SINDIKAT MAŠINOVOĐA-STROJOVOĐA u FBiH
Put života 2. 71000 Sarajevo,BiH / Tel;fax: +387(0)33-218-298 / ŽAT +387(0)33-657-313 / lok:2383
E-mail; sindikat.masinovodja@zfbh.ba ili administrator@sms-fbh.ba / http:// www.sms-fbh.ba

Broj: 22 - X / 10.
Datum: 23.10.2010.god.
Mjesto: Sarajevo

Sarajevo
Primljeno 25-10-2010
Org. jed. | Broj | Prilog | Vrijednost
6787

Bosna i Hercegovina
Federacija Bosna i Hercegovina
SLUŽBA ZA ... ORGANA I TIJELA
25.10.2010
Datum: .... 20...... god.

MINISTARSTVO PROMETA I KOMUNIKACIJA U VLADI FBIH
N/r ministar Nail Šećkanović

NADZORNI ODBOR ŽFBiH
N/r predsjednik Pavo Boban

JAVNO PREDUZEĆE ŽELJEZNICE FEDERACIJE BiH, d.o.o. SARAJEVO
N/r Predsjednik Uprave-Generalni direktor Nedžad Osmanagić

Predmet:

Hitno postupanje povodom Uvođenja jednoposjeda na lokomotivama/strojevima serije 441 za putničke vozove/vlakove na relaciji Sarajevo – Zenica – Doboj, Odluke Uprave društva broj UD-6177-10- 1/10 sa važnošću od 1 novembra/studeni 2010.godine,-dostavlja se,-

Poštovani,

Vi gospodo, zaista predaleko ste otišli u svojim nastojanjima da mašinovođama/strojovođama Željeznice Federaciji BiH, pored ugrožavanja radničkih prava, ugrozite i njihove živote, kao i (živote) bezbjednost putnika koje prevoze.

Uvođenjem jednoposjeda na putničkim vozovima je direktno ugrožavanje bezbjednosti željezničkog saobraćaja na prugama ŽFBiH.

Pored nezakonitog i samovoljnog mjenjanja Pravilnika o radu ŽFBiH i Kolektivnog ugovora željezničara Federacije BiH, sad ste sebi uzeli za pravo da mjenjate i željezničke propise, koji život znaće.

Uvođenje jednoposjeda na putničkim vozovima, mi iz Sindikata mašinovođa-strojovođa u FBiH, možemo protumačiti samo kao pritisak i revanšizam zbog neslaganja sa umanjenjem plate i namjere o skorom organizovanju i zakonitom provođenju štrajka.

Trebalo bi da znate, da uvođenje jednoposjeda na putničkim vozovima u ovom trenutku i činjeničnom stanju infrastrukture (objekti, tuneli, gornji i donji stroj, sistem veze itd) i tehničkoj ispravnosti vučnih i mobilnih sredstava nije moguće iz više razloga, a nevest će mo samo neke od njih.

Sva dosadašnja Uputstva za regulisanje saobraćaja na pruzi Sarajevo-Zenica-Doboj (zadnje takvo je od 31.03.2008.) u poglavlju br.5 – VOZNO OSOBLJE , počinje sa rečenicom *„ Usljed stanja pruge, telekomunikacionih uređaja, te uslova za odvijanje želj. saobraćaja zabranjuje se otprema vozova u jednoposjedu „* pa Vas pitamo: koje ste to uslove ekspresno promjenili da bi se uveo jednoposjed?.

Važeće „UPUTSTVO 248. o upravljanju vučnim vozilima u jednoposjedu" je definisalo uslove koji se moraju ispuniti da bi se uveo jednoposjed, a to su : osobina vučnih vozila, osobina pruga, uslovi za rad mašinovođa i ostali uslovi.

Skoro ni jedna lokomotiva ne ispunjava potrebne uslove, jer svi znamo u kakvom su stanju tehnička opremljenost mašina i njihovo održavanje. Na primjer, vožnjom u jednoposjedu lokomotiva mora biti opremljena sa auto stop uređajem ili banalan primjer da lokomotive moraju imati ugrađene retrovizore, a 99% mašina našeg operatora to nemaju itd.

Kada je riječ o uslovima i osobinama pruge na relaciji Sarajevo- Zenica-Doboj, tu je stanje daleko gore, jer održavanje je svedeno na puki minimum, a zadnji remont pruge je urađen davne 1989 godine, za vrjeme „Titine države", kada je željeznica bila jedan uređen sistem i kada se nisu donosile Odluke, Naredbe, Pravilnici i Uputstva na način kako se danas donose, zakonom jačeg.

U članu 4. „Uputstvo 248..." je propisano da na prugama gdje se obavlja saobraćaj u jednoposjedu, ne smije postojati učestala opasnost od klizanja terena, odrona na prugu i snježnih uslova.

Zatim da pruge gdje se vozi u jednoposjedu moraju biti opremljene automatskim sigurnosnim napravama i uređajima koje *signališu neispravnost pruge* i zaustavljaju saobraćaj vozova, gdje postoji učestala opasnost od klizanja terena, odrona na prugu i snježnih uslova ili da su *takva mjesta zaposjednuta* odgovarajućim radnicima ZOP-a.

Veoma dobro znate da na spornoj pruzi 12 Sarajevo-Zenica- Doboj ne postoje takvi uređaji koji bi zaštitili bezbjednost saobraćaja, niti postoje radnici ZOP-a koji posjedaju ugrožena mjesta na pruzi kojih na ovoj pruzi ima ukupno *16 (šesnaest)*, a koja su uvrštena u grafikon ugroženih mjesta.

