



# Budnik



ISSN 1408-7405

46

marec/2003

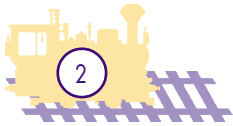
**GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE**



## DEMONSTRIRALI SMO V BERLINU 14. 03. 2003

*IZ TE ŠTEVILKE*





## MEDNARODNI DAN ŽELEZNIČARJEV

# DEMONSTRACIJE V BERLINU, PETEK 14. MARCA 2003

### Upor proti socialnemu dampingu – zakaj demonstracije

Demonstracije je v sodelovanju z ETF organiziral nemški železniški sindikat TRANSNET. To je bila ena od akcij, organiziranih na evropski ravni in je sovpadala s svetovnim akcijskim dnevom železničarjev. Poudarek te akcije je temeljil na nestrinjanju s hitenjem pri odpiranju železniške infrastrukture, brez predhodne ureditve enotnih socialnih standardov, enotnega evropskega strojevodskega vozniškega dovoljenja, enotne ureditve delovnega časa in enotnih varnostnih določb (tehniških, izobrazbenih, zdravstvenih in strokovnih).

### Enotni socialni standardi in evropsko strojevodsko vozniško dovoljenje

Evropa se na področju železniškega prometa čedalje bolj zrača v en sistem.

Na to nam najbolj nakazujejo dogovori med različnimi železnicami držav članic EU. Tehnično in logistično naj bi bili odpravljene vse težave. Na tem področju je enotnost zelo očitna.

Povsem drugačno je videti področje delovnih razmer. Do sedaj ni bilo opaziti nikakršnih znakov, ki bi nakazovali na iskanje enotnih rešitev. Še za čezmejni promet ni opaziti resnih razmišljanj o poenotenju.

Tako imenovani evropski izziv pa nikakor ne sme biti izkoriščen zgolj za lov za profiti posameznih podjetij. Hkrati je treba razvijati socialne dimenzije zaposlenih. Tako potrebujemo na primer enotno urejen delovni čas, enotne socialne standarde in enotno evropsko strojevodsko vozniško dovoljenje. Brez tega bo nemogoče zagotavljati varno delo brez socialnega dampinga, celo v čezmejnem prometu, da o vseevropskem prometu sploh ne govorimo.

ETF je s svojimi člani na te teme zahteval pogajanja. Prve ugotavljanja in pogovori s skupnostjo evropskih železnic niso prinesle

nobnih rezultatov. Delodajalska stran trmasto molči.

### Opredelitev varnostnih določil

Potrebujemo evropsko strojevodsko dovoljenje. Zato je treba določiti zahteve, ki jih mora izpolnjevati osebje, izobrazbo in kvalifikacije osebja. Ne moremo dovoliti, da bi iz strojevodje naredili tovornjakarskega nomada na tirih. Strojevodja mora poznati tehnične lastnosti lokomotiv in prog, prav tako pa tudi progo. Varnost mora imeti prednost pred profitom.

### Ureditev delovnega časa

Nujni so dogovori o delovnem času za vlakovno osebje. V to so prav gotovo všteti 38-urni delovni teden, dnevna omejitev delovnega časa, omejitev časa neprekinjene vožnje in tedenski počitek.

### Delodajalci se upirajo

Združenju evropskih železnic gre pri razvoju in odpiranju železniške infrastrukture zgolj za bolj fleksibilno delo zaposlenih. Do konkretnih dogovorov v sindikalnih zadevah do sedaj ni prišlo, namesto tega predlagajo delodajalci 48-urni delovni teden. O določitvi tedenskega počitka se ne želijo pogovarjati.

Pogajanja se bodo morala nadaljevati. Očitno pa je delodajalcem jasno, da se bo treba dogovoriti o ustreznih določbah. Zato se bodo pogajanja nadaljevala, in to dokaj intenzivno. Tako so pogajanja načrtovana že za 24. marec, 6. april ter za mesec maj in junij 2003. Ne bomo dopustili, da bi pravno formalno ostale kakršne koli sive cone. Preprečiti moramo čezmejni damping. Razlogi za demonstracije so več kot podani.

Drago Torej



## NAGOVOR PREDSEDNIKA SSSLO DRAGA TOREJA 20.000 DEMONSTRANTOM V BERLINU

Kadar koli razmišljam o liberalizaciji železniške infrastrukture, ne morem mimo globalizacijskih procesov na transportnem trgu. In vedno znova se pojavi pojem države »poceni zastav« (pomorski promet). Zakaj? Zato, ker so politiki plovo pod poceni zastavami ocenjevali kot koristno za ustvarjanje konkurence. Kako koristno je bilo in še zmeraj je, smo lahko v zadnjih letih doživljali na primerih ladijskih nesreč. Dobičke, ki so jih ladjarji izkoriščevalsko vtaknili v žepe, je moralo okolje in javnost tisoč krat plačati. Govorim o onesnaženih in zastrupljenih obalah, tonah poginulih rib in nanovo nastali revščini v prizadetih področjih. Vprašanje je, ali je to za zagotavljanje posamičnih profitov res dovoljeno.

Za poceni zastavami so prišli tovornjaki, ki se v neskončnih kolonah kotalijo po evropskih cestah in pomenijo novo nevarnost, tako za okolje kot za varnost. Evropska unija pa piše nove in nove regulative. In namesto da bi zagotovila sprejemljive socialne standarde, zagotavlja le nove mehanizme nadzora.

Kaj se bo zgodilo na področju poceni letalskih prevoznikov? Kdaj bodo ti prepoznani kot nosilci nevarnosti?

V vseh omenjenih procesih nikoli ni bilo izboljšanja delovnih in socialnih razmer za zaposlene, vedno le profiti in še večji profiti za podjetja.

Ali ima skupnost kaj od tega? Morda tu in tam cenejšo storitev, zato pa na drugi strani večje socialne dajatve in večje davke.

Kako pa je z železnicami v Evropi? Tudi tukaj že lahko opazimo primere finančnega izkoriščanja. Zagotovo pa pri udeležbi pri profitu in izkoriščanju niso bili udeleženi kolegice in kolegi, zaposleni kot vlakovno osebje.

Združena Evropa z velikim železniškim omrežjem naj bi bila izziv in priložnost za zaposlene in železniške uprave. To je sicer zelo lepa parola, ki pa jo za ekstra profite izkoriščajo zgolj podjetja. Mi zahtevamo

pošteno in enakopravno soudeležbo zaposlenih, tako na plačnem kot varnostnem področju, zagotovo pa človeka vredne delovne razmere.

Zagotoviti je treba takšno raven socialnih standardov, ki bo zaposlenim zagotavljala kulturno delo in preživetje, ne da bi jih silili goljufati obstoječe varnostne določbe, kakor se na cesti že dogaja.

Brez notnih socialnih standardov, brez urejenega čezmejnega prometa, brez notnega evropskega strojevodskega vozniškega dovoljenja, brez določenih varnostnih določb, brez urejenega delovnega časa bodo mrhovinarji imeli še večje profite, za zaposlene pa bodo ostale le suhe drobtine ali celo zavod za zaposlovanje.

**Naša pravica je, boriti se proti socialnemu dampingu in naša dolžnost je, glasno izraziti pomisleke glede trenutnega razvoja v Evropski uniji in na to opozoriti tako politike kot delodajalce.**

**Naša dolžnost je, da dejavno so-**

**delujemo pri zagotavljanju varnosti!**

**Naša pravica je, zagotoviti primerne socialne standarde!**

**Naša dolžnost je, opozarjati pred nevarnostmi!**

**Naša pravica je, širom po Evropi opravljati delo v urejenem delovnem času.**

**Naša dolžnost je, zahtevati varnostne standarde!**

**Naša pravica je, boriti se za človeka vredne delovne razmere.**

Pogovori z združenjem evropskih železnic na te teme do sedaj niso prinesli rezultatov. Upamo, da bo delodajalcem vendar postalo jasno, da je treba določbe na omenjene teme uskladiti.

