



MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE
MINISTAR
(DR. SC. SINIŠA HAJDAŠ DONČIĆ)

NSPPBH TRAŽI SMJENU UPRAVE JADROLINIJE!

P o š t o v a n i,

Rad Nezavisnog sindikata pomoraca putničkih brodova Hrvatske temelji se na dobrovoljnom radu članstva, nema zaposlenih sindikalista profesionalaca, i financira se samo od sindikalne članarine.

Većina članstva zaposlena je u Društvu " Jadrolinija " gdje NSPPBH djeluje kao većinski sindikat.

Zbog zabrinutost za opstanak pojedinih djelatnosti i radnih mjesta pomoraca i zaposlenika na kopnu u Jadroliniji, u konačnici i cijele Jadrolinije, NSPPBH je često upozoravao Upravu Jadrolinije na neodrživost trenutnog stanja zbog pogrešne politike koju provodi Uprava Jadrolinije i pri tom iznosio prijedloge za poboljšanje poslovanja kojima bi se povećala konkurentnost i postigla ravnopravnost Jadrolinije u predstojećoj tržišnoj utakmici sa brodarima iz EU.

Na žalost Uprava Jadrolinije nije pokazala očekivano razumijevanje za primjedbe i prijedloge koje joj je upućivao NSPPBH.

NSPPBH smatra da Jadrolinija sa provođenjem politike aktualne Uprave neće biti konkurentna i spremna za ravnopravno sudjelovanje u predstojećoj tržišnoj utakmici sa brodarima iz EU.

NSPPBH je upozoravao Upravu Jadrolinije između ostaloga i na slijedeće:

RAD OPĆEG SEKTORA

- 1) Zbog pogrešne kadrovske politike dolazi do odljeva kvalitetnog kadra jer mnogi kvalitetni i provjereni pomorci koji u Jadroliniji rade 3, 6, 9 i više godina na UOR na određeno vrijeme, uz famozne prekide od nekoliko mjeseci nakon tri godine, zbog nesigurnosti odlaze i pronalaze drugi posao. Uprava Jadrolinije nije sposobna da odredi koliko joj kojeg kadra treba i da sa tim kadrom sklopi UOR na neodređeno vrijeme i na taj način sačuva kvalitetan kadar čijim bi se radom još više povećala razina sigurnosti i nivo kvalitete usluge na brodovima. Slična situacija je i sa kadrom - zaposlenicima na kopnu Jadroliniji.
- 2) Provodi se pogrešna kadrovska politika vezano za unapređenja pomoraca i izdavanje rješenja za stvarno radno mjesto na kojem pomorac obnaša dužnost već dugi niz godina. Često je izvana dovođen i zapošljavao kadar na rukovodeća mjesta na brodovima a pri tom su preskakani i zapostavljeni mnogi kvalitetni pomorci - starosjedioci u Jadroliniji koji već dugi niz godina čekaju unapređenje.
- 3) Pogrešna kadrovska politika sukrivac je za nasukavanje broda " Marko Polo ". Na najveći brod " Marko Polo " koji je održavao najzahtjevniju dužobalnu liniju Rijeka - Split - Stari Grad - Korčula - Dubrovnik - Bari ukrčan je novoprimitljeni, neiskusni i neprovjeren 2. časnik palube a iskusni 2. časnik palube koji je do tada plovio više puta na tom brodu i u toj liniji premješten je na manji brod " Liburnija " na manje zahtjevnu liniju Split - Korčula - Dubrovnik - Bari. Rezultat svega toga je po svjedočenju članova posade broda da se brod uslijed alkoholiziranosti dežurnih u brodskoj palubnoj straži od 00:00 - 04:00 sati, dok u službi na zapovjedničkom mostu nije bilo nikoga, nasukao a što je prouzročilo nenadoknadivu financijsku štetu i rušenje mukotrпно stečenog ugleda Jadrolinije. Prema navedenom službeno priopćenje o ovoj havariji nije u potpunosti vjerodostojno!
Kod svih pomorskih kompanija je praksa da se novoprimitljeni pomorci, za provjeru i učenje, ukrcavaju na manje brodove i manje zahtjevne linije a ako se kroz svoj rad dokažu da ih se tada ovisno o potrebi ukrcava na veće brodove i zahtjevnije linije.
- 4) Pogrešna kadrovska politika je dovela do velikog minusa u broju sati preraspodjele kod mnogih pomoraca a što je izazvalo više milijunsku štetu u financijskom poslovanju Jadrolinije.
 - Zapošljavalo se često bez potrebe po " političkom naređenju " nove pomorce a istovremeno kod kuće držalo pomorce starosjedioce, osobito u općoj službi, i tjeralo ih se u minus sa satima preraspodjele a uslijed toga i oštetilo za izgubljenu predviđenu dobit

