www.udruzenjeladjara.com

Lađari Srbije – Lađarski glasnik

„Za otadžbinu se ne gine samo na bojnom polju,
za otadžbinu se može umirati na svakom korisnom radu“
Đura Daničić

Novi Sad 09.03.2018. *Broj 1.* *Tiraž: 1000 primeraka* *Cena: Besplatan primerak*

Udruženje profesionalnih lađara Srbije, Lončarska 7, 21000 Novi Sad, www.udruzenjeladjara.com, mail: udruzenjeladjara@gmail.com

Reč urednika

Navršilo se tri godine od početka rada našeg Udruženja. Postigli smo značajan pomak od osnivanja u martu 2016. pa do danas. Zajedničkim trudom i zalaganjem postigli smo dosta za kratko vreme. Do pre tri godine nismo imali nikakvog uticaja na promene u Srpskom zakonodovstvu i mi, kao stručana javnost, smo bili izuzeti iz svih budućih projekata i izmenama zakona i propisa u unutrašnjoj plovidbi.

Našim angažovanjem ka ukazivanju problema u praksi nadležnom Ministarstvu a i širokoj javnosti, pokazali smo visoku dozu profesionalizma i poznavanju struke te smo tako dobili značajnu ulogu u razvoju Sistema brodarstva i konačno, putem našeg javnog glasila, putem našeg sajta, društvenih mreža i naravno u pisanoj formi imamo mogućnost da iskažemo svoje nezadovoljstvo kao i pozitivne stvari koje se tiču naše struke i razvoja plovidbe u Srbiji.

Naklonjenost stručne javnosti kao što su Brodarska škola i Saobraćajni fakultet kao i lađara pa i sportskih nautičara, su nam omogućili da svoje stavove iznosimo na Javnim raspravama, da utičemo na korekcije Pravilnika plovidbe i da generalno utičemo na razvoj ove, izuzetno zahtevne i značajne grane privrede. Ogroman pomak smo ostvarili na razvoju komunikacije između resornog Ministarstva i Udruženja i nadamo se da ćemo u godinama koje dolaze sačuvati i unaprediti veoma dobru saradnju koju smo ostvarili u 2017. godini.
Ovo je naše prvo obraćanje kroz naš Lađarski glasnik, koji će, nadamo se zaživeti i ostati kao štampani dokaz našeg rada, truda i zalaganja za buduća pokolenja koja treba da nas naslede a kojima će naš rad danas omogućiti lepši i bezbedniji rad u budućnosti.

Naš trud je naše ogledalo. Podsetiću na moto našeg Udruženja, na reči besmrtnog Đure Daničića:

„Za otadžbinu se ne gine samo na bojnom polju, za otadžbinu se može umirati na svakom korisnom radu“.

B.V.

Novosti

Dizajniran novi grb

U 2018. godinu smo ušli sa puno novosti. Udruženje je preraslo u ozbiljnu organizaciju. Kako bi bili i ostali prepoznatljivi rešili smo da napravimo originalan logo Udruženja koji će biti naš prepoznatljiv znak i nadamo se, naš ponos za buduća vremena. Logo je, kao što se vidi sa slike, sastavljen od nekoliko različitih elemenata koji simbolišu ono što naše Udruženje treba da predstavlja. Vodeći, najnaglašeniji deo predstavlja sidro kao simbol nade, u sredini je brodski prozor sa simbolom dve ruke koje se rukuju koje simbolizuju zajedništvo lađara i zajedničku borbu za bolje uslove zivota i rada. Sa leve i desne strane je simbolički postavljeni kormilo a sa desne zupčanik koji predstavljaju zajedništvo svih zvanja u plovidbi, nautičkog i mašinskog osoblja. Sa gornjeg dela, sidrenog oka, spušta se konop koji simboliše večitu svezu i zajedništvo lađara.

Hvala svim kolegama koji su svojim sugestijama pomogli kod formiranja našeg grba.

Članske karte

Dobijanjem novog grba Udruženja rešili smo da promenimo i formu članskih karata. Zbog velikih problema i neozbiljnosti pri dostavljanju fotografija za članske karte rešili smo se za jednostavniju formu, bez fotografije. Svi vlasnici članske karte moći će da ostvare određene pogodnosti sa njima, kao što su popusti u određenim restoranima, kafanama , prodavnicama i sl. U skorijoj budućnosti planiramo besplatne kurseve i obuke za članove Udruženja, gde će biti potrebno posedovanje članske karte. Izrada novih članskih karata biće besplatno po plaćanja članarine.

Formiranje sindikata

Rad Udruženja se ogleda u pre svega obrazovnom, prosvetnom smislu. Obučavanjem drugih olakšavamo i sebi i drugima posao i to je ujedno najveća i najznačajnija uloga Udruženja, da kvalitetnim sugestijama, pisanim i usmenim objavama, konstruktivnim razgovorima i deljenjem iskustava unapređujemo odnose među nama, lađarima i da konstruktivno, edukacijom, unapređujemo lađarstvo i da ga vratimo među prva mesta u Evropi gde je do pre 30-ak godina i bilo. Na tom putu smo već tri godine i rezultati su značajni ali, postoji jaka potreba za regulisanje socijalnog statusa lađara i regulisanja odnosa između poslodavaca, Ministarstva rada i zaposlenih ljudi na brodovima.
2017. godine, na inicijativu članova Udruženja kao i na inicijativu koju smo dobili iz resornog Ministarstva rešili smo da pristupimo osnivanju Sindikata profesionalnih lađara.