Kolegice in kolegi, spleta se boriti za našo čast. Delodajalci in politiki naj nikoli ne pozabijo, da le zadovoljen delavec tudi dobro opravlja svoje delo.



## Demonstranti iz 11. držav

# TUDI ZASTAVA SSSLO JE PLAPOLALA V BERLINU!

V sredo 12. marca popoldan smo se predstavniki sindikatov slovenskih železnic v sestavi Zlatko Ratej (SSSLO), Dobrivoj Subič (SSSLO), Mirko Antolovič (SŽS), Marko Srebernjak (SVŽVS), zbrali na ljubljanski postaji. Naš skupen cilj je bil udeležiti se Berlinskih demonstracij – Upor proti socialnem dampingu, ki jih je 14. marca v sodelovanju z ETF, organiziral nemški železniški sindikat Transnet. To je bila ena izmed evropskih akcij, ki sovpada s svetovnim akcijskim dnevom železničarjev.

Z vlakom smo se odpeljali do Münchna, kjer smo prestopili, nato pa naprej do Berlina. V Berlin smo prispeli 13. marca dopoldan, najprej poiskali hotel, se namestili, nato pa odšli poiskati prireditvene prostore. Zvečer nam je Dobrivojev brat Vlado, ki živi v Berlinu, priskrbel drogove, tako da smo lahko pripravili naš transparent in zastave.

V petek se nam je pridružil naš predsednik Drago Torej, ki je v Berlin pripotoval iz Bruslja. Skupaj smo se odpravili na Haskescher Markt, kjer so v eni izmed restavracij pripravili sprejem za tuje delegate. Od tam smo skupaj odšli na Potsdamer Platz, kjer je bil pripravljen prostor za

demonstracije. Potsdamer Platz ni bil izbran naključno, saj se ob njem dviguje ena od sodobnih steklenih stavb, katero si lasti uprava nemških železnic.

Ob trinajsti uri se je kljub temu, da je bilo precej hladno in da je pihal mrzel veter, zbralo približno 20 tisoč demonstrantov. Na začetku je prireditelj pozdravil vse delegacije, ki so prišle iz enajstih držav. Ob predstavitvi je množica vsako posebej bučno pozdravila.

Glavni govornik je bil Norbert Hansen – predsednik Transnet in predsednik železniške sekcije v ETF V nadaljevanju pa so bili še trije govorniki in sicer, podpredsednik transportnih sindikatov Švice, predsednik sindikata strojevođij Anglije in naš predsednik Drago Torej. Rdeča nit akcije je bila nestrinjanje s hitenjem pri odpiranju železniške infrastrukture, brez predhodne ureditve enotnih socialnih standardov, enotnega evropskega strojevođskega dovoljenja, enotne ureditve delovnega časa enotnih varnostnih določb (tehniških, izobrazbenih, zdravstvenih in strokovnih). Govorniki so želeli prikazati kaj se dogaja in kako potekajo dogovori med različnimi železnicami držav članic EU. Tehnično in logistično naj

bi bili odpravljeni vsi problemi. Iz tega izhaja da je enotnost na tem področju očitno prisotna. Povsem drugače pa je, ko zaidemo na področje pogojev dela. Delodajalci želijo na tem področju izpodkopati vse pravice, ki jih imamo delavci, nam onemogočiti človeka dostojno življenje, zmanjšati standarde varnosti in to vse samo z enim izgovorom konkurenčnosti na trgu, v resnici jim pa gre za kovanje lastnih dobičkov na račun delojemalcev. Odločno je bilo izraženo mnenje o nasprotovanju razbijanja in drobljenja nacionalnih železnic, saj je angleški primer jasen – državo stane več, lastniki kujejo dobičke na račun varnosti in socialnega standarda delavcev. Iz tega dejstva je bilo mogoče videti mnogo parol VARNOSTI PREDNOSTI!, ki so jih nosili v črno oblečeni demonstranti. Razvidno je, da imajo delodajalci cilje jasne, vendar so zanemarili pogajanja s socialnimi partnerji. Združenju evropskih železnic gre pri razvoju in odpiranju železniške infrastrukture zgolj za bolj fleksibilno delo zaposlenih. ETF je s svojimi člani zahteval pogajanja s skupnostjo evropskih železnic, vendar prvi razgovori niso prinesli nobenih rezultatov, saj delodajalska stran predlaga 48 urni delovni teden, o določitvi tedskega počitka in mnogih drugih problemih pa se ne želijo pogovarjati.

Pogajanja se bodo morala nadaljevati. Očitno pa je delodajalcem jasno, da bo potrebno odgovarjajoče določbe dogovoriti. Zato se bodo pogajanja nadaljevala in to dokaj intenzivno. Tako so pogajanja načrtovana že za 24. marec in 6. april. Načrtujejo se tudi v maju in juniju.

Vsi prisotni smo jasno in seveda zelo glasno podprli ugotovitve vseh govornikov ter s tem dejanjem poskušali skupnosti evropskih železnic in vsem delodajalcem dopovedati, da enostranskih odločitev ne bomo dopuščali, da želimo preprečiti socialni in čezmejni damping, da ne bomo dopustili, da bi pravno formalno ostale kakršnekoli sive cone in da bomo za doseg teh ciljev uporabili vsa sredstva sindikalnega boja, ki so nam na voljo.



*Steklena zgradba v ozadju – upravno poslopje nemških železnic.*



Demonstracije so se zaključile ob 15 uri. Po končani prireditvi je bilo opravljenih še nekaj razgovorov. Skupina domačinov je pristopila in nas prosila za slovensko zastavo, ki smo jo poklonili in bo sedaj krasila enega od njihovih klubov. V večernih urah smo še poiskali nekaj za pod zob, nato pa

utrjeni z vlakom odpotovali proti naši domovini.

Na koncu bi želel dodati, da je kljub mrazu čudovit občutek stati med dvajsettisoč glavo množico, ki ve kaj hoče in se je za svoje cilje pripravljena tudi boriti. V Sloveniji je takšno število nemogoče, saj

nas je vseh zaposlenih več kot polovico manj, vendar sem prepričan, da bomo z jasnimi cilji in enotnostjo pomemben člen v verigi evropskih železniških sindikatov, ki se bori, da bi tudi železničarji imeli človeka dostojno življenje.

Zlatko Ratej

## Mednarodni akcijski dan železničarjev, 14. marec, pod geslom "najprej varnost"

# ODPRTO PISMO ETF EVROPSKIM MINISTROM ZA PROMET

Mednarodni akcijski dan železničarjev poteka letos 14. marca pod geslom »najprej varnost«. Letos je organiziran že četrty pod pokroviteljstvom Mednarodne zveze transportnih delavcev ITF. Železniški sindikati tega dne po vsem svetu pripravijo vrsto dejavnosti, s katerimi želijo opozoriti na pomembnost varnosti v železniškem prometu.

### Zakaj geslo »najprej varnost« na železnici?

Po prepričanju železničarjev je varnost v železniškem prometu zaradi naraščajoče tržne tekmovalnosti, ki zmanjšuje delovne in socialne razmere železniških delavcev, močno ogrožena. Stališče železniških sindikatov je preprosto toda pomembno: »**varnost pred dobičkom**«. To stališče mora veljati za vse železnice, pa naj bodo javne ali v zasebni lasti. Sindikati poudarjamo, da morajo vlade in delodajalci prisluhniti znanju in izkušnjam železničarjev pri izboljševanju varnosti v železniškem prometu.

Na seji sveta ministrov za transport 27. in 28. marca 2003 ministri za transport držav članic EU razpravljajo o drugem železniškem zakonodajnem paketu. Na dnevni red je uvrščeno tudi odločanje o predlogu Evropske komisije o pospešitvi že prej dogovorjene liberalizacije mednarodnega železniškega tovornega prometa ter odločanje o vpeljavi kabotaže.