- Većina novozaposlenih pomoraca je na kraju napustila poduzeće, neki samovoljno a neki jer im nije produžen UOR, a mnogi od njih su na odlasku imali poveći minus sati preraspodjele a što predstavlja izravnu financijsku štetu za Jadroliniju jer su im isplaćene mnoge plaće koje oni nisu odradili a Jadrolinija im nije niti smjela, jer nisu oni krivi, tražiti povrat unaprijed isplaćenih plaća.
 - U Zadarskom plovnom području 2009. / 2010. godinu bilo je raspoređeno po tri zapovjednika na jedan brod, plovili su po sistemu 7 dana rada na brodu a 14 dana odmora kod kuće, a što ne mogu opravdati i financirati niti najbogatije pomorske kompanije u svijetu.
 - Evidencija minusa sati preraspodjele za pomorce skinuta je sa platne liste a najvjerojatnije iz razloga da se izbjegne prikazivanje negativnog financijskog poslovanja Jadrolinije.
 - Mnogim pomorcima koji su bili u minusu 1 000 i više sati preraspodjele UOR na određeno vrijeme nakon 6 godina rada nisu produživani i na taj način su njihovi minusi sati preraspodjele nestali iz evidencije kao i dokaz o negativnom - štetnom financijskom poslovanju u Jadroliniji.
 - Negativno poslovanje se moglo 2010. godine očitovati, ali nije prikazano u financijskom izvješću, kroz više milijunsku štetu zbog minusa sati preraspodjele tj. kroz nezarađene plaće koje su isplaćene pomorcima a za što nisu krivi pomorci već kadrovska politika. Slična situacija je i sada.
- 5) Pomorcima je dugi niz godina, samo zbog taštine pojedinaca u Upravi, nanošena ogromna financijska šteta jer im nisu isplaćivani akumulirani sati preraspodjele prema odredbama NKUHP. Isplata akumuliranih sati preraspodjele je riješena, na sastancima u resornom ministarstvu, nakon što je NSPPBH na početku ljetne sezone 2010. najavio mogućnost održavanja štrajka. Na žalost novo akumulirane sate preraspodjele Uprava Jadrolinije nije isplatila prije početka ove ljetne sezone kako je to navedeno u NKUHP i potvrđeno - potpisano na sastancima u resornom ministarstvu u srpnju 2010. godine.
- 6) Zaposlenicima na kopnu ne isplaćuju se akumulirani sati preraspodjele, koje nisu uspjeli iskoristiti, već se gomilaju a pored toga su im i skinuti sa evidencije na platnoj listi. Što Uprava krije?
- 7) Pomorcima i zaposlenicima na kopnu u Jadroliniji već dugi niz godina nanosi se povećana financijska šteta jer im se ne isplaćuje naknada plaće za vrijeme godišnjeg odmora prema odredbama ZOR - a već im se isplaćuje osnovna plaća. Usprkos prijavi od inspekcije rada i sudskom postupku koji već ima i ubuduće će vjerojatno za rezultat imati velike novčane izdatke za Jadroliniju u vidu iznosa novčanih kazni koje će na koncu platiti porezno obveznici, **ovih dana je 143 pomorca pokrenulo postupak za podnošenje tužbe protiv Jadrolinije** za naknadu štete zbog neisplate naknade plaće za vrijeme korištenja godišnjeg odmora u skladu sa odredbom ZOR - a, i dalje se u Jadroliniji zbog taštine pojedinaca u Upravi nastavilo raditi suprotno odredbi ZOR - a.
- 8) Izdavanje rješenja pomorcima - " Opomena pred otkaz UOR - a " bez opravdanog razloga (slučaj zapovjednika i upravitelja stroja na brodu " Marjan "). Ovo rješenje je naknadno, na pritisak NSPPBH i Radničkog vijeća, poništeno ali je kod svih pomoraca izazvalo revolt a kod ove dvojice pomoraca je izazvalo i stres a što može imati negativan utjecaj na njihovo zdravstveno stanje i njihov budući rad.

