zajedno s četiri pet kolega iz Stare odnosno Nove Subocke uglavnom prešao na prijevoz automobilom.

- „Nas petorica smo iz susjednih mjeseta i vozimo na smjene. Od 110 kilometara putovanja dio se vozimo auto cestom, a dio običnom cestom. Za otprilike sat i deset minuta, dovezemo se direktno do posla. Za prijevoz dobivamo 950 kuna i to nam je skoro dovoljno. Radimo u turnusima pa manje putujemo, a naši kolege koji rade „na osmici“ u Održavanju ili u Vuči teško da se mogu pokriti.

Nakon što je dvije godine proveo u Hrvatskoj vojsci, nakon rata kao razvojačeni branitelj završio tečaj za manevristu, Ivica Čavlina počeo je 1996. godine raditi na ranžirnom kolodvoru. S „beneficijom“ do danas je nakupio trideset godina radnog staža. Kada govorimo o poslu na ranžirnom kolodvoru Ivica Čavlina je svjestan kako ga je posljednje godine osjetno manje i da bi svi bili zadovoljniji da je više posla.

- „Od 1996. ovdje skačem po vagonima i poznam svaki kolosijek, svaku skretnicu. Znači sam da nije lako pogotovo zimi kad je sklisko, kad je magla... Kao i svi kolege, radim i što ćeš drugo,

a nadam se da će se i posao vratiti.“
Zajedno sa suprugom Đurđicom i mlađom kćerkom Mijom živi u Staroj Subockoj pokraj Novske. Starija kćerka Žana je završila srednju školu za medicinske sestre u Pakracu i već devet mjeseci radi u Zagrebu.

- „Supruga radi u tekstilnoj industriji u Novskoj. Zadovoljni smo kad se uzme u obzir kako u Novskoj radi par pilana i pogona tekstilne industrije.“

Kako uskoro dolaze ljetni mjeseci, obitelj Čavlina se priprema na Uglijan. S obzirom na kolektivni

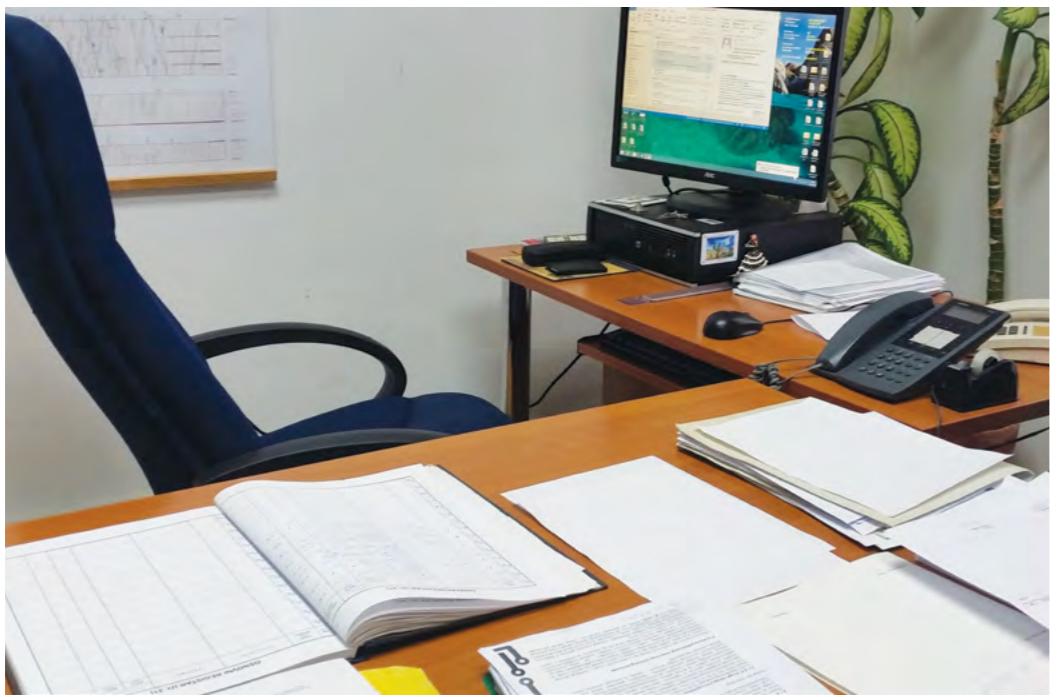
odmor kojeg supruga koristi u kolovozu, na more će u najljepšem mjesecu.