Evropska federacija sindikatov transporta (ETF), katere člani so tudi Sindika-

ti Slovenskih železnic, je v zvezi s tem v odprtem pismu pozvala ministre, da zavrnejo predlog Komisije in glasujejo proti nadaljnjim amandmajem Direktive 91/440/EEC. V ETF utemeljujemo gornji poziv z dejstvom, da je le redko katera država članica v svoji nacionalni zakonodaji popolnoma prevzela prvi železniški paket evropske zakonodaje (oz. infrastrukturni paket). Prav tako ne obstajajo enotni evropski predpisi, ki bi zagotavljali ustrezno raven socialnih standardov, s katerimi bi regulirali stopnje poklicnih kvalifikacij in razporejanje delovnega časa za vse zaposlene v čezmejnem tovornem prometu in bodo odgovorni za zagotavljanje varnosti prometa. Po drugi strani pa se prej sprejeti evropski predpisi uporabljajo neposredno od 15. marca 2003, ne oziraje se na nacionalne zakonodaje.

Naš vsesplošni vtis je, da se bodo nape, ki so bile storjene z liberalizacijo cestnega tovornega prometa in so medtem privedle do pogubnega poslabšanja socialnih razmer, resnih varnostnih problemov in uničujoče konkurence, sedaj ponovile tudi v železniškem sektorju.

Opažamo, da se v določenih državah članicah že dogajajo posamezni primeri kršitev pomembnih varnostnih predpisov, kot so spoštovanje predpisov o delovnem času strojevodi in njihovih poklicnih kvalifikacij. Če ne bodo opredeljeni in uveljavljeni jasni evropski predpisi, bo število takšnih primerov na odprtem trgu še naraščalo. Mnogo varnostnih predpisov je iz

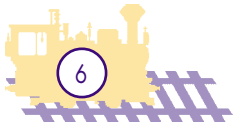
zgodovinskih razlogov del notranjih pravil podjetij. Po navadi ne obstajajo nacionalne regulative na tem področju, zelo malo pa je tudi evropske. To pušča široko odprta vrata socialnemu dumpingu z vsemi posledicami na socialne razmere in varnost.

Zato menimo, da je neodgovorno pospešiti proces liberalizacije ali jo celo razširiti na področje potniškega prometa, brez zagotovila, da so izpolnjeni vsi pogoji za varen transport in brez izdelane ocene prvih korakov liberalizacije. Zato zahtevamo enakovredno sodelovanje predstavnikov zaposlenih v Evropski železniški agenciji. Evropska železniška agencija bo imela pomembno vlogo pri oblikovanju skupnega evropskega železniškega trga, še posebej glede varnosti železniškega prometa in interoperabilnosti. Ključni pogoj za oboje bodo pomenile ustrezne poklicne kvalifikacije ter socialne razmere za zaposlene. Posledično to pomeni, da evropske politike brez zaposlenih ni mogoče izdelati.

Številne dejavnosti agencije bodo potekale preko ustreznih delovnih skupin. Ministre smo pozvali, da predstavnikom zaposlenih zagotovijo enakovredno zastopnost pri delu agencije, in ne zgolj naknadnega posvetovanja, in še to v določenih primerih.

Prav tako smo zahtevali, da imajo zaposleni v železniškem sektorju svojega predstavnika v upravnem odboru agencije, imenovanega s strani reprezentativne evropske organizacije zaposlenih v železniškem sektorju.





## Direktiva o varnosti v železniškem prometu

Direktiva o varnosti v železniškem prometu je ključni element varnega evropskega železniškega sistema v prihodnosti. V primerjavi z obstoječim sistemom varnosti je treba predlog osnutka direktive predelati z vidika določitve in prenosa pooblastil glede odgovornosti. Znotraj agencije naj bi bili ustanovljeni novi uradi, za katere je predvidena delitev pooblastil odgovornosti glede varnosti v železniškem prometu. Strokovnjaki so si enotni, da takšni postopki skrivajo v sebi precej pasti in nevarnosti, predvsem pa so dolgotrajni.

Zahteve evropskih železniških sindikatov, naslovljene na ETF v zvezi z direktivo, so naslednje:

Cilj direktive mora biti oblikovanje največje možne ravni varnosti, ki ne sme biti podrejena nobenim cost-benefit analizam in analizam ocen sprejemljivega tveganja. Fizični in verbalni napadi na železniško osebje so grožnja varnemu prometu in morajo biti sestavni del varnostnih analiz ter vodenja in upravljanja varnosti v železniškem prometu, skladno s to direktivo. Pri oblikovanju harmoniziranega evropskega sistema morajo biti zahteve zdravja in varstva pri delu za zaposlene jasno in nedvoumno opredeljene znotraj upravljanja in vodenja varnosti železniškega prometa v železniških podjetjih, v domeni za upravljavci železniške infrastrukture. Zdravje in varstvo pri delu morata biti sestavni del direktive, čeprav na prvi pogled z varnostjo v železniškem prometu nimata neposredne zveze. ETF je nepopustljiva pri svojem naspotovanju glede priznavanja evropskega varnostnega spričevala vse dotlej, dokler

ne bodo izdelane enotne evropske zahteve glede poklicnih kvalifikacij za zaposlene, ki delajo v poklicih, ki so neposredno vezani na varnost v prometu

Pri varnostnem spričevalu ne sme biti določen nikakršen časovni rok za njegovo izdajo. Pristojne ustanove morajo imeti dovolj časa za pregled vloge.

## Interoperabilnost

Vse sodelujoče strani si želijo povečane stopnje interoperabilnosti evropskega železniškega sistema za vzdrževanje ravni varnosti v prometu. Pozdravljamo dejstvo, da so oziroma bodo vprašanja, povezana z varnostjo prometa, kot sta zdravje in varstvo pri delu, sestavni del dveh direktiv o interoperabilnosti. Vendar je zelo pomembno, da se znotraj direktiv prouči vloga in mesto socialnih partnerjev, še posebej predstavnikov zaposlenih. To zahteva resnično sodelovanje pri pripravi standardov, npr. v okviru prihodnjega dela Evropske železniške agencije.

V tej zvezi smo pozvali ministre za transport, da pri pripravi prihodnjih tehničnih specifikacij za interoperabilnost ne dopustijo harmonizacije zahtev poklicnih kvalifikacij kot tudi zahtev za zdravje in varstvo pri delu, ki bi uveljavile najnižje možne standarde.

## Pošteno plačevanje uporabe infrastrukture

Po naših informacijah bo komisarka Loyola de Palacio na naslednjem sestanku Sveta transportnih ministrov predstavila pobudo Evropske komisije v zvezi z enotnim evropskim sistemom plačevanja stroškov

uporabe infrastrukture. Ministre pozivamo, da na evropski ravni zagotovijo, da bo končno zaživel princip plačevanja stroškov glede na povzročitelja in da bo sistem izdelan za vse vrste transporta z vključitvijo eksternih stroškov v ceni uporabnine infrastrukture. S tako odločitvijo bodo napravili resničen korak pri promociji ciljev prenosa tovora na železnice.

## Socialne razmere zaposlenih v cestnem transportu

Na seji bodo ravno tako razpravljali o predlogu dopolnitve socialne regulative (predpis EEC/85/3820). To je še ena priložnost za oblikovanje boljših delovnih razmer za zaposlene v cestnem transportu z vidika poštene konkurence med načini transporta. Pozivamo jih, da skrajšajo delovni čas za zaposlene v cestnem transportu in podaljšajo čas počitka. Zastrahujoče socialne razmere v sektorju cestnega transporta ne smejo postati pravilo, po katerem bi se oblikovali delovne razmere prihodnjih železničark in železničarjev.

Pozivamo jih, da pretehtajo svoje odločitve v širšem smislu. Brez povezane evropske politike, ob revitalizacijskih strategijah, ki temeljijo zgolj na tekmovanju, bodo že vnaprej obsojene na propad.

Na mednarodnem akcijskem dnevu železničarjev 14. marca 2003 so železniški sindikati, včlanjeni v ETF, opozorili vso evropsko javnost na nevarnost socialnega dumpinga in na ogrožanje varnosti.

