

DOPIS

Poštovani, ovaj dopis je nastao zbog velikih problema koji se pojavljuju u brodarskoj struci zadnjih par godina a koji su do sada ozbiljno narušili dostojanstvo lađara i same brodarske struke u Srbiji i koje prete da u potpunosti unište Srpsko brodarstvo.

1. Novim zakonom o polaganju stručnih ispita brodarske škole u Beogradu i Novom Sadu su potpuno marginalizovane. Maturanti Brodarske škole imaju isti status kao učenici bilo koje druge škole iako imaju stručnu praksu isključivo vezanu za rečnu plovidbu.
2. Polaganje stručnih ispita je rađeno po uzoru na Nemački sistem samo što se kod Nemaca ne polažu ispiti za mornar, vođu palube i krmara nego se automatski dobijaju po stažu provedenom na brodu.
3. Odluka da se ukrcanje od godinu dana računa kao šest meseci je totalno apsurdna jer više gotovo da se ni u jednoj firmi u Srbiji ne poštuje radno vreme od 15 – 15 ili 30 – 30 nego se često radi 9 meseci a 4 slobodna na godišnjem nivou. Tom odlukom se dodatno produžava već nenormalno dug period za polaganje stručnog ispita i ulazi u domen Ministarstva za rad. Na ovaj način se degradiraju i ponižavaju ljudi koji žele, u dogovoru sa poslodavcem, da što pre postanu samostalni u obavljanju poslova na brodu.
4. Kategorizacija zapovedničkih zvanja je apsurdna i neprimenjiva na naš sistem rada. Za zapovednika se može polagati za A, B ili C pri čemu je jedino zapovednik vrste A primenjivo zvanje u unutrašnjoj plovidbi, na našim brodovima.
5. Promenom zvanja u zapovednika A najviše su oštećeni Kapetani unutrašnje plovidbe. Kapetani su bili bez ograničenja: po gabaritima, po vrstama plovila i patent (ovlašćenje) je bio validan na sektoru celog Dunava jer je stari sistem polaganja obuhvatao sve segmente plovidbe i navigacije kao i poznavanje plovnih puteva koji se detaljno izučavaju u BRODARSKOJ školi. Tom promenom su izjednačena sva niža zvanja sa najvišim zvanjem tako da su Kapetani ponovo prinuđeni da polažu ispite iz stabiliteta i pp zaštite da bi mogli da voze više od 12 putnika iako su 70 godina pre toga bili zapovednici i na putničkim brodovima.
6. Dokaz o osposobljenosti za samostalnu plovidbu na određenom sektoru je još jedna novina koja je svedena na nivo apsurdna. Preuzet je Nemački sistem koji kod njih služi isključivo za polaganje kapetanskog tj. ispita za zapovednika. U redu je da se primenjuje na nove generacije koje tek polažu za prva zvanja ali tražiti tako nešto od ljudi koji plove preko 10 godina je nedopustivo, pogotovo što je prethodno ovlašćenje važilo na toku celog Dunava a poslodavac je bio taj koji je određivao da li je pojedinac dovoljno sposoban za rad na određenom sektoru. Priznaju se potvrde o provedenom plovidbenom stažu na određenom sektoru od inostranih firmi a od domaćih nije, što je totalni apsurd jer ispada da je inostrana firma veći garant ukrcanja nego domaća. Zbog nefunkcionalnog rada Kapetanije pristaništa i zbog mnoštva brodova i firmi koje su ugašene gotovo je nemoguće izvaditi ukrcanja na brodovima u prethodnom periodu, a pre izdavanja novih brodarskih knjižica. Donešen je zakon po uzoru na Nemački a nije se uzelo u obzir da Nemačkin kada položi ispit za zapovednika dobija samo JEDNU karticu sa ovlašćenjem na kojem piše kilometraža koju je polagao na ispitu a ispunio je zakonom predviđene uslove, osposobljenost upravljanja broda sa radarom, korišćenje radio stanice, a kartica je važnosti onoliko dugo koliko traje lekarski pregled.

Zapovedniku posle ispita više NIJE POTREBNA BRODARSKA KNJIŽICA sem ako se ne osposobljava za plovidbu na nekoj liniji koja nije obuhvaćena prethodnim polaganjem.

7. Nova uredba o minimalnom broju posade je još jedna loše prepisana Nemačka izmišljotina. U svim Evropskim državama je propisan isti minimalan broj posade samo je kod nas dodat još 1, tako da je do 2016 na našim brodovima bilo minimum 3 člana posade a od 2016. 4 člana s tim da su uvedena i zvanja krmara i vođe palube, za koje mornari moraju da polažu i nije dat nikakav prelazan period nego su brodari dovedeni pred svršen čin. U Nemačkoj, odakle je i neuspešno prepisan taj zakon se NE POLAŽE ZA ZVANJA do zapovednika, nego se na osnovu ukrcanja dobijaju zvanja do krmara, kao što je već navedeno u tački 2.
8. Domaće firme i brodari su svedeni na neme posmatrače bez mogućnosti uticaja na promene u struci. Prinudeni su da primaju prnzionere na brodove zato što mladih ljudi sa zvanjima nema dovoljno a ako se nastavi sa ovom politikom neće ih biti narednih 10 godina kao ni Srpskog brodarstva.

Ovim promenama se retroaktivno poništavaju stara zvanja, bez prelaznog roka se uvode nova zvanja. Službenici u Kapetanijama su nepripremljeni za promene i zbog nejasnog zakona i zamršene procedure još više otežavaju izdavanje nama do nedavno važećih plovidbenih isprava. Time su ugrožena naša prava na rad i direktno je ugrožena budućnost našeg poziva.

Zahtevamo reviziju svih navedenih problema. Sve podunavske zemlje su istu problematiku rešile po ubrzanom postupku svim stručnjim licima zaposlenim na brodovima bez dodatnih polaganja i plaćanja. Ovakva politika dovodi samo do rešenosti domaćih brogarskih firmi da prelaze na strane zastave i da zapošljavaju strance. Naši lađari, zbog navedenih problema gube poslove u inostranstvu a naši angažmani kod brogara su ozbiljno ugroženi zbog nedostatka potrebnih ovlašćenja i složene procedure pribavljanja potrebne dokumentacije za izdavanje novih.

Ukoliko ne dođe do ozbiljnije revizije ovih, navedenih stavki, bićemo prinudeni da zaštitu i zadovoljenje potražimo na sudu.

Mi, kao zaposleni u brogarsvu, sa višedecenijskim iskustvom rada na brodovima za domaće i strane kompanije smo, preko našeg Udruženja lađara, dostupni za konsultacije i svaku pomoć oko rešavanja navedenih problema.

U Beogradu,
20.03.2016.