- „Volio bih da svi idemo, ali ne znam hoće li Žana moći dobiti godišnji odmor. Bilo bi lijepo da svi idemo jer na Uglijanu nam je izuzetno povoljno i u svakom pogledu dobro.“

I na kraju, pitanje - od kuda nadimak Cvaj po kojem ga svi znaju:

- „Tako su svi zvali moga oca Miju, i ja sam samo naslijedio taj nadimak.“





ŠTO SE IZA BRDA VALJA?

PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Lihtar

Prvi dan travnja osim što je uvriježen kao dan za šalu i jedan od najsmješnijih i najzabavnijih dana u godini te je jedini dan u godini na koji je "legalno" smisljati viceve, šale i neugodne smicalice svojim prijateljima, obitelji i suradnicima. No, takvo što nisu doživjeli i neki zaposlenici HŽ Infrastrukture, direktori, voditelji, šefovi koji su odlukom Uprave društva razriješeni svojih dužnosti zbog primjene Pravilnika o organizaciji HŽ Infrastrukture a koji je stupio na snagu prvog travnja ove godine. I to nije bila šala bila je to preozbiljna stvar. Ono što najviše smeta u donošenju takvih odluka, koje su vjerojatno iz nekog razloga opravdane, je odnos prema tim zaposlenicima, način na koji su saznali tu informaciju. Mislim da su ti radnici - zaposlenici i koji su u sistemu godinama, zaslužili barem obrazloženje zašto?? Tako je i šef kolodvora Varaždin u petak

navečer prvo telefonski a onda i putem maila (vjerojatno da se ima pisani trag) obaviješten da od sutra, prvog travnja ne obavlja poslove jer postoji neki razlog iz Pravilnika o organizaciji zbog koje te poslove više ne može obavljati. Ne ulazeći u pravnu stranu takvih odluka ili provoditi analizu da li je dosadašnji šef kolodvora zadovoljio ili ne u proteklih devet godina na tom radnom mjestu, ipak smeta činjenica da je na to radno mjesto imenovan radnik sa stručnom spremom B, da do imenovanja nije bio upoznat s Poslovnim redom kolodvora, tehnološkim procesom rada, da nema niz edukacija od ZNR, SAP-a, ekologije, seleksijskih intervjuja, zaštite i spašavanja, imenovanja u povjerenstva.... Pravilnik o organizaciji propisuje stručnu spremu „A“ za radna mjesta šefova kolodvora koji su navedeni u Pravilniku a isto tako daje mogućnost da u slučaju

ako pojedini radnici nemaju potrebne uvjete stručne spreme mogu obavljati te poslove do 31.12.2018. godine. Zašto se to isto ne primjenjuje i za potreban stručni ispit? Zašto poslodavac nije omogućio u proteklim godinama radnicima koji su završili više i visoke škole polaganje tih stručnih ispita?

Osobnopravljeno imenovanog šefa u kolodvoru Varaždin i za njega ne mogu napisati nikakve loše riječi. Zbog toga ne bih želio da se ta osoba iskoristila samo radi nečeg drugog, u pozadini tajnovitog, jer se takve stvari ne dogadaju slučajno. Varam li se bit će sretan. Zato je i naslov ovog članka Što se iza brda valja? jer ne znamo i ne vidimo preko brda ali čujemo tutnjavu, vidimo dim i prašinu ali ne znamo od čega.

TEAM BUILDING U PRIRODI

PIŠE: Darko Vurdelja
FOTO: Dražen Držić

U organizaciji SPVH podružnice Sisak dana 29. 4. 2017. održan je drugi team building u Adrenalin parku u Pobrđanima kod Sunje. Malo pitomo mjesto na osami gdje vlasnik Marijan Žarinčić stvara carstvo za odmor i opuštanje, bavljenje raznim sportovima i zabavama, pružilo nam je po drugi put domaćinstvo u druženju članova SPVH podružnice Sisak, umirovljenika i ostalih zainteresiranih za druženje.