Sindikati Slovenskih železnic  
Predsednik  
Drago Torej

## Vloga sindikata v novem Zakonu o delovnem razmerju

# ZAKAJ JE PAMETNO IN KORISTNO BITI ČLAN SINDIKATA!?

O tem, zakaj je pametno in koristno biti član sindikata, verjetno ni treba posebej izgubljati besed. Glede na veliko – skoraj stoodstotno – vključenost zaposlenih v Sek-

cijah za vleko v naš sindikat, gre sklepati, da pomen in vlogo sindikata v svojem okolju dobro razumemo. Veliko manj ga žal razume velika večina – predvsem novo

– zaposlenih v Sloveniji, ki se za sindikalno članstvo ne odloči. V prihodnjih nekaj vrsticah bom poskušal orisati dejavno in pomembno vlogo, ki jo sindikatu daje novi



Zakon o delovnih razmerjih, ki je pričel veljati v začetku leta. Iz navedena opisa bo mogoče ugotoviti, kakšni obliki socialne varnosti se odrekajo tisti, ki se za članstvo v sindikatu ne odločijo, oziroma tisti, ki v svojih okoljih sploh nimajo organiziranega sindikata.

Na splošno sta vloga in pomen sindikata opredeljena v več zakonih, izmed katerih je mogoče največjo težo pripisati prav Zakonu o delovnih razmerjih. Ob tem so pristojnosti sindikata opredeljene še v Zakonu o pokojninskem in invalidskem zavarovanju, Zakonu o sodelovanju delavcev pri upravljanju, Zakonu o varnosti in zdravju pri delu ..., brez dvoma bodo navedene še v Zakonu o kolektivnih pogodbah in v Zakonu o zaposlovanju in usposabljanju invalidov. Iz tega gre sklepati, da slovenska delovnoppravna zakonodaja ni spregledala pomembnosti sindikata v spremenjenih razmerah tržnega gospodarstva. Ob tem je seveda takoj treba omeniti še vlogo kolektivnih pogodb, kjer smo sindikati ključni partner delodajalski strani, ob tem pa prvi varuhi spoštovanja izvajanja teh pogodb.

Po mnenju pravnih analitikov delovnega prava, je novi Zakon o delovnih razmerjih (ZDR) bistveno okreplil in poudaril vlogo sindikata v nekem podjetju, ob tem pa mu naložil odgovornost, ki iz tako okrepljene vloge izhaja. Sam sem v sicer obsežnem zakonu naštel kar 15 členov, kjer je beseda »sindikat« izrecno zapisana, ob tem pa razumem dejavno vlogo sindikata tudi povsod tam, kjer zakon napotuje, da se določena ureditev podrobno uredi v kolektivnih pogodbah. Slednjih navedb je v zakonu precej.

## **Sprejem pravnih aktov in prenos podjetja**

Kot prvo je v zakonu mogoče zaslediti omembo sindikata v delu, kjer se omenja postopek sprejemanja aktov v podjetju. Po zakonu je obvezen edino akt o sistematizaciji delovnih mest, druge akte pa sprejme delodajalec po potrebi. V zakonu je predpisano, da mora delodajalec akte, ki določajo organizacijo dela in obveznosti, ki jih morajo delavci poznati, najprej posre-

dovati sindikatu. Le ta mora svoje mnenje posredovati v osmih dneh.

Če pride do pravnega prenosa podjetja (združitve, pripojitve, prevzem ...), morata delodajalec prenosnik in delodajalec prevzemnik najmanj 30 dni pred prenosom o tem obvestiti sindikat. Sporazum o prenosu pa lahko skleneta le, če se o vprašanih pravnih, ekonomskih in socialnih posledicah prenosa prej posvetujeta s sindikatom.

## **Kako ob odpovedi pogodbe?**

Ob nameravani redni ali izredni odpovedi pogodbe o zaposlitvi mora delodajalec na zahtevo delavca o tem obvestiti sindikat. Sindikat lahko v osmih dneh poda svoje mnenje. V tem mnenju lahko nasprotuje odpovedi, če zanjo ni utemeljenih razlogov ali če postopek ni bil ustrezno izveden.

Če sindikat nasprotuje redni odpovedi iz razloga nesposobnosti ali iz krivdnega razloga ali kakršni koli izredni odpovedi pogodbe o zaposlitvi, se ta ne odpove do poteka roka za arbitražo oziroma sodno varstvo. To praktično pomeni, da v primeru teh načinov odpovedi pogodbe o zaposlitve edino pritožba sindikata omogoči delavcu, da do konca arbitraže ali konca dela sodišča ostaja pogodbeno vezan z delodajalcem (ostaja na svojem delovnem mestu), če pa te pritožbe sindikata ni, je delavec takoj – ne glede na vloženo tožbo – postavljen na cesto. Delodajalec po tem zakonu sicer lahko v primeru, ko se čaka na konec arbitraže oz. zaključek sodnega postopka, delavcu prepove opravljati delo, vendar mu mora ves ta čas zagotavljati izplačilo nadomestila v višini polovične delavčeve plače.

Delodajalec mora o razlogih za prenehanje potreb po delu delavcev, o predvidenih kategorijah presežnih delavcev, o predvidenem roku, v katerem bo prenehala potreba po delu delavcev ter o predlaganih kriterijih za določitev presežnih delavcev, pisno čim prej obvestiti sindikate. Kopijo tega obvestila je delodajalec dolžan poslati na Zavod za zaposlovanje. Delodajalec se mora z namenom doseči sporazum posvetovati s sindikati o pred-

laganih kriterijih za določitev presežnih delavcev, pri pripravi programa razreševanja presežnih delavcev pa o možnih načinih za preprečitev in omejitve števila odpovedi ter o možnih ukrepih za preprečitev in omilitve škodljivih posledic.

Ob uvedbi disciplinskega postopka, na katerem se lahko kot skrajni sankcijski ukrep izrečejo opomin, denarna kazen ali odvzem določenih bonitet, mora delodajalec na zahtevo delavca o tem obvestiti sindikat. Slednji lahko poda svoje mnenje o disciplinskem postopku v roku osmih dni, delodajalec pa se je dolžan do tega mnenja pisno opredeliti.

## **Razporejanje delovnega časa in nočno delo**

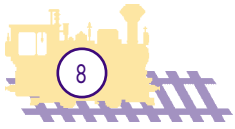
V tem zakonu je izrecno navedeno, da mora delodajalec pred začetkom koledarskega oziroma poslovnega leta določiti letni raspored delovnega časa. O njem mora obvestiti sindikate pri delodajalcu. Sicer pa se rasporeditev in pogoji začasno prerazporeditev delovnega časa določijo s pogodbo o zaposlitvi.

Ob uvedbi nočnega dela je določeno, da se mora delodajalec najmanj enkrat na leto posvetovati s sindikati pri delodajalcu o določitvi časa, ki se šteje kot čas nočnega dela, o oblikah organiziranosti nočnega dela, ukrepih za varnost in zdravje pri delu in o socialnih ukrepih. (Ta člen obravnava t.i. nočne delavce, ki so po tem zakonu tisti delavci, ki tretjino polnega letnega delovnega časa delajo ponoči). Ob tem daje zakon pravico dajati soglasje sindikatu v primerih, ko se v določenih vejah gradbeništva ali industrije poskuša uvesti nočno delo žensk.

## **Pogoji za delovanje sindikata**

Delodajalec mora sindikatu zagotoviti pogoje za hitro in učinkovito opravljanje sindikalnih dejavnosti v skladu s predpisi, s katerimi se varujejo pravice in interesi delavcev. Delodajalec je sindikatu dolžan omogočiti dostop do podatkov, ki so potrebni pri opravljanju sindikalne dejavnosti.

