



SKUPŠTINA JADROLINIJE
PREDSJEDNIK
(DR. SC. SINIŠA HAJDAŠ DONČIĆ)

IMENOVANJE POVJERENIKA ZA JADROLINIJU

P o š t o v a n i,

Dana 14.07.2012. godine uputili smo Vam dopis - " NSPPBH traži smjenu Uprave Jadrolinije " u kojem smo naveli konkretne razloge zbog kojih tražimo smjenu Uprave Jadrolinije.

Dana 09.10.2012. održana je sjednica Skupštine Jadrolinije na kojoj je donesena Odluka o izmjenama i dopunama Statuta Jadrolinije kojom se mijenja broj članova Uprave od prethodno pet članova na tri člana.

Odlučeno je da izmjene i dopune Statuta stupaju na snagu osmi dan nakon objavljivanja na oglasnoj ploči Društva.

Izmjene i dopune Statuta objavljene su na oglasnoj ploči Društva dana 06.11.2012. godine.

Na istoj sjednici Skupština Jadrolinije donijela je i slijedeću Odluku, citiramo: " *Nadzorni odbor Društva dužan je u roku od 45 (četrdesetpet) dana od dana stupanja na snagu Izmjena i dopuna Statuta Jadrolinije, Rijeka donesenih na Skupštini održanoj 09.10.2012 (devetog listopada dvijetisućedvanaeste) godine, imenovati članove Uprave u skladu s člankom 13. Statuta Jadrolinije, Rijeka (potpuni tekst) . Imenovani članovi Uprave Društva u postojećem sastavu nastavljaju izvršavati prava i obveze u obavljanju funkcija na koje su imenovani do imenovanja članova Uprave u skladu s člankom 13, Statuta Jadrolinije, (potpuni tekst) "*

U skladu sa odlukom Nadzornog odbora Jadrolinije u narodnim Novinama broj 130/2012 od 28.11.2012. objavljen je javni natječaj, sa rokom za podnošenje prijave od 14 dana, za imenovanje članova Uprave Jadrolinija - Rijeka.

Nadzorni odbor Jadrolinije na svojoj 8. sjednici održanoj dana 05.02.2013., sa tri glasa ZA i jednim glasom PROTIV, donosi odluku kojom zaključuje natječaj bez izvršenog izbora.

Na internetskim stranicama MPPI isti dan je objavljeno priopćenje, citiramo: " Nadzorni odbor Jadrolinije na današnjoj sjednici nije izabrao predsjednika i dva člana Uprave s obrazloženjem kako niti jedan od programa kandidata ne daje jamstvo da će zadovoljiti visoke kriterije vođenja tvrtke u narednom petogodišnjem razdoblju " .

* Pogrešno je navedeno petogodišnje razdoblje jer se Uprava odredbom Statuta Jadrolinije imenuje na vrijeme od četiri godine.

Iz svega navedenog NSPPBH dolazi do slijedećih zaključaka:

- ❖ *Nadzorni odbor Jadrolinije nije proveo odluku Skupštine Jadrolinije od dana 09.10.2012. vezano za imenovanje članova Uprave Jadrolinije.*
- ❖ *Rok za imenovanje članova Uprave, prema odluci Skupštine Jadrolinije od dana 09.10.2012., istekao je 28.12.2012. godine.*
- ❖ *Upitan je status sadašnje Uprave Jadrolinije koja nije imenovana u skladu sa odredbama trenutno važećeg Statuta Jadrolinije.*

Zbog zabrinutosti 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 razumijevanje za primjedbe i prijedloge koje joj je upućivao NSPPBH.

NSPPBH zamjera aktualnoj Upravi Jadrolinije, između ostaloga, i slijedeće:

- Zbog pogrešne politike Uprave često je dolazilo do odljeva kvalitetnog kadra jer su mnogi kvalitetni i provjereni pomorci koji su u Jadroliniji radili 6, 9 i više godina na UOR na određeno vrijeme, uz famozne prekide od nekoliko mjeseci nakon tri godine, zbog nesigurnosti odlazili iz Društva i pronalazili posao u drugim kompanijama.