Šta je Sindikat?

Prvo da pojasnimo šta je Sindikat i kako funkcioniše. Sindikat je jedino pravno telo koje čine zaposleni u nekoj radnoj organizaciji a koja se tiče unapređenja uslova rada i zaštite zaposlenih od nezakonskog postupanja poslodavca ili države.

Osnivanje Sinikata lađara Srbije predstavlja prvi slučaj u istoriji Srbije. Da pojasnimo, do sada su postojali sindikati u radnim organizacijama koji su se bavili problemima samo u tim ustanovama i lađari nisu imali zajednički nastup niti ista pravila sindikalnog organizovanja a o slozi i sprezi sindikata, koje je svuda osnova rada, i da ne govorimo. Ovo je prvi put da se formira organizacija koja će okupiti SVE lađare, bez obzira na kompaniju u kojoj radi ni zastave pod kojom plovi.

Kako funkcioniše sindikat?

Na osnivačkoj skupštini se definiše Statut po kojem se određuje princip delovanja sindikata. Statut se sa svim pratećim dokumentima šalje u Ministarstvo rada koje izdaje Rešenje o upisu Sindikata u registar i Sindikat zvanično počinje da radi. Popunjavanjem pristupnice i uplatom redovne članarine svaki lađar može da postane član. Statutom, koji će uskoro biti postavljen na raspravu, se regulišu svi uslovi za članstvo tako da o tome neću sada opširnije pisati.

Sindikat sa svojim članovima i sa Ministarstvom rada potpisuje kolektivni ugovor a kojeg su obe strane dužne da se pridržavaju kao i svi poslodavci u kojima članovi sindikata rade.
Svaki član, dok je u Sindikatu, ima pravo na besplatnu pravnu zaštitu kao i na besplatan pravni savet oko eventualnog spora sa poslodavcem. Svak član ima pravo na materijalnu pomoć u slučaju nezaposlenosti kao i materijalnu pomoć u slučaju gubitka posla dok traje spor sa poslodavcem, s tim da u slučaju dobijenog spora i isplate zaostalih zarada poslodavca član vraća deo sredstava Sindikatu. U zavisnosti od finansija biće organizovano osiguranje članova kao i brojne druge pogodnosti za lakši i bezbedniji rad.

Više o samom radu i sistemu funkcionisanja ćemo pisati kada dobijemo rešenje Ministarstva o početku rada.

Saradnja sa svetskim organizacijama

Ukoliko uspemo da steknemo zavidan broj članova ostvarujemo pravo priključenju najvećim evropskim i svetskim sindikatima kao što su ETF i ITF. Ova dva sindikata predstavljaju najače transportne sindikate i imamo njihovu podršku i u pregovorima smo o pristupanju.

Stvaranjem jednog jedinstvenog Sindikata kao što je Sindikat profesionalnih lađara Srbije, se rešava dugogodišnji problem zapošljavanja, jedinstvene cene rada, problem isplata kao i problem uslova života i rada na brodovima.

Pokretanje kluba lađara

Zbog velikog broja članova i zbog referentnosti Udruženja rešili smo da iznajmimo prostor u Novom Sadu i pokrenemo svoj klub gde bi se skupljali svi lađari. Sa realizacijom ćemo početi krajem aprila. Predviđeno je da u prostoru organizujemo akcije i obuke kao i spontana druženja za članove Udruženja.

Majice i uniforme

Dobijanjem novog logoa a u cilju povećanja referentnosti pristupili smo izradi jasno prepoznatljivih odevnih predmeta sa simbolima Udruženja i zvanju u unutrašnjoj plovidbi.

Majica je Polo, sa kratkim rukavima i kragnom, bele boje, sa logoom Udruženja na desnoj prednjoj strani, sa samolepljivim (čičak) činom u skladu sa zvanjem na levom ramenu, samolepljivim ševronom sa grbom Srbije na desnom rukavu i natpisom „Udruženje profesionalnih lađara Srbije“ na leđima majice. Za sve članove postoji mogućnost povoljne izrade kompletne uniforme. Majice će se moći naručiti preko Udruženja.

Osvrt na 2017.

Protekla godina je svakako bila prelomna u radu našeg Udruženja. Počelo je sa pitanjima vezano za ledolomce i ledostaj, preko analiziranja pravilnika, rešavanja nejasnoća i kontradiktornosti među ravilnicima, upućivanjem Ministarstva i nadležnih službi o bezbednosnim propustima u rečnoj plovidbi, godišnjem pomenu stradalih kolega sa Beograda 10 kao i naše viđenje slučaja sa svim propustima uz bezrezervni podršku i saosećanje sa porodicama stradalih.