Ob spremembi delodajalca, sindikalni zaupnik ohrani svoj status, če pri deloda-



jalcu prevzemniku obstajajo pogoji za njegovo imenovanje v skladu s kolektivno pogodbo. Sindikalnemu zaupniku zaradi sindikalne dejavnosti ni mogoče znižati plače ali proti njemu začeti disciplinskega ali odškodninskega postopka ali ga kako drugače postavljati v manj ugoden ali podrejen položaj. Prav tako delodajalec ne

sme odpovedati pogodbe o zaposlitvi članu nadzornega sveta, članu sveta delavcev in voljenemu ali imenovanemu sindikalnemu zaupniku brez soglasja organa, katerega član je, če ravna v skladu z zakonom, kolektivno pogodbo in pogodbo o zaposlitvi, razen če v primeru poslovnega razloga odkloni ponujeno ustrežno zapos-

litev ali če gre za odpoved v postopku prenehanja delodajalca

Na zahtevo sindikata zagotavlja delodajalec v skladu z aktom sindikata, katerega član je delavec, tehnično izvedbo obračuna plačevanja sindikalne članarine za delavca.

Zdenko Lorber

## **Sporni Zakon o preoblikovanju in privatizaciji SŽ je sprejet**

# **PO 1. SEPTEMBRU DELNIŠKE DRUŽBE SLOVENSkih ŽELEZNIC NE BO VEČ, POZNALI BOMO HOLDING SŽ IN VEČ D.O.O.-jev**

Sporni zakon o privatizaciji SŽ, katerega smo zaposleni neuspešno poskušali zavstaviti z referendumskim odločanjem, je parlament sprejel 26. februarja. Čeprav je po nekaterih izjavah sodeč sprva kazalo, da bo do sprejema tega zakona prišlo komaj poleti, je zakonodajalec pohitel in zakon sprejel dober mesec po referendumu o privatizaciji Slovenskih železnic. Čeprav smo o tem zakonu že pisali, naj na kratko obnovim samo najbolj aktualne povzetke iz sedaj sprejetega zakona.

Z organiziranostjo po novem zakonu se javno podjetje SŽ, d.d., preoblikuje v koncern železniških družb, in sicer v gospodarsko družbo z omejeno odgovornostjo – Holding Slovenske železnice, d.o.o., ki bo obvladujoča družba zasebnega prava v sistemu slovenskih železniških družb. Edini ustanovitelj in družbenik Holdinga je Republika Slovenija. Holding je družba, ki bo imela v lasti večino deležev v pravno samostojnih družbah in bo te družbe ustanavljala, financirala in upravljala. Zakon določa, da Holding ustanovi tri odvisne družbe:

- družbo za vzdrževanje in modernizacijo železniške infrastrukture in vodenje železniškega prometa

- družbo za prevoz potnikov v notranjem in mednarodnem železniškem prometu
- družbo za prevoz blaga v notranjem in mednarodnem železniškem prometu

Več družb iz posamezne alineje prejšnjega odstavka pa bo Holding ustanovil po odločitvi ali s soglasjem ustanovitelja (npr. družba za raziskovalno in projektno dejavnost, družba za vzdrževanje in popravilo mobilnih sredstev, družba, ki opravlja gradbena dela, gostinsko dejavnost ...). Če bo ena od novih družb tudi »vleka«, pa je za zdaj še prezgodaj govoriti.

Na posamezne tri obvezno ustanovljene družbe se prenese premoženje, pravice in obveznosti Holdinga SŽ d.o.o., kot bo to določeno v delitvenem načrtu, ki ga bo sprejela vlada. V delitvenem načrtu se mora po tem zakonu obvezno upoštevati vsebinska povezanost prenesenega premoženja z dejavnostjo, ki jo bo opravljal posamezna odvisna družba, prenesene pravice in obveznosti pa morajo biti vsebinsko povezane z prenesenim premoženjem in zaposlenimi, ki jih bodo prevzele posamezne odvisne družbe. Kar zadeva prenesene obveznosti (najeta posojila ...) zakon predvideva, da se ta delijo na posamezne družbe skupaj s premoženjem, pri čemer druž-

be ne bodo za dolgove solidarno odgovorne.

Zakon določa, da Holding SŽ, d.o.o., ne more v stečaj. Predmet zastave premoženja po tem zakonu ne morejo biti objekti, naprave in mobilna sredstva, ki so potrebna za opravljanje železniških gospodarskih javnih služb. Izjemoma se lahko zastavi mobilna sredstva le v primeru, če je z zastavno pravico zavarovan posojilodajalec, ki je financiral njihovo nabavo.

Zakon določa, da se lahko po opravljenem programu poslovne sanacije omogoča privatizacija družbe za opravljanje potniškega prometa in družbe za opravljanje tovornega prometa do največ 49 odstotkov. Holding po tako opravljeni privatizaciji še naprej ostaja večinski lastnik. Iz tega izhaja, da mora vlada pred preoblikovanjem pripraviti strokovna izhodišča za poslovno in s tem povezano kadrovske sanacije SŽ, d.d.

Zakon določa, da se ekonomsko socialni svet kot posebno posvetovalno telo, ki bo sestavljeno iz enakega števila predstavnikov delodajalcev in delojemalcev z namenom dogovarjanja o socialni problematiki zaposlenih v obdobju do izvedbe preoblikovanja, ustanovi do 31. julija letos.

Vlada s tem zakonom rešuje kapitalno neustreznost našega podjetja s tem da v





zakonu predvideva pretvorbo – konvertiranje dolgov SŽ iz naslova neplačanih davkov in prispevkov in dolgov iz naslova

vzdrževanja železniške infrastrukture v letih 2001 in 2002 v kapitalski delež.

Pretvorba dolgov v kapitalске deleže

podjetij bo uveljavljena takoj po sprejemu zakona, odvisne družbe iz tega zakona pa najpozneje do 1. septembra letos.

## VLADA ŠE NIČ O NOVI SMERI

Kljub temu da je bil program poslovne preobrazbe podjetja Nova smer poslan na vlado RS že decembra, se do sedaj vlada uradno do njega še ni opredelila. Zdi se – kar je bilo tudi pričakovati – da bo imela vlada največ pomislekov do finančnega dela Nove smeri in Poslovnih načrtov za

leto 2003 in 2004. V Novi smeri predvideni finančni zalogaj 32 milijard minulih obveznosti SŽ je seveda za javne finance velik zalogaj. Če je mogoče nekako razumeti to, da je vlada z odločitvijo čakala na izid referendumu, pa sta sedaj minila že dva meseca, ko bi se do železniškega

paketa reform že lahko opredelila. Dejstvo je, da trenutna situacija ni dobra. Živimo v nekakšni negotovosti. Zaradi vladne ne- potrditve se Nova smer tudi organizacij- sko in vsebinsko ne uresničuje. Vse to pa samo podaljšuje agonijo Slovenskih že- leznic.

## KAKO BOMO LETOS USKLAJEVALI PLAČE?

Letos bo usklajevanje plač potekalo še po »starem« dogovoru o politiki plač, ki je bil sprejet za leti 2002 in leto 2003. Iz- hodiščne plače, določene na podlagi anek- sa k dogovoru o politiki plač za obdobje 1999–2001 (Uradni list RS, št. 33/2001), se v letu 2003 usklajujejo z rastjo cen življenjskih potrebščin, v kateri se ne upo- števa rast cen alkoholnih pijač in tobačnih

izdelkov (v nadaljnjem besedilu: življenjske potrebščine).

Izhodiščne plače se pri izplačilu plač za avgust 2003 povečajo za 2,5 odstotka. Če kolikor rast cen življenjskih potrebščin v obdobju januar–junij 2003 preseže 2,8 odstotka, se izhodiščne plače pri izplačilu plač za avgust 2003 povečajo še za raz- liko v rasti cen življenjskih potrebščin nad

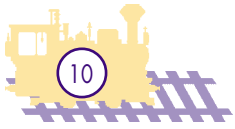
2,6 odstotka. Izhodiščne plače iz prejšnjih dveh odstavkov te točke se ob izplačilu plač za december 2003 povečajo za razli- ko med 100-odstotno rastjo cen življenjskih potrebščin v obdobju januar–november 2003 in že obračunanim povečanjem iz prejšnjih dveh odstavkov.