RAD KOMERCIJALNOG SEKTORA

Zbog pogrešnog rada odgovornih osoba u komercijalnoj službi i u sektoru dužobalnih - međunarodnih linija doveden je u pitanje opstanak ovih linija a između ostaloga i zbog:

- 1) Linija Zadar - Ancona je kupnjom i uvođenjem u liniju broda " Zadar ", nedovoljnog kapaciteta kabinskog smještaj za putnike, te neredovitim održavanjem linije dovedena je do uništenja.
- 2) Dugogodišnji rani početak ekspresnih - dnevnih putovanja na liniji Zadar - Ancona, uz poznatu statistiku o malom broju putnika u tom periodu u prethodnim godinama, prouzročio je Jadroliniji gubitke zbog povećanih troškova goriva, povećanih lučkih troškova,
- 3) Zbog pogrešnog reda plovidbe u ljetu 2006. godine u liniji 53 " Ancona - Stari Grad - Split " sa povratkom istog dana u liniji 53 " Split - Stari Grad - Ancona " brod je u polazno - povratnom putovanju nepotrebno prevaljivao 20 Nm više nego prethodnih godina kada je plovio kraćom rutom " Ancona - Split - Stari Grad " i " Stari Grad - Split - Ancona ". Kao rezultat ovog pogrešnog reda plovidbe povećali su se troškovi poslovanja, zbog veće potrošnje goriva, i brod je dodatno kasnio u održavanju linije a što je u konačnici izazvalo do tada neviđene proteste od strane putnika.
- 4) Prošlogodišnji prerani početak ekspresnog - dnevnog putovanja, u mjesecu svibnju umjesto u srpnju, na liniji Split - Ancona prouzročio je veliki nepotrebni trošak goriva i lučkih troškova kroz mjesec svibanj i lipanj te je negativno utjecao na rezultat poslovanja broda " Marko Polo " na ovoj liniji u prošloj godini.

- 5) Pogrešnim potezima komercijale u 2011. godini na liniji Dubrovnik - Bari izgubljena je u Jadroliniji više milijunska novčana dobit.
Pogrešni redovi plovidbe koji su preferirali dnevne - ekspresne linije a zanemarivali noćne - normalne linije stvorili su velike troškove kroz povećanu potrošnju goriva i onemogućili moguće prihode od postojećih putničkih kabina jer u dnevnim putovanjima putnici vrlo rijetko koriste kabine.

Zbog navedenih pogrešnih redova plovidbe koji su Jadroliniji prouzročili štetu NSPPBH je od Uprave Jadrolinije tražio razrješenje sa dužnosti rukovoditelja dužobalnih i međunarodnih linija ali Uprava se nije složila sa navodima NSPPBH vezano za pogrešne redove plovidbe i prouzročenu štetu Jadroliniji.

- 6) Zakašnjelim potezima dana je prednost konkurenciji u tržišnoj utakmici na međunarodnim linijama. Iz sektora međunarodnih linija otpisani su brodovi " Ivan Zajc " i " Liburnija " a da se nije nabavio niti jedan zamjenski brod za njih.
Uprava godinama obećava obnovu flote u sektoru dužobalnih i međunarodnih linija, kupovinu broda većeg kapaciteta i boljeg standarda smještaja za putnike, u cilju vođenja ravnopravne tržišne utakmice sa stranom konkurencijom na međunarodnim linijama. Sve je do sada ostalo samo na obećanju. NSPPBH smatra da bez obnove flote, nabavke brodova većeg kapaciteta i boljeg standarda smještaja za putnike, sektoru dužobalnih i međunarodnih linija prijeti potpuno gašenje djelatnosti.
- 7) Uprava uvodi praksu prekidanja u održavanju pojedinih linija, najavljuje se potpuno ukidanje dužobalne linije, tržište se prepušta konkurenciji na milost i nemilost, gase se radna mjesta za pomorce a ubrzo će i za djelatnike u agencijama ali rukovoditeljima u komercijalnom sektoru u Jadroliniji i dalje ostaje isto radno mjesto i ista plaća bez obzira na smanjenje obima poslovanja i slabije rezultate poslovanja.