Godina je počela sa velikom podrškom medija koji su propratili naše reagovanje na nespremnost sistema vanrednih situacija kao i neblagovremena priprema za opasnost od ledostaja što je uzrokovalo ogromne štete našoj privredi a samim tim i nama, zaposlenima na brodovima.

Prenosimo saopštenje za javnost od 17.01.2017.

Saopštenje za javnost povodom ledostaja na Srpskim rekama

Povodom aktuelnih dešavanja na Srpskim rekama povodom kretanja i lomljenja leda, Udruženje profesionalnih lađara Srbije izdaje sledeće saopštenje za javnost.

Prošlogodišnji dug period niskog vodostaja i mala količina padavina u jesenjem periodu su bili jasna najava hladne zime i moguće pojave leda. Naše Udruženje je putem medija više puta, nekoliko meseci ranije, najavljivalo moguću opasnost od pojave leda kao i na opasnosti koje on može da izazove pogotovo na kritičnim delovima plovnih reka. Upozoravali smo na nedostatak naših ledolomaca zbog nerešenih imovinsko pravnih odnosa države i privatizovanih brodarskih firmi kao i na slab rad nadležnih inspekcija plovidbe na obezbeđenju gradilišta i kritičnih sektora za plovidbu. Trenutno su nam u ispomoć došla dva Mađarska ledolomca koji su slične gradnje i godišta kao i naši Čakor i Vučevo koji stoje vezani na keju u Novom Sadu. Ti Mađarski brodovi su **stariji od 35** godina i savršeno su operativni i funkcionalni. Najavljena je kupovina novih ledolomaca pa ovom prilikom pozivamo Državu da u saradnji sa lađarskom strukom a ne stručnim političarima uradi nešto na obnovi ili nabavci ledolomaca, kao i po pitanju održavanja brodova posebne namene, jer je to pitanje

ne samo prohodnosti plovnih puteva nego bezbednosti države, kako Srbije tako i suseda. O aktuelnim problemima ćemo pismeno obavestiti i gospodina Premijera i tražiti sastanak kako bi se u budućnosti izbegle veće nezgode.

Podsećamo da je Srbija, samo u vlasništvu firme „Heroj Pinki“ a po privatizaciji „Dunav grupa agregati“, imala tri ledolomca: Čakor, Vučevo i Petrovaradin. Čakor i Vučevo su tegljači ledolomci kupljeni 1968. godine a Petrovaradin je potiskivač/tegljač/ledolomac sagrađen 1988. godine novcem pokrajine Vojvodine, kao plovila posebne namene od strateškog značaja za zemlju.

Dopisi Ministarstvu:

Nakon prepiske u medijima sa resornim Ministarsvom o našoj referentnosti dolazimo do zaključka da nam je pristup u komunikacij pogrešan i odlučujemo se da krenemo drugačijom metodom o čemu obaveštavamo Ministarstvo i počinjemo da dostavljamo Predloške na pisarnicu ministarstva, objavljujemo na sajtu Udruženja i šaljemo putem mejla ministarstvu i medijima.

Pored obaveštenja za javnost o rezultatima zasedanja redovne skupštine i usvajanja plana za realizaciju udžbenika oglasili smo se i oko prodaje najstarije državne kompanije Jugoslovensko rečno brodarstvo.

Saopštenje za javnost povodom prodaje Jugoslovenskog rečnog brodarstva

Povodom objave o prodaji brodarske firme Jugoslovensko rečno brodarstvo iz Beograda članovi Udruženja zaposleni u navedenoj firmi **su izrazili zabrinutost** i tim povodom dajemo saopštenje za javnost:

Dana 17.02. 2017. po primljenim ponudama počinje prodaja Jugoslovenskog rečnog brodarstva (JRB). JRB je jedna od najstarijih brodarskih firmi na Dunavu. Oformio ga je Kapetan Miša 1825. godine sa 12 brodova, 1856. godine postaje Francusko – Srpsko parobrodsko društvo, 1891. dobija ima Prvo kraljevsko Srpsko brodarsko društvo, 1921. postaje prvo Srpsko parahodsko društvo od kojeg posle rata postaje JRDB a od 1952. godina nosi naziv JRB.

U svom sastavu ima 309 zaposlenih od toga 159 lađara, poseduje preko 50 barži (potisnica), pristane (pontone) u Velikom Gradištu, Beogradu i Bezdanu, 10 linijskih brodova, 3 boksera, 3 mala broda za opsluživanje, brod radionicu, mali putnički brod „Kovin“, nekretnine – agencije u Beču, Bezdanu, Novom Sadu, Šapcu, Beogradu, Pančevu i Smederevu, upravnu zgradu u Kneza Miloša 82 od 6000 m2 sa parkingom i dva brodoremonta – u Pančevu i Beogradu. Firma uredno posluje, plate su redovne kao i svi doprinosi državi. Postoje dvogodišnji ugovori za prevoz žitarica i sa Smederevskom željezarom za prevoz sirovina.