Adrenalin park Sunja nalazi se na malom brdašcu poviše Sunje, iznad sela Staza u predivnom prirodnom šumskom okruženju. Na vrhu brdašca smješteni su objekti starog obiteljskog gospodarstva koje je vrijedni i nadasve prijateljski raspoložen vlasnik pretvorio u ugostiteljski objekat s odličnom kuhinjom, salom za domjenke te nekoliko terasa. Uz odličnu gastronomsku ponudu te mogućnost korištenja pecare, roštilja i hladnjaka u vlastitom aranžmanu, adrenalinski park obiluje sadržajima kao što su Paintball poligoni na otvorenome sa zaprekama i prirodni šumski poligon, adrenalinski viseći poligon, poligon za streličarstvo, živi stolni nogomet, mali nogomet te staze i najam quvadova kao i terenskih bicikala te organizaciju igara u stilu seoske olimpijade. Svi ti sadržaji su prilagođeni kako za odrasle tako i za djecu, te dostupni po vrlo prihvatljivim cijenama.

Na poziv organizatora odazvalo se 27 osoba koje su uz druženje i ručak održale i turnir u belotu. Na raspolaženju smo imali i ostale

terene koje smo koristili za zabavu. Adrenalin park nam je omogućio „druženje“ sa 3D metama životinjskih vrsta i gađanje istih. Veliki dio posjetitelja se zabavio i na visećoj kuglani i pikadu.

Nakon raskošnog ručka se pristupilo turniru u belotu na koji je prijavljeno 5 ekipa. Nakon napete borbe i dugog razigravanja pobjedu su odnijeli Leonardo Gavrić prometnik vlakova u kolodvoru Majur i Željko Bodić skretničar u mirovini. Drugo mjesto su osvojili Zlatko Iskra i Stevan Aleksić a treće mjesto Ivica Boltužić i Vlado Rožić. Naravno sva tri mesta su nagrađeni prigodnim poklonima koji nisu neka velika vrijednost ali su ipak veliki znak pažnje i zahvale za uloženi trud i koncentraciju.

Druženje se nastavilo do kasnih poslijepodnevnih sati uz pjesmu i veselje.

Još jednom se zahvaljujemo Adrenalin parku na vrlo kvalitetnoj organizaciji i dočeku gostiju te ovim putem svima iskreno zahvaljujemo na ugodnom druženju i veselimo se ponovnom susretu koje ćemo u dogledno vrijeme ponovo organizirati na istome mjestu nadamo se da će se tradicija team buildinga SPVH-a sa svim radnicima našeg područja nastaviti na obostrano zadovoljstvo!



MALE TAJNE „VELIKIH MAJSTORA“ KOLEKTIVNOG PREGOVARANJA - DNEVNICE

PIŠE: Mario Grbešić
FOTO: SPVH



Od prvog dana mjeseca travnja (na žalost nije onaj poznati aprili-li-li...) poslodavac je bez puno najave dao naputak rasporednim radnicima, vidljiv kroz jednu od mnogih aplikacija kojima se isti koriste, kako se privremeni raspored više ne smatra službenim putovanjem. Prevedeno znači da poslodavac smatra da bilo kojeg radnika može privremeno raspoređiti bilo gdje, pa bilo to udaljeno 10 ili 50 km od njegovog mesta rada ili uobičajenog prebivališta bez ikakve naknade ili prava na dnevnicu.

Uporište za navedenu tvrdnju našli su, a gdje drugdje, nego u novom

KU HŽI. Kako kaže sindikalna strana koja ga je potpisala, u tom „dobrom“ kolektivnom ugovoru, poslodavac je uspio izbaciti jednu bitnu stavku koje je onemogućavala upravo ovaku poslodavčevu samovolju navedenu u prvom stavku ovog teksta. Kraj epipe koja ne vidi ni pored zdravih očiju također su u članak koji definira privremeni raspored stavili i dodatak kako bi si omogućili ovaku odluku.