RAD TEHNIČKE SLUŽBE

Pogrešna politika tehničke službe nanijela je ogromnu štetu Jadroliniji a između ostaloga i zbog:

- 1) Imenovanje sadašnjeg direktora tehničkog sektora bio je tzv. sukob interesa jer je on doveden iz tzv. kooperantskog poduzeća " Elektromehanika " - Rijeka.
Njegovim imenovanjem obim izvedenih radova u Jadroliniji poduzeću " Elektromehanika " i ostalim poduzećima koje su neki od njenih djelatnika kasnije otvarali je ekspandirao a što ostavlja sumnju u pogodovanje i favoriziranje pri odabiru servisera koji će vršiti radove na brodovima Jadrolinije.
- 2) Na sva usta hvaljena preskupa nabava, ciljano za potrebe linije Split - Vela Luka - Lastovo, broda " Korčula " pokazala se kao teški promašaj zbog slabih brodskih maritimnih sposobnosti i konstruktivnih nedostataka broda.
- 3) Izgradnja brodova u hrvatskim brodogradilištima pokazala se za Jadroliniju kao dugoročno loš financijski potez:
 - Izrada preskupih brodova ne po tržišnoj cijeni već po dirigiranoj cijeni od strane Vlade RH (u cilju spašavanja hrvatskih brodogradilišta) koja je dovela Jadroliniju kreditno i hipotekarno u nepovoljan položaj iz kojega će se vrlo teško izvući.
 - Izrada brodova bez kabina za smještaj posade a što povećava troškove poduzeću kroz plaćanje najamnina privatnih apartmana na otocima za smještaj posade.
 - Preskup projekt zbog dva nepotrebna zapovjednička mosta donio je i ubuduće će donositi povećane troškove zbog tehničkog održavanja duple opreme ...
 - Zbog nekvalitetnih glavnih brodskih motora tipa " Caterpillar " iz druge serije, čiji su dijelovi kineske proizvodnje, motori se neuobičajeno svake godine po nekoliko puta vade van i servisiraju a što uzrokuje ogromno povećanje troškova održavanja.
 - Brodovi sa kojima se svakodnevno izvodi veliki broj manovri građeni su bez bokoštitnica i već su gotovo pa svi po boku zabrinjavajuće oštećeni.
- 4) Tehničko održavanje brodova u redovitom remontu i za vrijeme eksploatacije u liniji je preskupo. Devastacija matičnih tehničkih radiona, u ljudstvu i tehnici, kao rezultat ima da su se pojedine privatne firme - serviseri udomaćile na Jadroliniji a što je naveliko povećalo troškove održavanja brodova. NSPPBH je iznosio Upravi prijedloge za racionalizaciju ovih troškova ali nije naišao na razumijevanje.
Ukoliko se potvrdi sumnja da su neki od favoriziranih servisera iz Rijeke kada su obavljali radove u luci Split u istom danu na više brodova Jadrolinije naplatili putne troškove za svaki brod posebno, što bi značilo višestruku neosnovanu naplatu putnih troškova, NSPPBH smatra da bi Jadrolinija u tom slučaju trebala navedenog servisera isključiti iz svake buduće suradnje.