Zaposleni u Jugoslovenskom rečnom brodarstvu pozivaju odgovorne i nadležne institucije kao i ministarstvo i zainteresovanu javnost da se **povede računa o procesu i načinu privatizacije kao i o interesima budućeg vlasnika** kako bi se izbegla greška učinjena pre 6 godina prilikom privatizacije 4 državne firme u jednu, „Dunav grupa agregati“.

Podsećamo da, kada je Dušan Borovica preuzeo DGA (Dunav grupa agregati), je firma brojala oko 450 zaposlenih od čega je 300 činilo ukrcano osoblje na brodovima. Kompanija je nastala sastavljanjem više manjih i većih firmi: „Heroj Pinki“ iz Novog Sada, BBP (Beogradsko bagersko preduzeće) iz Beograd, Brodarstvo Zrenjanin iz Zrenjanina i Brodarstvo Požarevac iz Požarevca. Svaka firma je uspešno poslovala pre spajanja u Dunav grupu. DGA se bavila exploatacijom prirodnih agregata, prevozom rasutog tereta i razvozom tečnih naftnih derivata. Posedovala je veliki broj deponija za prodaju peska i sljunka imala je veliku flotu koju su činile samohotke, potiskivači, manji i veci tegljači, refulerni bageri, bageri vedričari, istovarni uređaji, veliki broj barži (potisnica) i šlepova (tegljenica) za rasuti i tečni teret, plovni suvi dok, stambene

lađe,ploveće platforme za isptivanje kvaliteta šljunka, samohotke za prevoz automobila, **i ledolomce**. Uz mnoge napore radnika i slanja raznih molbi i upozorenja državi kompanija DGA je totalno uništena, pojedini deo flote je oduzet od strane banaka zbog raznih kredita koji su podizani na osnovu hipoteke nad brodovima, radnici su ostali bez posla i na rubu egzistencije, na mnogim sastancima prisustvovao je i tadasnji pokrajinski sekretar za rad i zaposljavanje Miroslav Vasin koji je tada garantovao da pokrajinska Vlada neće dozvoliti da firma propadne. To se na žalost nije dogodilo.

09.02.2017. šaljemo sledeći dopis:

Žalba ministarstvu na tumačenje pravilnik o overi ukrcanja

Povodom brojnih žalbi članova Udruženja na nemogućnost overe naših brodarskih knjižica pri ukrcanju na brodovima sa stranom zastavom, poslali smo ministarstvu saobraćaja sledeći dopis:

MINISTARSTVU GRADJEVINE SAOBRAČAJA I INFRASTRUKTURE REPUBLIKE SRBIJE

PREDSTAVKA NA POSTUPANJE SLUŽBENIKA LUČKIH KAPETANIJA

U skladu sa obavezama ministarstva po članu 245 zakona o plovidbi i lukama na unutrašnjin vodama, u daljem tekstu zakon, ovim putem vas obaveštavamo o sledećim uočenim propustima u radu lučkih kapetanija u sprovodjenju odredbaba zakona i podzakonskih propisa. Zakon u članu 169 stav 5 definiše obaveze lučkih kapetanija u upravnim poslovima koji su im povereni zakonom i drugim propisima. Član 136 zakona definiše pravilnik donet od strane ministarstva, od 15.05.2013. PRAVILNIK O USLOVIMA, NAČINU I POSTUPKU IZDAVANJA I ZAMENE, SADRŽINI I OBRASCU BRODARSKE KNJIŽICE I DOZVOLE ZA UKRCAVANJE, LICIMA I ORGANIMA NADLEŽNIM ZA UNOŠENJE I OVERU PODATAKA, KAO I SADRŽINI, OBRASCU I NAČINU VOĐENJA REGISTRA IZDATIH BRODARSKIH KNJIŽICA I DOZVOLA ZA UKRCAVANJE (Sl. glasnik RS br 40/13). Propust se ogleda u nepoštovanju Člana 13. stav 7. pravilnika.

Iako pravilnik predviđa jasnu obavezu lučke kapetanije da vrši overu ukrcanja nosioca brodarske knjižice, u praksi smo se susreli sa stavom kapetanija da službenici odbijaju da izvrše overu ukrcanja ukoliko je ukrcanje ostvareno na plovilu koje vije stranu zastavu. Sledeći propust je što nosioca brodarske knjižice sa takvim ukrcanjem upućuju na overu ukrcanja, koje je bitno zbog dokazivanja plovidbenog staža i daljeg napredovanja u službi, vrši u diplomatsko konzularnom predstavništvu države pod čijom zastavom je ostvario ukrcanje. Dalje se priča još više komplikuje, tako da u nekim DKP izvrše overu srpske brodarske knjižice što sad već teži ka ozbiljnijim kvalifikacijama koje se tiču i suvereniteta Republike Srbije. Primera radi kakva bi bila primerena reakcija Republike Nemačke kada bi naš konzulat izvršio overu ukrcanja nemačkom državljaninu, u nemačkoj brodarskojknjižici.