Tekst u starom KU glasio je ovako: „Ako izvanredne potrebe rada zahtijevaju, bez izmjene ugovora o radu radnik može **privremeno obavljati poslove drugog radnog mesta ili istog radnog mesta u drugom mjestu rada** koji odgovaraju njegovoj stručnoj spremi...“

Dok tekst u novom KU glasi ovako:

„Ako izvanredne potrebe rada zahtijevaju, radnik je dužan, bez izmjene ugovora o radu

privremeno obavljati poslove drugog radnog mesta ili istog radnog mesta u drugom mjestu rada koji odgovaraju njegovoj stručnoj spremi...“

Primjećujete razliku? Umjesto „može“ sada piše „je dužan“, umjesto samo „drugog radnog mesta“ sada piše „ili istog radnog mesta u drugom mjestu rada. „Majstori“ su također u dijelu koji se tiče prava na dnevnicu u potpunosti izbacili članak koji je jasno definirao pravo na dnevnicu kod privremenog rasporeda na udaljenosti većoj od 30 km. Članak je glasio ovako:

„U slučaju kada je službeno putovanje obavljeno radi zamjene, ispmaganja, doškolovanja, privremene promjene mesta rada, održavanja i sl. pod uvjetima iz članka 176. i 178. ovog Ugovora radnik ostvaruje pravo na dnevnicu obračunatu temeljem naloga za službeno putovanje s prilogom, ako se svaki dan vraća kući. Ako se radnik ne vraća kući svaki dan ostvaruje pravo na 70% iznosa.“

Sve navedeno dovodi nas do toga da radnik koji ide na zamjenu u kolodvor udaljen recimo 60 km od njegovog prebivališta ostvaruje samo pravo na novi iznos prijevoza. Kako je prijevoz totalno sj.... što je opće poznata činjenica jasno je da je ovo iznimno štetno za radnike.

Ali za koje radnike?

Tzv. osmičari - nadgradnja i ostali se u pravilu privremeno ne raspoređuju.

Kada se njih upućuje na teren oni i dalje ostvaruju pravo na dnevnicu (neko od njih to koriste u tolikoj mjeri da se čovjek zapita zašto uopće imaju urede - stalno su na terenu). Radnici održavanje također nisu oštećeni. Osim što se isti također u pravilu privremeno ne raspoređuju zbog prirode svog posla na raspolaganju su im i putni nalozi i službena vozila tako da nemaju nekih problema.

I na kraju ostaju nam radnici prometnog sektora. Ove odredbe u najvećoj mjeri štete izvršnim radnicima prometnih poslova. Zahvaljujući kojim radnicima je SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE reprezentativan u HŽI i ima pravo kolektivno pregovarati? Upravo radnicima prometnih poslova jer od tisuću i nešto sitno članova koliko SŽH ima u HŽI oko 800 njih je iz prometnih poslova.

Kako SPVH nije potpisnik sramotnog KU i zbog nezakonitog potpisivanja istog smo podigli sudsku tužbu kojom tražimo da ga se proglaši ništavnim, jasno je čija je ovo isključiva odgovornost. I upravo Vas 800 gore spomenutih koji ovo čitate možete učiniti pomak uskraćivanjem povjerenja onima koji su Vas ovako sramotno zastupali i u Vaše ime vodili pregovore. U suprotnom i kada kolektivni ugovor padne na sudu ta ekipa je spremna i dalje u Vaše ime potpisati novi jednako loš.



ŽELJEZNICA I FILM The Beatles: Eight Days A Week - The Touring Years, 2016.