- 5) Dozvoljavanje pojedinim privatnim serviserima da vrše preinake na brodskim uređajima, bez izdavanja potrebne tehničke dokumentacije, omogućava im da drže monopol nad održavanjem navedenih uređaja na pojedinim brodovima jer drugi serviseri ne mogu obavljati radove bez pripadajućih nacrti. Omogućavalo se favoriziranim serviserima da po brodovima servisiraju brodske uređaje (putnička dizala, ...) bez potrebnog odobrenja koje može izdati proizvođač opreme ili HRB.
- 6) Brod " Marko Polo " je po sili zakona izbačen iz međunarodne linije Dubrovnik - Bari u listopadu 2010. godine zbog neudovoljavanja zahtjevima Directive 2003/25/EC vezano za " visinu vala " a zbog toga što tehnička služba nije na vrijeme obavila potrebne radnje kao što je uradila na brodu " Dubrovnik ". Umjesto da tehnički direktor, kao odgovorna osoba, bude smijenjen zbog toga što je brod " Marko Polo " 01.10.2010. godine bio naprasno izbačen iz međunarodne linije Dubrovnik - Bari njega je predsjednik Uprave amnestirao i time mu omogućio da još jače udara na pomorce a što potvrđuje i po njegovu nalogu nedavno izvršen izvanredni iskrcaj zapovjednika i upravitelja stroja sa broda " Marjan " bez opravdanog razloga a što je kod pomoraca izazvalo revolt i šok.
- 7) Uprava Jadrolinije nema razumijevanja za zahtjev NSPPBH vezano za izmjene Sustava upravljanja sigurnošću u Jadroliniji iako je svima jasno da SUS Jadrolinije u mnogočemu ne funkcionira.

NSPPBH je u skladu sa odredbama NKUHP od Uprave Jadrolinije tražio pregovore vezano i za povećanje hranarine za pomorce, koja se nije mijenjala od 19. svibnja 2008. godine iako su troškovi prehrambenih artikala porasli, kao i povećanje dnevnog normativa pitke vode za pomorce ali Uprava za to nije pokazala razumijevanje.

Uprava Jadrolinije koja uporno - tvrdoglavo provodi štednju na " grlu " pomoraca, što rezultira narušavanjem zdravlja pomoraca zbog nedostatne im hranarine i količine pitke vode, dok istodobno pokušava pronaći opravdanje za nepotreban - nerazuman odljev značajnih financijskih sredstava iz poduzeća preko sustava tehničkog održavanja brodova u poduzeću, što rezultira financijskim slabljenjem poduzeća uz istovremeno financijsko jačanje pojedinih favoriziranih vanjskih serviseri, može imati legalitet po odluci predstavnika vlasnika poduzeća ali stav je NSPPBH da ne može imati legitimitet za upravljanje - predstavljanje poduzeća.

S obzirom na sve navedeno NSPPBH izražava nepovjerenje u namjere, pouzdanost i profesionalnost Uprave Jadrolinije te Vas molimo da poduzmete potrebne radnje za pokretanje postupka razrješenja sa dužnosti aktualne Uprave i imenovanje na dužnost nove Uprave Jadrolinije koja će pripremiti i povesti Jadroliniju u tržišnu utakmicu s brodarima iz EU.

NSPPBH smatra, u cilju sprječavanja sukoba interesa, da se ubuduće pri odabiru nove Uprave Jadrolinije treba voditi računa o tome da u Upravu Jadrolinije ne bi smio biti imenovan član koji radi ili je radio u poduzeću koje je kooperant Jadroliniji u bilo kojem pogledu.

U prilogu Vam dostavljamo dopise koje je NSPPBH nedavno uputio Upravi Jadrolinije a na koje, iz samo Upravi znanih razloga, nije dobio odgovore:

- Prijedlog za pokretanje postupka restrukturiranja poduzeća (Split, 01.04.2012.)
- Nasukan " SUS " Jadrolinije (Split, 01.05.2012.)
- Racionalizacija troškova tehničkog održavanja brodova Jadrolinije / Tužbom se traže potraživanja u Jadroliniji (Split, 26.06.2012.)
- Kruha i vode gospodare - ima se, može se (Split, 07.07.2012.)

U očekivanju Vašeg odgovora srdačno Vas pozdravljaju hrvatski mornari u oluji rođeni.

Predsjednik

(kap. Grgo Dujmović)

Na znanje:

- Predsjedniku NO Jadrolinije prof.dr.sc. Pavao Komadina

Split, 14.07.2012.

21000 Split, Osječka 5a
mob: 098 / 775 - 156 ● mob: 098 / 645 - 818 ● e-mail: nsppbh@email.t-com.hr ● www.nsppbh.hr
tel: + 385 21 530 006 ● fax: + 385 21 530 006 ●