Obraćamo vam se sa najboljim namerama, i molbom da se osmisli procedura overe ukrcanja ostvarenog u svojstvu člana posade na brodu koji vije stranu zastavu.

U Novom Sadu
08.02.2017.

Na ovu predstavku smo brzo dobili odgovor kojim nismo baš bili zadovoljni ali smo kasnije, na sastanku sa gospodinom Kovačevićem, pomoćnikom ministra za vodni saobraćaj, dobili uverenje da je problem dat na rešavanje. Ni posle jedne godine nije došlo do značajnijih pomaka po ovim osnovama.

15.02.2017. započinjemo našu akciju obaveštavanja Ministarstva o problemima sa kojima se suočavamo, putem navedenih sredstava.

Prvi dopis tiče se elementarnih zapažanja:

OBAVEŠTENJE BROJ 1.

Obaveštavamo vas o zapažanjima Udruženja profesionalnih lađara Srbije, koja su bitna za pravilno funkcionisanje vašeg resora i naših članova u obavljanju svojih delatnosti. Naše strukovno udruženje je skoro formirano, a ovo obaveštenje je deo naših aktivnosti na ispunjavanju proklamovanih ciljeva udruženja koje možete pronaći na internet strani udruženja. U narednom periodu obaveštavaćemo vas o svim bitnim zapažanjima koja se tiču vašeg resora i naših članova. Ovaj vid jednosmerne komunikacije je minimum našeg doprinosa struci, stojimo

vam na raspolaganju ukoliko procenite da možemo da vam pružimo stučnu pomoć.

Pozitivna zapažanja:

U proteklom periodu uočen je vaš trud i volja da se oblast unutrašnje plovidbe uredi i harmonizuje sa regulativama EU, kao udruženje vam se zahvaljujemo na tome i svesni smo potrebnog vremena i rada na procesu harmonizacije i pozitivnog uticaja na uslove rada ukrcanog osoblja. Plovidbeni bilten, na sajtu plovputa je pozitivan pomak i kvalitetno je osmišljen.

Uvođenje RIS-a i savremenih elektronskih navigacinih pomagala, pozitivan pomak koji navigatorima olakšava rad i bitno povećava bezbednost plovidbe.

Izrada strategije i akcionog plana za razvoj brodarstva, iako se kao struka ne slažemo sa delom o maksimalnoj starosti plovila, već bi po nama akcenat trebao da bude stavljen na tehničko i eksplataciono stanje plovila je takođe pozitivan pomak sa vaš strane, kojim pokazujete intersovanje i brigu koja je nedostajala u predhodnim godinama.

Negativna zapažanja:

U sklopu naših redovnih aktivnosti redovno pratimo vaše aktivnosti koje bitno utiču na našu struku, ovo su samo neke od nejasnoća koje smo do sada uočili i koje unose konfuziju u radu.

1. MODEL PLOVIDBE A1

Pravilnik o najmanjem broju članova posade za bezbednu plovidbu koje moraju imati brodovi i druga plovila trgovačke mornarice od 20. marta 2015. Sam pravilnik je kvalitetan i po uzoru na regulativu EU, jasan, lak za tumačenje i reguliše oblast na korektan način. Međutim u praksi se susrećemo sa sledećim problemom: Uredba o uslovima za plovidbu i pravilima plovidbe na unutrašnjim vodama od 10.09.2014. u članu 13 stav 5

U KORMIRALNICI, OSIM ZA VREME MANEVRA PRIVEZIVANJA I ODVEZIVANJA, KAO I U PREVODNICAMA I U NJIHOVIM PRETPRISTANIŠTIMA, MORA DA SE NALAZI JOŠ JEDNO LICE SA ISTIM OVLAŠĆENJEM.

U praksi zapovednik ima dilemu, uredba propisuje dva navigatora, a pravilnik za određene tipove i klase plovila u modelu plovidbe A1 propisuje jednog navigatora. Uredba takođe propisuje kaznene odrebe, tako da zapovednik može biti kažnjen iaoko je postupio po pravilniku ispravno, prekršio je uredbu. Očekujemo od vas da otklonite dilemu.

U modelu plovidbe A1 zapovednici određenih tipova plovila imaju objektivan problem da organizuju Zakonom predviđenu službu bdenja na radio vezi, neprekidni i neposredni nadzor plovila u toku stajanja na sidrištu, a da pritom ispoštuju predviđena vremena za obavezni odmor člana posade i ne uvedu posadu u stanje premora. Takođe Pravilnilnikom nije definisan model plovidbe u EU poznat kao S, vožnja brodova koji poseduju tahograf. U zemljama EU je dozvoljeno voziti brod u bilo kom modelu izvan predviđene satnice uz mogućnost kontrole tahografa koji se pokazuje inspektoru plovidbe na zahtev.

Trenutno stanje je takvo da se zapovednici brodova često nalaze pred dilemom kako da postupe, postupanjem po jednom pravilu dolaze do kršenja drugog, ovim putem vas molimo da posvetite pažnju i otklonite moguće dileme, a u narednom periodu ćemo vas obaveštavati o dilemama sa kojima se u radu susreću naši članovi.