- Uprava Jadrolinije nije bila sposobna da na vrijeme 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.
- Pomorcima je dugi niz godina nanošena ogromna financijska šteta jer im nisu isplaćivani akumulirani sati preraspodjele prema odredbama NKUHP.
- Pomorcima i zaposlenicima na kopnu u Jadroliniji dugi niz godina je nanošena povećana financijska šteta jer im se nisu isplaćivale naknade plaće za vrijeme godišnjeg odmora prema odredbama ZOR - a već su im se isplaćivale osnovne plaće.
- Upravi je bilo prihvatljivije plaćati usluge odvjetničkih kuća za vođenje sudskih sporova, čiji rezultat su i Jadroliniji izrečene povećane novčane kazne, nego plaćati obveze prema zaposlenicima koje ih prema zakonu pripadaju a koje su na kraju zaposlenici ipak dobili.
 - Presuda Prekršajnog suda u Rijeci od dana 04.06.2010. (Posl. br.. G-2301/09-XV) u prekršajnom postupku protiv Jadrolinije zbog prekršaja iz više članaka ZOR - a pokrenutom optužnim prijedlogom Državnog inspektorata, Područna jedinica Rijeka, Odjel za nadzor u području radnih odnosa i zaštite na radu, Odsjek za nadzor u području radnih odnosa u kojoj se okrivljena pravna osoba Jadrolinija i okrivljena odgovorna osoba u pravnoj osobi gosp. proglašavaju krivim i u kojoj im se određuje povećana novčana kazna.
- Zbog pogrešne politike Uprave doveden je u pitanje opstanak brodskih, brzo brodskih, dužobalnih i međunarodnih linija.
 - Zbog godina starosti brodova za održavanje brodskih linija, iznad 35 godina, Jadrolinija neće ispunjavati uvjete za prijavljivanje na buduće natječaje za obavljanje javnog prijevoza.
 - Zbog godina starosti brodova za održavanje brzobrodskih linija, iznad 20 godina, Jadrolinija neće ispunjavati uvjete za prijavljivanje na buduće natječaje za obavljanje javnog prijevoza. NSPPBH smatra da će bez nabavke mlađih brodova većeg kapaciteta i standarda za prijevoz putnika, na brodskim i brzobrodskim linijama, i promjene rukovodećih osoba u komercijali doći do gašenja djelatnosti prijevoza putnika u brodskom i brzobrodskom prometu u Jadroliniji.
 - Linija Zadar - Ancona je kupnjom i uvođenjem u liniju broda " Zadar ", nedovoljnog kapaciteta kabinskog smještaja za putnike, te neredovitim održavanjem linije dovedena do uništenja.
 - 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 u međuvremenu nije nabavio niti jedan zamjenski brod za njih.
 - Dužobalna linija se održava sa prastarim brodom " Liburnija ", nedovoljnog kapaciteta za putnike i vozila, čiji standard već odavno ne zadovoljava potrebe putnika a što je glavni uzrok zbog čega svake godine ima sve manje putnika i vozila na toj liniji.
 - 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.
 - U zadnjih nekoliko godina na brodu " Marko Polo " u servisiranje i rekonstrukciju utrošena su ogromna novčana sredstva koja su višestruko premašila prodajnu vrijednost broda a koja su se mogla i trebala upotrijebiti za kupovinu mlađeg broda, sa kojim bi Jadrolinija opet zasluženo i očekivano preuzela čelnu poziciju u održavanju međunarodnih trajektnih linija na ovim prostorima, većeg kapaciteta i standarda za prijevoz putnika i vozila.
 - Uprava godinama obećava obnovu flote u sektoru dužobalnih i međunarodnih linija, kupovinu mlađih brodova većeg kapaciteta i standarda za prijevoz putnika i vozila, u cilju vođenja ravnopravne tržišne utakmice sa konkurencijom. Sve je do sada ostalo samo na obećanju. NSPPBH smatra da bez pomlađivanja flote, nabavke brodova većeg kapaciteta i standarda za prijevoz putnika i vozila, i promjene menadžmenta u sektoru dužobalnih i međunarodnih linija u Jadroliniji prijeti potpuno gašenje djelatnosti.
- Kao eklatantan primjer za promašenu investiciju u procesu obnove flote Jadrolinije može se uzeti najskuplje plaćeni Jadrolinijin trajekt " Korčula ", izgrađen 2007. godine u Grčkoj a u flotu Jadrolinije uveden 2008. godine ciljano za održavanje linije " Split - Vela Luka - Lastovo ". Na ovom brodu je u dosadašnjoj eksploataciji često dolazilo do kvarova u strojarnici gdje su ugrađeni brojni tehnički sustavi koji su po deset i više godina stariji od datuma polaganja kobilice broda, iskrivljenja dijelova sidrenih vitala koji su kineski proizvod, oštećenja - puknuća - kvarova na sustavu ukrajnih rampi te otpadanja lista kormila u plovidbi a što sve ukazuje na to da je brod izrađen na nekvalitetan i jeftin način te kao takav " utrapljen " Jadroliniji. Pored toga brod " Korčula " nema klasični pramac, ima široku rampu i ne može " sjeći " more, te kao takav nema maritimna svojstva potrebna za održavanje linije za pučinski otok Lastovo pa je u posljednjih nekoliko godina u zimskom periodu linija i zbog toga često otkazivana. Moramo