Stanje na pruzi 12 Sarajevo-Zenica-Doboj je katastrofalno, jer održavanje pružnog pojasa je takvo da onemogućava: potrebnu preglednost mašinovođi; ne postoje prostorni ni ulazni signali kao ni predsignali; na pruzi nema pružnih telefona pa je sporazumjevanje nemoguće, ne postoji radio dispečerska veza (RDV uređaj); mnogi putni prelazi ne rade što predstavlja direktnu opasnost za živote m.vođa, putnika i učesnika u drumskom saobračaju; pored registrovanih 16 ugroženih mjesta svakodnevno se pojavljuje neko novo, tako da ih sad ima još toliko, npr. ugradili ste putni prelaz na dvokolosječnoj pruzi u mjestu Vinište, što je strogo zabranjeno važečim propisima. Ni stanje kontaktne visokonaponske mreže nije ništa bolje, zbog dotrajalosti opreme, poligonatora, izolatora, nosača itd. te dolazi do čestog kidanja kontaktne mreže, itd. U prilogu, uslovi za pruge.

Sve ovo su problemi s kojima se mi mašinovođe,živi svjedoci, borimo več niz godina i kad smo očekivali da se to jedno po jedno sanira i otkloni, radi bezbjednijeg odvijanja saobraćaja, Vi gospodo donosite odluku o uvođenju jednoposjeda što je van pameti!

U prilog tome, da je odluka „van pameti", ide i činjenica da se jednoposjed uvodi samo za putničke vozove za koje treba sada obezbjediti minimum dva vozopratioca (kondukter i kondukter kočničar), a do danas angažovan je jedan vozopratioc (logika???, smanji vučno osoblje povečaj vozopratno) jer prilikom vanrednog događaja mašinovođa ne smije napuštati vučno vozilo, pa se pitamo: ako je pruga takva kakva jeste, koja je razlika između teretnog i putničkog voza?

Ili, upravljanje vučnim vozilom u jednoposjedu uslov je da mašinovođa za vuču putničkih vozova predhodno vozio u jednoposjedu najmanje godinu dana ili u dvoposjedu s tim da u godini dana mašinovođa nije kažnjavan za povredu radne obaveze. Ili kruna svega. Na posljednjoj zajedničkoj sjednici sa menadžmentom Društva, dana 22.10.2010.godine, visoko pozicionirani službenik sa menadžerskim ugovorom, odgovoran za Operacije u željezničkom saobraćaju, iznosi: „Uvodimo jednoposjed razlogom da više ne dolazimo u situaciju primati nove mašinovođe". Naš komentar: „Da je smiješno bilo bi žalosno!!!" „Zar je mimo zakona potrebno ulaztiti u rizik svjesnog ugrožavanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju, a ne primati mlade ljude sa Biroa rada?

Trebalo bi znati da upravljanjem vučnim vozilom u trajanju od 12 sati bila prava opasnost za bezbjednost saobraćaja, jer naš posao zahtjeva maksimalnu koncetraciju, odgovornost i psihofizičku pripremljenost, koju je nemoguće održati cjelih 12 sati.

U drugim oblastima saobraćaja je to regulisano tako da jedan profesionalni vozač teretnog vozila može vozilom upravljati 4 sata i 30 minuta, dok vozač autobusa treba imati kolegu koji ga mora zamjeniti nakon 8 sati vožnje ili pređenih 500 km.

Jesmo li to mi, mašinovođe iz Federacije, radnici (udarnici) koji trebamo da nadljudskim naporima vozimo vozove za prevoz putnika cjelih 12 sati ??? i samim tim ugrozimo (ako treba) svoje, a i (nedaj Bože) živote putnika, koji nisu ni svjesni da ih vozi čovjek – fantom koji po Odluci Uprave ŽFBiH može i mora izdržati ono što ne može i ne smije ni jedan drugi profesionalni vozač drumskog vozila, pilot ili mašinovođa u ŽRS-u.

S razlogom se pitamo: kakva je razlika između nas i mašinovođe iz ŽRS-a ? , koji na istoj pruzi (po prugama ŽFBiH i ŽRS-a) voze u dvoposjedu, a mi u jednoposjedu. U prilog, Upustvo/opšte odredbe.

Nije nam jasno: kako ste zamislili da na djelu pruge ŽRS od km 103 do stanice Doboj i obratno vozimo u jednoposjedu?, kad je to druga željeznica (Operator) i kod njih je propis da moraju biti dvojica mašinovođa na bilo kojem vozu.

Zbog svega navedenog, a prvensveno radi bezbjednosti u željezničkom saobraćaja, pozivamo Vas na razuman potez, a to je stavljanje van snage Odluke Uprave društva broj UD-6177-10 1/10 od 15.10.2010.god. za uvođenje jednoposjeda na pruzi 12 Sarajevo-Zenica-Doboj, koja može imati katastrofalne posljedice kad je u pitanju bezbjednost želj.saobraćaja.

S poštovanjem.

Predsjednik SMS-a u FBiH

Vernes Buljugija

Dostavljeno:

- Naslovima,
- Ministarstvu saobračaja i veza BiH,
- Ministarstvu za rad i socijalnu politiku FBiH,
- Ministarstvu unutrašnjih poslova FBiH,
- Federalnoj upravi za inspekcijske poslove / Inspektorat inspekcije rada.
- Ministarstvima saobraćaja u sarajevskom i ZD kantonu,
- Medijima,
- Oglasne ploče preduzeča,
- a/a.