Napominjemo da smo kao lađari vrlo specifična grupa ljudi, nastupamo bez skrivenih namera sa ciljem unapređenja uslova rad i života na brodu. Naše udruženje je u svojoj suštini apolitično i bez bilo kakvih ambicija da učestvuje u političkom životu. Biti lađar znači posvetiti veći deo svog života svom stručnom usavršavanju, zapravo naša profesija je više od toga, ona je način života.

Već 15.02.2017 šaljemo drugi dopis:

OBAVEŠTENJE BROJ 2

Poštovani,

Obaveštavamo vas o zapažanjima Udruženja profesionalnih lađara Srbije u vezi kadrovske strukture ukrcanog osoblja trgovačke mornarice i mogućim problemima u budućem periodu. Slična zapažanja se nalaze i u vašoj strategiji razvoja brodarstva.

Brodarstvo nije izbeglo opšti društveni sunovrat devedesetih godina prošlog veka, u pogledu stanja kadrovske strukture, susrećemo se sa pojavom izgubljene generacije. Zbog specifičnosti profesije obuka osoblja se sastoji iz teoriskog i praktičnog dela, pri čemu u praksi mnogo više pažnje posvećujemo praktičnoj obuci i primeni znanja i veština lađara. U prilog kvaliteta naših lađara govori i podatak o broju lađara koji plove u stranim kompanijama i jednostavnošću zasnivanja radnog odnosa u vodećim kompanijama koje prepoznaju kvalitetnu radnu snagu. U Srbiji se susrećemo sa sledećim problemom, prosečna starost kadra je velika i evidentan je manjak mlađih ljudi. U bliskoj budućnosti zbog odsustva odgovarajuće smene generacija i transfera iskustva sa generacije na generaciju, suočićemo sa sa velikim nedostatkom kadra. Već danas u slučaju povećanja privredne aktivnosti i transporta sirovina i gotovih proizvoda, odnosno aktiviranja plovila koja su van eksplatacije mi kao struka ne bi mogli da zadovoljimo potreban broj osposobljenih kadrova svih zvanja.

U vezi sa ovim predstojećim problemom, mi kao udruženje čiji članovi plove pod različitim zastavama, preduzimamo sledeće korake. Trenutno vršimo prikupljanje i prevodjenje zakonskih rešenja zemalja EU koje odredjuju oblast sticanja zvanja u unutrašnjoj plovidbi i uporedjujemo ih sa našim važećim pravilima. Pozivamo vas da paraleno izvršite istu aktivnost u sklopu harmonizacije naših propisa sa zemljama EU. Za sada uočavamo da zemlje EU imaju organizovaniji, jasniji i jednostavniji pristup u oblasti sticanja zvanja u unutrašnjoj plovidbi. Postoji potreba da zakonodavna i izvršna vlast ozbiljnije pristupe rešavanju ove oblasti, jasniije definisanje cilja a ne zadovoljavanje forme. Neophodno je stimulisati brodarske kompanije da zapošljavju početnike odnosno pripravnike, trenutno u uslovima slobodnog tržišta, koje je podređeno ostvarivanju profita, pripravnik se tretira kao nepotreban trošak umesto da ima status investicije za budućnost poslovanja. Velik problem pretstavlja i forma ukrcanja tačnije vođenje pripravničkog staža.

Pozitivan pomak sa vaše strane koji smo uočili u vašem radu na ovu temu je uvođenje ispita za postupanje u slučaju opasnosti na brodu, za lica koja se prvi put ukrcavaju u svojstvu člana posade. Dalje unapređenje ovog rešenja je prenos težišta ovog ispita sa teoriskog znanja na praktičnu primenu. Manjkavosti uočene sa naše strane u vezi ovog ispita su nepostojanje prilagodjenje literature u vidu priručnika za lica koja prijavljuju ispit i praktične provere obučenosti. Praktična provera ima objektivan problem u vidu ne postojanja odgovarajuće opreme i prostora. S tim u vezi, moguće i izvodljivo rešenje bi moglo da bude u prenameni dva odgovarajuća plovila u državnom vlasništvu koja nisu u eksplatacionom stanju, a za koja se proceni da su neisplativa da se vrate u eksplataciono stanje. Prenamena tih plovila u plutajuće objekte sa namenom trening centra bi donela višestruku korist. Trening centri u svetu odavno postoje, a u Srbiji bi mogli zbog uštede i onako mali sredstva na raspolaganju da obavljaju više funkcija. Ako predpostavimo dva takva plutajuća objekta, jedan u Beogradu, drugi u Novom Sadu, mogli bi da se koriste za potrebe praktične nastave Brodarske škole u Beogradu i Saobraćajne škole “Pinki” smera nautički tehničar, obuke lica koja se prvi put ukrcavaju, obuke lica koja izlaze na polaganje ispita za rukovaoca čamcem, pristan odnosno matični vez za plovila ispekcije plovidbe i plovila za traganje i spasavanje, vatrogasne brodove i sl. Sa minimalnim ulaganjem i malo dobre volje ste u mogućnosti da napravite veliki napredak u budućnost srpskog brodarstva.