## NA ELEKTRIČNIH LOKOMOTIVAH SO ŠKODLJIVE EMISIJE AZBESTNIH VLAKEN POD ZAKONSKO DOLOČENO KONCENTRACIJO

To je mogoče trditi po pregledu poročila o meritvah emisij azbestnih vlaken v okolje, ki je bilo narejeno januarja. Meritve, ki smo jih zahtevali v našem sindikatu, so potekale tako, da so pooblaščenec izvajalci Zavoda za varstvo pri delu vzorčili zrak v kabini strojevodje, na hodniku lokomotive in v bližini hitrega odklopnika IR med triurno vožnjo na lokomotivah 363, 342 in 362.

Vlakna so vzorčili s prečrpavanjem zraka skozi membranske filtre z uporabo umerjenih črpalk za osebno vzorčenje. Vlakna so preštevali na elektronskem mikroskopu, analizo pa so izdelali strokovnjaki kemij- skega inštituta. Pri vzorčenju je imel svojega predstavnika tudi naš sindikat. Iz rezultatov meritev (poročilo je na sedežu sindikata) je razvidno, da so bile koncentracije meritev

azbestnih vlaken v referenčnem času treh ur v vseh treh lokomotivah bistveno nižje od vrednosti, ki po Pravilniku o varovanju de- lavcev pred tveganji zaradi izpostavljenosti azbestu koncentracija krizotilnih vlaken ne sme preseči. Meritve se bodo na našo zahtevo še opravile na elektromotorni garnituri 311 ter dizel lokomotivah 664 in 643/642.



**Naš sodelavec: Srečko Erjavec**

## SAMO NEKAJ SEKUND SEM IMEL ...

Skoraj ne mine teden, ko naši mediji ne poročajo o izrednih dogodkih na potnih prehodih, povoženjih in drugih za strojno osebje zelo stresnih situacijah. Tovrstni dogodki pa puščajo pri osebju psihične posledice, ki se na koncu izražajo pri vožnji, ki ni več sproščena. Na tem mestu seveda delček pozornosti pripada vsem, ki so se v podobnih primerih že znašli. Tudi zadnji primer, ko si je naš član z begom v hodnik lokomotive rešil življenje, zahteva določeno pozornost. Prav je, da sam spregovorim nekaj besed o sebi in o tem, kar se mu je zgodilo.

**Pripadaš generaciji že starejših strojevodij. Kdaj in kje se je začela tvoja železničarska pot?**

Moji stiki z železnico so se pričeli že v zgodnji mladosti, saj je bil moj dom tik ob železni cesti. Otroška radovednost in lepota parnih lokomotiv sta v meni prebudila željo, da bi nekoč tudi sam postal železničar. Davnega 1964. leta sem na stranskem tiru na postaji Litija opazil pred kretniško postojanko dva železničarja, ki sta



sedela za veliko hrastovo mizo in malicala. Radoveden, kaj jesta, sem se odpravil proti njima v upanju, da bom tudi sam deležen kakšnega gržljaja, saj so bili železničarji znani kot dobri in radodarni ljudje. Postavim se pred vhod v kretniško postojanko in osupnem. Iz kleti stopi eden od železničarjev, ki je bil popolnoma podoben mojemu očetu. To mu tudi povem. Vpraša, kako se pišem. Kmalu ugotovim, da je pred mano očetov starejši brat, moj stric Martin. Tistega dne sem spoznal delo kurjača in strojevodje in obenem zaobljubil, da postanem tudi sam strojevodja.

**S svojimi šalami v slogu nemogoče je mogoče si marsikoga očaral in spraval v dobro voljo. Si po naravi vesel človek?**

Da, zelo, in to zato, ker mi je uspelo premagati vse negativnosti, ki so me spremljale vso mladost. Že od petega leta sva ostala z mlajšo sestro brez očeta in mati je postala težka srčna in očesna invalidka. Kot otrok samohranilke sem doživel mnogo težkih stvari. A nisem klonil, temveč z neverjetnim pogumom stopal naprej. V sedmem razredu osnovne šole je mati delala še samo štiri ure na dan, zato sem moral sam popravljati denarni položaj tako, da sem ob tretji uri zjutraj odhajal v pekarno pomagat zlagat in pakirat kruh ter žemlje. Ob sedmih v šolo. Popoldne pa voziti v samokolnici premog iz kmečke deponije v pekarno.

**Povsod tam, kjer se v našem okolju javno kaj dogaja, se pojaviš s svojo kamero in veliko snemaš. Zanima me, ali te posnetke shraniš, jih kje objaviš ali jih izdelavaš le za svoj hobi.**

Kamera in fotoaparati mi pomenita zelo veliko, saj zmoreta ujeti v spomin tiste trenutke, ki mi nekaj pomenijo. Vsi ti posnetki so kažipot moje življenjske črte, trenutki veselja, sreče in žalosti. Dokument življenja.



**Torek, 18. februar 2003, ti bo ostal za vedno v spominu kot eden izmed najtežjih. Neumestno je spravevati, na kaj si pomislil, ko si se približeval železni gmoti. Se ti je prav zaradi tega dogodka spremenil pogled na svet?**

Samo dve sekundi sem imel. V grozi bližajoče se smrti, planem proti hodniku. Sledi strašen pok, lomljenje pločevine, bliskanje in iskenje, nevidna moč me hoče vsrkati nazaj v kabino. Lebdim med vrati in se oklepam cevi kompresorja. Drobcu stekla letijo naokoli. Nekaj me močno udari po glavi. Udarjam v stranice hodnika, iskre mi plešejo pred očmi, čutim lepljivo tekočino na obrazu ... Še vedno poka in se lomi, polna usta imam prahu, po kolenih plezam proti nasprotni kabini. Lokomotiva poskoči in nato se vse umiri. Osemnajsti februar ob 21.43.

**Si na kraju nesreče ostal sam, ti je mogoče stal kdo ob strani ob tako strašnem trku?**



Kot prva sta mi pomagala vrla sprevodnika, saj sem lahko zapustil lokomotivo samo skozi strojevodsko okno v zadnji kabini. Obvestila sta prometno službo o nesreči in zapori obeh tirov ter poklicala reševalno postajo Celje. V šoku in zmeden sam ne bi mogel opraviti vsega potrebnega za zavarovanje prometa in obvestiti potrebnih organov o izrednem dogodku. Kmalu zatem pride Gorazd Senica in prevzame vse aktivnosti, da me zaščiti in razbremeni takojšnjih izjav in tudi on postori vse potrebno za zaščito prometa in predaje brzinomernega traku organom za notranje zadeve. Zahvalil bi se tudi šefu Ludviku Pevcu, ki je prispel takoj zatem skupaj z Gorazdom Senico v celjsko bolnišnico, me nato spremljal pri pogovoru z organi za

notranje zadeve in pri preiskovalnemu sodniku na kraju dogodka ter me po pogovorih odpeljal domov. Hvala bogu, da imamo v naši vlečni enoti tako dobre ljudi. Verjemite, ob njuni navzočnosti mi je bilo tiste težke trenutke pri srcu veliko lažje.

### **Kakšen je tvoj pogled na problematiko zavarovanja potnih prehodov?**

Menim, da bo potrebno še veliko truda in denarja, da bomo mi strojevodje varni, da se ne ponovi moj izredni dogodek. Do tedaj pa, dragi sodelavci, skrbno opazujte kritične prehode, ki omogočajo, da se tako veliko vozilo prikrije med spuščeni zapornicami. Saj bomo popolnoma varni šele

tedaj, ko bomo ukinili vse nivojske prehode na slovenskih železnicah

Ob tej iskreni pripovedi bi rad dodal samo, da je že skrajni čas, da se okoli potnih prehodov nekaj ukrene. Ne razumem odklonilnega odnosa nekaterih do perečih problemov, saj iz svojih udobnih foteljev niti ne opazijo, da je strojevodska kabina prav zaradi tega majhen kraj na lokomotivi, kjer sta si življenje in smrt opazno blizu. Tebi, Srečko, pa želim, da si odpočiješ in zbereš toliko poguma, da boš premagal strah in zaživel normalno življenje.