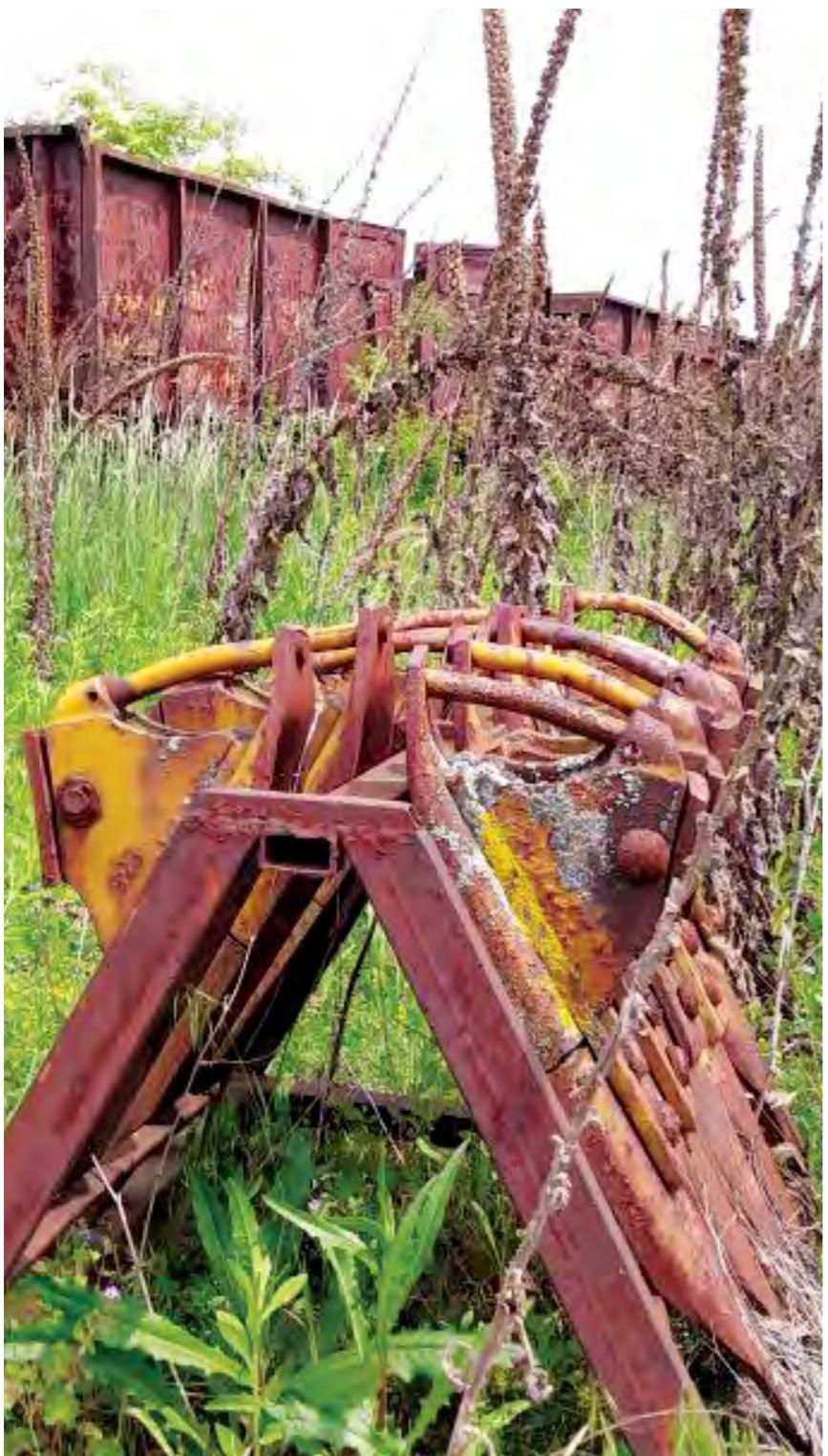
PIŠE: Robert Jukić
FOTO: ustupio Discovery Film & Video