napomenuti da brod " Lastovo ", koji je manji i 37 godina stariji, tu liniju i dan danas po potrebi održava i u nepovoljnijim vremenskim uvjetima.

- Dosadašnja 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 klasične kuhinje, što je dovelo do češćih oboljenja kod pomoraca, i bez kabina za smještaj posade a što je povećalo troškove poduzeću kroz plaćanje najamnine 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 ...
 - Brodovi sa kojima se svakodnevno izvodi veliki broj manovri građeni su bez bokoštitnica i već su gotovo pa svi po boku zabrinjavajuće oštećeni.
 - Brod " Jadran " koji je izgrađen 2010. godine i njegovi blizanci pored loših maritimnih svojstava jer nemaju klasičan pramac već imaju široku rampu pa ne mogu " sjeći " more učestalo imaju i većih problema sa glavnim motorima proizvođača " CATERPILLAR " koji se već nakon cca 2 000 sati rada " raspadaju " te se ponekad i više puta godišnje vade vani i servisiraju dok se motori istog proizvođača na drugim brodovima Jadrolinije generalno servisiraju nakon cca 25 000 sati rada a što pored pretrpljene štete zbog " ispadanja " iz sustava komercijalne eksploatacije predstavlja i dodatnu štetu zbog višestrukog povećanja troškova tehničkog održavanja.
- Tehničko održavanje brodova u redovitom remontu i za vrijeme eksploatacije u liniji je preskupo.
 - Devastacija matičnih tehničkih radiona, u ljudstvu i tehnicima, kao rezultat ima da su se pojedine privatne firme - serviseri udomaćile na Jadroliniji a što je naveliko povećalo troškove održavanja brodova.
 - Sklapani su fiksni višemilijunski godišnji ugovori sa privatnim serviserima za interventno održavanje propulzija i pogonskih motora na brodovima umjesto da se za te potrebe oformila i obučila u tvorničkim servisima posebna interventna grupa u sklopu tehničkih radiona u Jadroliniji.
 - Nije vršena obuka djelatnika tehničkih radiona i posada brodova u specijaliziranim tvorničkim servisima.
 - Omogućavanje pojedinim privatnim serviserima da vrše višestruku neosnovanu naplatu putnih troškova prilikom odlaska na intervenciju na više brodova u istoj luci i u istom danu.
 - Spriječeno je aktivno uključivanje posada brodova i djelatnika tehničkih radiona Jadrolinije u radove tehničkog održavanja broda za vrijeme eksploatacije u liniji i za vrijeme godišnjeg remonta a sve, po mišljenju NSPPBH, u cilju povećanja obima poslova privatnim serviserima.
 - 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.
- Nisu permanentno praćeni propisi i konvencije na moru.
 - Brod " Marko Polo " je po sili zakona izbačen iz međunarodne linije Dubrovnik - Bari u listopadu 2010. godine zbog toga što nije udovoljavao 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 " (imala je 7 godina na raspolaganju).
- Uprava Jadrolinije nema razumijevanja za zahtjev NSPPBH vezano za izmjene i dopune Sustava upravljanja sigurnošću u Jadroliniji, ISM - a, iako je svima jasno da Sustav upravljanja sigurnošću Jadrolinije u mnogočemu ne funkcionira.
- Zapovjedni kadar na brodovima se kažnjava, bez dokazane krivnje, samo zbog zapovjedne odgovornosti dok se prema odgovornim osobama sa kopna, kada su i krive i odgovorne, ne provode slični postupci.
 - 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 " pokrio " i time mu omogućio da još jače udara na zapovjedni kadar na brodovima a što potvrđuje i po njegovu nalogu izvršen izvanredni iskrcaj zapovjednika i upravitelja stroja sa broda " Marjan " i zapovjednika sa brzog plovila " Novalja " bez opravdanog razloga a što je kod pomoraca izazvalo revolt i šok.
 - Interesantno će biti vidjeti da li će tehnički direktor ili netko od drugih odgovornih osoba iz tehničke službe odgovarati zbog teških havarija, koje su se zbile prije nekoliko dana, na