*Pogovor pripravil  
Franc Bokal*

## **Intervju Dimitrios Jim Mitsios**

# **AUSTRALIA SOUTHERN ( AS ) – JUŽNOAVSTRALSKE ŽELEZNICE**

## **... vozil sem sedem lokomotiv v spregi, ... zamenjavo na progi dobiš kar s helikopterjem...**

Avstralija – dežela »down under« tam spodaj, ob kateri najprej pomislimo na kenguruje, odlično pivo Fosters, poznavalci pa še na znamenito opero v Sydneyju, ter Uluru (Ayersova skala), sveto goro Aboriginov, avstralskih domorodcev, 348 metrov visok osamelec, ki ob vzhodu in zahodu sonca žari v živordeči svetlobi. Iz Avstralije prihajajo tudi mnoge, predvsem mladim poznane glasbene skupine, od legendarnih The Doors, preko AC/DC, Man at work, Midnight oil do prelestne Kylie Minogue. Pa pogledjmo to zanimivo deželo od blizu. Avstralija leži na južni polobli. Njena površina obsega 7.687.000 km<sup>2</sup>, ima okrog 18 milijonov prebivalcev, glavno mesto je Canberra, BDP pa znaša 23.200 ameriških dolarjev na prebivalca.

Prvi belec, ki je leta 1601 stopil na ozemlje Avstralije, je bil portugalski pomorščak Godinho de Ereira. Leta 1788 so začeli naseljevati prve kaznjence iz Velike Britanije, današnje ime pa je Avstralija dobila leta 1814 – prej se je imenovala Nova

Holandija. Avstralija je bila zanimiv cilj za marsikaterega Slovenca. V 44. številki Budnika decembra lani, smo brali zelo zanimiv prispevek o našem nekdanjem sodelavcu Dušanu Muršiču, ki se je leta 1991 z družino preselil v mesto Adelaide v Južni Avstraliji.

Ne boste pa verjeli, da se dogaja tudi obratno. Za ogromno pomoč pri nastajanju tega prispevka se moramo zahvaliti Dimitrosu Jimu Mitsiosu, Avstralcu grškega rodu, ki se je leta 1999 preselil iz Adelaide v Ljubljano, kjer se je poročil s Slovenko Natašo in si ustvaril družino. Jim je bil zaposlen v podjetju Australia Southern kot strojevodja. Poskušal nam bo predstaviti sistem železnic v Avstraliji, tehnološki proces ter povedati kakšno zanimivost.

### **Jim, prosim, predstavi se**

Ime mi je Dimitrios Jim Mitsios. Sem iz mesta Adelaide v Južni Avstraliji. Rojen sem leta 1968. Starša sta Grka, priseljena v



*Jim Mitsios (fotografija iz dovolilnice).*

Avstralijo »s trebuhom za kruhom«. V Slovenijo me je pripeljala moja ljubezen (Nataša). Imava sina Aleksa, živimo pa v Kosezah v Ljubljani.

## Lahko predstaviš avstralske železnice?

Avstralija je kot dežela razdeljena na več držav, vsaka pa ima svoje podjetje: WRA (Western Avstralija) – Zahodna Avstralija; AS (Australia Southern) – prej Australia National – Južna Avstralija; North Avstralija – Severni Teritorij; SRA (New South Wales) – Novi Južni Wales; QR – Država Queensland; VR – Država Victoria. Železniško omrežje poteka večinoma od mesta Meekathara na zahodu, po južni obali na vzhod do mesta Forsayth. Povezava poteka tudi med obalo in Hamersleyevim gorovjem (nahajališča železa), Severni Teritorij pa ima povezavo med mestoma Birdum in Darwin (rudniki urana). Povezava med mestoma Birdum na severu in Alice Springs v osrčju Avstralije je v gradnji. Alice Springs je povezan z južno obalo (Port Augusta). Iz vzhodne obale pa poteka proga do mesta Mount Isa, kjer so nahajališča srebra in plemenitih kovin.

## Kaj pa lokomotive?

V Avstraliji se uporabljajo večinoma dizel lokomotive, državi Victoria in Queensland pa uporabljata dizel-električne. Vse lokomotive so izdelane v Avstraliji, so pa britanskega oz. ameriškega izvora. Po na-

menu se delijo na več razredov. Naj navedem samo nekatere:

- Class 500 (premikalka – 500 KM)
- Class 600 – za krajše vožnje znotraj AS
- Class 800 – za odprte proge
- GM – velika močna lokomotiva za odprto progo – linijske vožnje, itd

Ker potekajo avstralske proge večinoma po divjini, so lokomotive bogato opremljene z bogato opremo: klimatska naprava, majhna kuhinja, hladilnik, WC ... Novejši modeli, (naprimer nova GM), pa imajo še audio opremo, internet ... Hladilnik je pred odhodom napolnjen z ustekleničeno vodo, za kar poskrbi podjetje – hrano prineseš sam (smeh!). Običajno vozi 6 – 8 lokomotiv v spregi, ki so centralno vodene iz prve lokomotive. Upravljata jo dva strojevodja, ki se menjavata na štiri ure.

## Kako postaneš strojevodja v Avstraliji?

Šolanje poteka v več fazah. Poudarek je na terenskem učenju, tako, da je teorije v učilnici malo. Prav tako kot pri vas je treba predelati kup pravilnikov in učbenikov. Pojdimo po vrsti. Najprej sem delal za lokalno družbo Metropolitan (primestni promet v Adelaidi) kot zapisnikar. Vnašal sem podatke o tem, kdo je vozil kateri vlak in s katero

garnituro. Nato sem dobil ponudbo od podjetja Australia Southern (AS) in se tam devet tednov usposabljal. Nato sem se redno zaposlil v podjetju AS, najprej kot postavljalac signalov. Pozneje sem 18 mesecev prodajal vozovnice, bil tri leta in pol premikač, potem 6 mesecev asistent strojevodje, nato pa sem ob dveletnem šolanju opravil izpit za strojevodjo 1 (Loko driver 1). To delo sem opravljal pet let. Tako sem praktično spoznal celoten delovni proces podjetja AS. Povedati moram, da izpitni roki niso bili vnaprej določeni. Lahko si se prijavil, ko si predelal vso snov (z mentorjem oz. samostojno). Kot zanimivost naj še povem, da je komisija na izpitu lahko zahtevala razstavitev in ponovno sestavitve kompletnega motorja – na mestu samem v tistem trenutku.

## Opiši običajni delovnik na progah AS.

Ob nastopu je lokomotiva že pregledana in pripravljena za vožnjo. Tako jo strojevodja samo prevzame. Prav tako je ob koncu službe, ko jo preda za to pristojnim uslužbencem. Strojvodja je na linijskih vožnjah dolžan nositi uniformo. Po opravljeni zavori se strojevodja javi centru za upravljanje prometa, ta pa izda dovoljenje za odhod oziroma vožnjo do naslednjega odseka, kjer jih prevzame drug center. Signali so samo na območju mest, na odprti progi jih ni. Povsod v Avstraliji se vozi v dvojni zasedbi zaradi velikih razdalj med postajami, kjer običajno ves dan ne vidiš »žive duše«. Izmena traja največ devet ur. Če v tem času ne prispeš v končno postajo, si po zakonu dolžan ustaviti vlak, podjetje pa poskrbi za zamenjavo in prevoz domov in to s helikopterjem, kar je glede na razsežnost avstralske pokrajine povsem normalno, saj proge potekajo po divjini, tam pa ni javnega prevoza...

... nadaljevanje v naslednji številki Budnika ...

Intervju je pripravil:  
Robert Zakrajšek, SV Ljubljana



GM ponos podjetja AS.

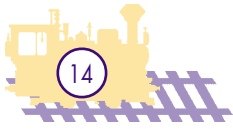
Celoten članek, skupaj z vsemi fotografijami si lahko ogledate na naši spletni strani.