Jedna od najznačajnijih rock grupa svih vremena, ako ne i najznačajnija, britanski su The Beatles. A i oni koji to znaju i misle da sve znaju o njima, mogu još toga saznati. Priču o tome kako su (tada nazvani) 'čupavci' iz Liverpoola 'pokorili svijet', govori glazbeni dokumentarac dvostrukog Oscarovca Rona Howarda pod originalnim naslovom 'Eight Days a Week - The Touring Years'. Film je fokusiran na godine turneja (250 koncerata od 1963.-1966.!) grupe koja je živjela u pokretu od koncerta do koncerta, pišući nove pjesme u kombijima i objavljivajući po dva albuma godišnje. Njihov posljednji zajednički koncert,

nakon pauze od nekoliko godina u kojima su snimali u studiju, bio je 1969. na krovu njihove londonske poslovne zgrade. Paul McCartney kaže kako su uspjeli opstat zato što su se kao prijatelji držali zajedno, a nisu bili usamljeni pojedinci poput legendarnog Elvisa Preslyja. Film je ilustriran arhivskim snimkama i fotografijama s turneje, a glavni sugovornici su dvojica preostalih članova, Paul McCartney i Ringo Starr. Fanovska iskustva iz toga razdoblja iznose Elvis Costello, Whoopi Goldberg i Sigourney Weaver. Zanimljive su dvije američke turneje Beatlesa. Na prvoj su ih mediji i publika bezrezervno prihvaćali, što im

Andrija Katalenić

u skretanje by nenad katanich



S GODINAMA
ODRASTANJA
VIŠE NIJE BILO
POTREBNO DA
IMAM STVARNE
ILI IZMIŠLJENE
OSOBE. U MAŠTI
SAM MOGAO SEBE
ZAMIŠLJATI U
RAZNIM ULOGAMA
KOJE BI SVATKO
VOLIO IMATI. I NE
MOGU REĆI DA SAM
NEZADOVOLJAN
SVOJIM
POSTIGNUĆEM
- PROMETNIK
VLAKOVA.

Johan Cruyff umro je lani. Sam sve to u nekom obliku mogao biti. Smatram da imam određeni potencijal. Ali kao što rekoh, promiče mi osoba koja bi mi mogla biti idol a godinama sam ju promatrao, analizirao, ... A možda i bolje - teško da bih mogao postati on. O kome je riječ? o Andriji Kataleniću. Drašku. Dudeku.

Zašto Dudek?
Osoba koju niti jedna situacija ne može pokopati. Koliko se god mi živcirali sa strane gledajući nezaboravne nastavke i priče. Glumac Zvonimir Ferenčić glumeći Cinobera doživljavao je neugodnosti na ulici. Cijeli narod je stao u obranu Dudeka i tražio načina nekako da mu pomogne, iako je Drašek plod mašte gospodina Mladena Kerstnera. Možda je na prvu najiritantnija njegovostoičkopodnošenje Cinobera, Presvetlog i ostalih. Ali za razliku od drevnih stoika i njihovog učenja - Drašek se ne žrtvuje on je jednostavno takav.

Ali ponekad ne vidimo drvo od šume. Možete reći da sam neskroman ako kažem da

ništa „drugeč ne dotikavle“. Svoju praznu čorbicu s komadom kukuruznog kruha od krupno mljevenog brašna i motani cigaretlin ili kupljeni „Ibar“ i koju kupicu za posebne prigode. Operiran od bilo kakvog poduzetničkog duha i inicijative za bogaćenjem (to već jesam). Živi svoj život i nemoguće da ga nešto dotakne i povrjedi iako se u njegovom životu događa da mu se za dobrotu uzvraća zločom. Da i ja tako mogu podnositi stvari i okolinu bila bi to velika pobjeda. U stvari sad sam shvatio da je to pravi uzor i ideal. Za takvo što potrebna je velika snaga. Usudio bih se reći da je Dudek korak do nirvane.

I eto, mi se ugledavamo na razne ljude, prave ili imaginarne, koju su samo izvor frustracija i rada, te stjecanja materijalnih stvari koje su same sebi svrha.

Uspjeti vjerojatno neću, ali pokušavam.

Eh, to mi je nedostižno. Ali ipak mogu raditi na tome. Imati svoj mir i da me se

**INTEGRITET
JE ČINITI
PRAVE STVARI
ČAK I KADA TE
NITKO NE GLEDA.**

C.S.LEWIS



**PRIDRUŽI NAM SE. POSTANI ČLAN SPVH, NAJBROJNIJEG SINDIKATA HŽ INFRASTRUKTURE.
UČLANI SE JOŠ DANAS - DAJ GLAS ZA PRAVU STVAR!**