pogonskim motorima na brodu " Marko Polo " i brzom plovidbi " Novalja " za vrijeme obavljanja redovitog godišnjeg remonta broda.

Zbog navedenih havarija ovi brodovi su isključeni iz sustava održavanja linija, vjerojatno za duži vremenski period, a brodovi koji ih trenutno zamjenjuju zbog vremenske stiske će biti spriječeni da kvalitetno obave godišnje remonte a što može dovesti u pitanje i njihovu spremnost za obavljanje plovidbenih zadataka u predstojećoj turističkoj sezoni.

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 od Uprave propisanog dnevnog normativa pitke vode za pomorce koji se pokazao nedostatan ali Uprava nikada nije pristupila pregovorima.

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 servisera, može imati legalitet po odluci predstavnika vlasnika poduzeća ali stav je NSPPBH da ne može imati legitimitet za upravljanje - predstavljanje poduzeća.

NSPPBH Vam želi ukazati da se Društvo Jadrolinija, od dana kada je Skupština Jadrolinije zadužila Nadzorni odbor da imenuje Upravu Jadrolinije u roku od 45 dana od dana stupanja na snagu izmjena i dopuna Statuta Jadrolinije, nalazi u nekoj vrsti " blokade " jer aktualna Uprava na upite odgovara, citiramo: " To prepuštamo novoj Upravi pa neka ona odluči, to ćete riješiti sa novom Upravom, mi nemamo ovlasti za to ".

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 a to se potvrdilo i u nedavno održanoj tržišnoj utakmici, sa domaćim brodarom - " U.T.O. Kapetan Luka ", za koncesiju na državnoj brzobrodskoj liniji 9308 - " Mali Lošinj - Ilovik - Susak - Unije - Martinšćica - Cres - Rijeka " .

NSPPBH također smatra da Jadrolinija pod vodstvom aktualne Uprave neće biti u potpunosti spremna za kvalitetno odraditi predviđene joj zadatke u predstojećoj ljetnoj sezoni a što se može, s obzirom na važnost Jadrolinije u povezivanju obale i otoka, direktno odraziti na uspjeh Hrvatske u predstojećoj turističkoj sezoni.

S obzirom da ste Vi kao predsjednik Skupštine Jadrolinije najodgovornija osoba za Društvo Jadrolinija i s obzirom na sve prethodno navedeno, a u interesu Jadrolinije, predlažemo Vam da opozovete predsjednika i sve preostale članove aktualne Uprave Jadrolinije i da pokrenete postupak za imenovanje povjerenika za Jadroliniju koji bi tu dužnost obnašao do imenovanja nove Uprave Jadrolinije.

Srdačno Vas pozdravljaju hrvatski mornari u oluji rođeni.

Predsjednik

(kap. Grgo Dujmović)

Na znanje:

Članovima Skupštine Jadrolinije, Rijeka

- Slavko Linić, dipl.oec., ministar financija
- Veljko Ostojić, dipl.oec., ministar turizma

Split, 02.03.2013.