# SINDIKALNA LISTA - MAREC 2003

1. Za mesec marec 2003 znaša višina izhodiščne plače za polni delovni čas **68.964,00 SIT bruto**
2. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **0,9524**
3. Zajamčena plača znaša **50.559,00 SIT bruto**
4. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **247.080,00 SIT**
5. Mesečni index rasti bruto plač glede na december 2002 znaša **94,3**
6. Indeksi rasti povprečnih bruto plač za valorizacijo bolniških nadomestil v breme Zavoda znašajo:  
indeks **104,95** (osnova za leto 2002)                      indeks **128,91** (osnova za leto 2000)  
indeks **115,16** (osnova za leto 2001)                      indeks **142,62** (osnova za leto 1999)
7. Tabela mejnih vrednosti razredov za obračun davka in fiksni znesek spodnjega davka:

Če znaša osnova SIT		znaša davek	
nad	do	spodnji SIT	zgornji SIT
	123.540,00	17 %	
123.540,00	247.080,00	21.001,80 + 35 %	nad 123.540,00
247.080,00	370.620,00	64.240,80 + 37 %	nad 247.080,00
370.620,00	494.160,00	109.950,60 + 40 %	nad 370.620,00
494.160,00	741.240,00	159.356,60 + 45 %	nad 494.160,00
741.240,00		270.522,60 + 50 %	nad 741.240,00

8. Splošna davčna olajšava v višini 11 % **27.178,80 SIT**
9. Povračilo za prehrano na uro **87,25 SIT**
10. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevnic nad 12 ur **4.511,00** od 8 do 12 ur **2.254,00** od 6 do 8 ur **1.570,00**  
**OPOMBA:** Višine dnevnic presegajo višine, določene z republiško uredbo, zato je potrebno razliko izkazati na VP-D4 Povračila stroškov nad uredbo. Razlika znaša:  
pri dnevnic nad 12 ur **1.011,00 SIT** pri dnevnic od 8 do 12 ur **504,00 SIT** pri dnevnic 6 do 8 ur **352,00 SIT**
11. Terenski dodatek če traja delo 4 do 8 ur dnevno **721,80 SIT**, od 8 do 12 ur dnevno **947,40 SIT**, delavcem na vožnji na uro **103,80 SIT**, vendar največ dnevno **947,40 SIT**.  
**OPOMBA:** Republiška uredba določa za terenski dodatek najvišji znesek **735 SIT** na dan, zato je potrebno razliko obračunanega terenskega dodatka nad **735 SIT** na dan izkazati na VP - D4 Povračila stroškov nad uredbo.
12. Inozemske dnevnic v USD/uro: Avstrija **2,43**; Italija **2,33**; Hrvaška **1,33**; Madžarsko **2,63**
13. Jubilejne nagrade: za 10 let **88.914,00 SIT**; za 20 let **127.021,00 SIT**; za 30 let **177.829,00 SIT**
14. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečnih bruto plač v RS, kar znaša **741.240,00 SIT**, oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše.  
V kolikor so tri zadnje bruto plače delavca višje od **741.240,00 SIT**, je potrebno razliko izplačane odpravnine nad **786.408,00 SIT** izkazati po VP - A8 Znesek nad uredbo-odpravnina!
15. Ob smrti delavca se izplača delavčevi družini odpravnina v višini treh povprečnih plač na zaposlenega v RS, kar znaša **741.240,00 SIT**, oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše.  
V primeru da ta višina presega **741.240,00 SIT**, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP-A8 Znesek nad uredbo-odpravnina!
16. Poleg odpravnine pripada delavčevi družini tudi enkratna solidarnostna pomoč po 227. členu KPDŽP.  
Enkratna solidarnostna pomoč za marec 2003 znaša **203.233,00 SIT** in ne presega zneska določenega z republiško uredbo. V primeru, da se solidarnostna pomoč izplačuje za smrt zaradi nesreče pri delu, znaša ta **609.698,00 SIT + 101.616,00 SIT** za vsakega vzdrževanega otroka.  
Če skupni znesek izplačane solidarnostne pomoči v tem primeru presega **762.123,00 SIT**, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP - C8 Jubilejne nagrade, solidarnostne pomoči in drugi prejemki.



Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:  
Drago Torej

Glavni urednik:  
Zdenko Lorber

Tajnica uredništva:  
Nastja Polše

Tisk:  
Slavko Kodrič, s.p.

Časopis izhaja mesečno v nakladi 1.200 izvodov

Naslov uredništva:  
SSSLO Ljubljana, Trg OF 7,  
1000 Ljubljana.  
01/2313-424; ŽAT (0129) 12-671, 12-591.

Ministrstvo za kulturo izdaja na osnovi 13. točke tarifne št. 3  
Tarife davka od prometa proizvodov in storitev in na osnovi  
Zakona o prometnem davku (Ur. listi RS, št. 4/92, 9/92, 14/  
92, 12/93, 71/93, 26/94, 35/94, 16/96, strojevodij  
Slovenije, Trg OF 5/a, Ljubljana z dne 10. 06. 1998 naslednje

MNENJE

glasilo Sindikata strojevodij Slovenije šteje med proizvode, za  
katere se plačuje 8 % davek od prometa proizvodov.

**V NASLEDNJI  
ŠTEVILKI NE ZA-  
MUDITE ZANIMI-  
VEGA NADALJEVANJA  
PREDSTAVITVE  
JUŽNOAVSTRALSKIH  
ŽELEZNIC**

## Malo za šalo, malo za res

*Dva starčka sedita na klopici v parku in pomenkujeta, kako je bilo včasih vse drugače.*

*Mimo prikoraka mična gospodična, za njo pa mladenič, ki se ji s pospešenim korakom nezadržno približuje.*

*»A se še spominjaš,« pravi prvi starček, »kako sva včasih midva preganjala take punce?«*

*»Spominjam se sicer, da sva jih preganjala, ampak zakaj sva jih, tega pa ne vem več.«*

*»Najprej začnete pozabljati imena, potem obraze, potem si pozabljate zapeti »šlic« in na koncu si ga pozabljate odpeti.«*

*Prejšnjo sredo sva s punco praznovala njen rojstni dan. Vprašal sem jo, kateri je. Odgovorila, da »stopa v tretje desetletje,« potem pa me je klofnila, ko sem jo vprašal, s katerega konca.*

*Trije upokojenci tarnajo nad starostjo.*

*Prvi: »Komaj še kdaj grem v park – noge mi odpovedujejo ... Hudo je, hudo ...«*

*Drugi: »Jaz sem še na slabšem: nič več ne morem brati, ker mi nagajajo oči. Slabo je, slabo ...«*

*Tretji: »Ah, to ni še nič! Jaz imam pa sklerozo! Ne moreta si misliti, v kakšnih zadregah se znajdem zaradi tega! Včeraj, na primer, sem se malo spravil na ženo, pa me je že nahrulila: »Bejž, pacek, a si res že pozabil, kaj sva počela pred pol ure?«*

*»Si kaj mislil name?« vpraša žena moža, ko se ta vrne domov  
»Sem, zato me pa tako dolgo ni bilo.«*

*Zakonca pred sodnikom obtožujeta drug drugega in zahtevata ločitev.  
»In zakaj, gospod, se hočete vi ločiti od svoje žene?« vpraša sodnik za razveze.*

*»Žena je spolno hladna! Jaz pa brez seksa tudi ne nameravam živeti!«*

*»Je to res, gospa?« se sodnik obrne k soprogi.*

*»Laže! Jaz spolnost obožujem, toda ta spolni manijak želi seksati trikrat na leto!«*

*Nekdo potrka na nebeška vrata in ko jih Sv. Peter odpre, stoji pred njimi možak, toda takoj ko mu hoče postaviti običajna vprašanja, možak izgine.*

*Sv. Peter komaj zapre vrata, ko že spet nekdo potrka. Ko jih spet odpre, zagleda moža, ki pa izgine takoj, ko Sv. Peter odpre usta.*

*Sv. Peter zakliče za njim: »Kaj pa se greš? Ali se norčuješ iz mene?«*

*»Ne, zasliši glas iz daljave. »Oživljajo me!«*

*Ležita na kavču.*

*»Takšna zamenjava partnerjev je pa res nekaj čudovitega!«*

*»Ja, ampak mene prav zanima, kaj sedaj počenjata najini ženi!«*