Nastavićemo da vam dostavljamo obaveštenja o svim bitnim zapažanjima Udruženja profesionalnih lađara Srbije.

Sledeći dopis tiče se odlaganju brodskog smeća i nedostacima u vezi sa tim:

OBAVEŠTENJE BROJ 3

Poštovani,

Obaveštavamo vas o zapažanjima Udruženja profesionalnih lađara Srbije u vezi problema koji su uočeni u primeni propisa prilikom vođenja brodske administracije.

DNEVNIK BRODSKOG SMEĆA

Uvođenje ove novine u našem brodarstvu vidimo kao pozitivan pomak, a kao udruženje pozdravljamo svaku meru koja podiže ekološku svest i zalažemo se za očuvanje životne sredine. Trenutna situacija je takva da je forma zadovoljena ali u praktičnoj primeni su uočeni sledeći problemi. Predviđeno je da, brod odnosno posada vrše rasvrstavanje smeća po kategorijama, a zatim smeće predaju prijemnoj stanici, koja vrši overu unosa podataka u dnevnik brodskog smeća čime potvrđuje prijem. Takođe je predviđena obaveza zapovednika broda da uredno vodi dnevnik smeća odnosno u suprotnom će biti kažnjen u skladu sa kaznenim odredbama. U praksi zapovednici brodova koji obavljaju kabotažnu plovidbu, odnosno saobraćaj unutar akvatorije R. Srbije se susreću sa problemom ne postojanja lako dostupnih prijemnih stanica koje su ovlašćene da overe dnevnik brodskog smeća. U interesu zaštite zdravlja ukrcanog osoblja, smeće se uglavnom prilikom boravka u lukama i pristanima odlaže u kontejnere komunalnih preduzeća, tim iznuđenim postupkom odnosno ne postojanjem overe prijemne stanice uredno vođen dnevnik se može od strane inspektora plovidbe tumačiti kao prekršaj, a zapovednik može biti novčano kažnjen.

Kako bi smo otklonili dileme oko pravilnog postupka, molimo vas da u formi koja vama odgovara objavite spisak ovlašćenih prijemnih stanica brodskog smeća, a da u sektorima u kojima još uvek ne postoje prijemne stanice organi inspekcije plovidbe privremeno ne primenjuju kaznene odredbe.

Obaveštenje broj 4. je napisano jer su primećene razlike među pravilnicima kojima se regulišu određene oblasti:

OBAVEŠTENJE BROJ 4

Poštovani,

Obaveštavamo vas o zapažanjima Udruženja profesionalnih lađara Srbije u vezi problema sa tumačenjem i praktičnom primenom sledećih članova Zakona o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama.

Član 150.

“Zapovednik je ovlašćen i dužan da svim licima na brodu izdaje naređenja kojima se obezbeđuju brod i plovidba i održavanje reda na brodu, kao i

da nadzire izvršenje izdatih naređenja.

Radi održavanja reda i bezbednosti na brodu zapovednik može da drži na brodu vatreno oružje, dok članovi posade ne mogu na brodu da drže oružje.”

Navedeni član, daje zapovedniku broda mogućnost izbora u vezi vatrenog oružja. Oružje uglavnom nikada i nikome nije donelo ništa dobro. Ova odredba može u budućnosti biti uzrok ozbiljnih posledica. Molimo vas da se u vama odgovarajućoj formi izjasnite po ovom pitanju i otklonite dileme u vezi sa delom člana koji se odnosi na deo o vatrenom oružju, kao republički organ nadležan za sprovođenje citiranog zakona. Smatramo da su sa vaše strane neophodne jasne instrukcije usaglašene sa drugim državnim organima koji se u svojoj nadležnosti bave regulativom koja obuhvata oblasti oružja i municije.

Član 153.

“Ako za vreme putovanja član posade, putnik ili drugo lice na brodu izvrši krivično delo, zapovednik je dužan da preduzme, prema okolnostima, mere potrebne da se spreči ili ublaži nastupanje štetnih posledica tog dela i da se izvršilac pozove na odgovornost. Ako postoji opasnost da izvršilac delo ponovi ili da pobegne, zapovednik će narediti: da se izvršiocu krivičnog dela ograniči sloboda kretanja na brodu ili da se liši slobode; da se ispitivanjem izvršioca, svedoka, očevidaca i oštećenika utvrde sve okolnosti pod kojima je delo izvršeno i posledice koje su nastupile; da se o svakom saslušanju sastavi zapisnik; da se kao dokazi uzmu na čuvanje predmeti na kojima ili pomoću kojih je krivično delo izvršeno, odnosno na kojima su tragovi izvršenog dela vidljivi; da se preduzmu i druge mere radi utvrđivanja

okolnosti pod kojima je krivično delo izvršeno. Ako se brod nalazi u inostranstvu, zapovednik je dužan da o izvršenom krivičnom delu podnese izveštaj diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Republike Srbije u državi u čiju luku, odnosno pristanište brod uplovi. Zapovednik je dužan da sa izvršiocem krivičnog dela postupi prema uputstvima diplomatskog ili konzularnog predstavništva Republike Srbije. Po dolasku u domaću luku, odnosno pristanište u koje brod najpre uplovi, zapovednik je dužan da izvršioca krivičnog dela preda organu unutrašnjih poslova u toj luci, odnosno pristaništu, s pismenim izveštajem o izvršenom krivičnom delu i zapisnicima i predmetima iz stava 2. Ovog člana. Mere iz st. 2. i 4. ovog člana unose se u brodski dnevnik sa obrazloženje"

Smatramo da su neophodne sa vaše strane precizne instrukcije u vezi obaveza zapovednika broda po članu 153. U praktikčnom sprovođenju odrebi ovog člana zapovednik broda se nalazi u vrlo nepovoljnom položaju. Sa jedne strane ima obavezu postupanja i predviđene kaznene odredbe po Zakonu o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama, a sa druge strane usled nepostojanja vaših jasnih procedura i instrukcija, a postupajući po ovom članu može prekršiti odredbe zakona o krivičnom postupku i čitav niz drugih regulativa. Neophodno je precizno i jasno upustvo usaglašeno sa drugim državnim organima koji uređuju ovu oblast.

Udruženje lađara vam ovim obavštenjem ukazuje na uzrok i potencijalne posledice po zapovednike brodova.

Obaveštenje broj 5 vežano je za brodske knjige, ovog puta je u pitanju Radio dnevnik:

OBAVEŠTENJE BROJ 5

Poštovani,

Obaveštavamo vas o zapažanjima Udruženja profesionalni lađara Srbije u vezi pravilnog vođenja brodske administracije.

RADIO DNEVNIK

U praksi se surećemo sa problemom vezanima za ovu brodsku evidenciju, sam obrazac dnevnika je zastarelo rešenje i postojeći obrazac je još iz vremena početaka bežične komunikacije. Uređaji uz koje je ovaj obrazac korišćen se odavno nalaze u postavkama muzeja, a po našem mišljenju i radio dnevniku je mesto u muzeju. Formalno trenutno je novi obrazac po novom pravilniku u upotrebi, a faktički je stari sa zamenjenim i stilizovanim koricima. Zapovednik ima propisane obaveze oko vođenja ove evidencije i naravno propisane kazne za propuste. Da bi ste razumeli o čemu pišemo, dalje čitanje ovog teksta bi trebali da nastavite sa primerkom radio dnevnika ispred vas i da se stavite u ulogu navigatora za komandnim pultom na komandnom mostu. Obaveza je uredno vođenje komunikacije na radnom kanalu, što je u vreme pojave ove evidencije bilo izvodljivo, naime u to vreme su na komandnom mostu postojala dva radna mesta, kormilar i kapetan, koji su daljim napretkom brodarstva spojeni u radno mesto navigator. Danas navigator u radu prati veliki broj parametara bitnih za bezbedno vođenje broda ili sastava između ostalog učestvuje i u radio saobraćaju na navigacionom, pomoćnom kanalu i komunikaciji sa obalom, vrlo često sve se to dešava istovremeno i na sve to ima obavezu da ručno vodi evidenciju komunikacije. Skoro je neizvodljivo ispravno i tačno ispunjavati ovu obavezu, koja pri tom nema nikakvu svrhu. Postavlja se objektivno pitanje čemu služi radio dnevnik i opravdanost postojanja takve evidencije u sklopu propisane brodske administracije.

Predlažemo efikasnije rešenje u skladu sa vremenom u kome funkcionišemo i stepenom tehnolškog razvoja, po nama ispravno bi bilo ukinuti radio dnevnik, a u okviru organa za RIS bi bilo moguće organizovati stalno snimanje komunikacije na radnim kanalima u radiotelefonskom saobraćaju. Uslovno mala investicija, korist u slučajevima plovidbenih nezgoda i utvrđivanja odgovornosti učesnika.

Obaveštenje za zapovednike brodova koji plove po unutrašnjim vodama Nemačke

Povodom problema sa kojima su suočeni naši navigatori koji plove po plovnim putevima Nemačke a vezano za ovlaštenja u unutrašnjoj plovidbi R. Srbije, obratili smo se Nemačkoj upravi rečne policije u Regenzburgu za zvanično pojašnjenje problematike.

U nastavku je sadržaj pisma koje smo uputili i odgovor koji smo dobili, prevedeni na Srpski jezik.

DOPIS UDRUŽENJA PROFESIONALNIH LAĐARA SRBIJE POVODOM AKTUELNOG PROBLEMA SA PLOVIDBENIM ISPRAVAMA

Poštovani,

Obraćamo Vam se ovim putem sa molbom za pojašnjenje i savet a vezano za stručna zvanja u oblasti rečne plovidbe. U Srbiji postoji tradicija plovidbe duga skoro dva veka kao i dve brodarske škole. Sa Srpskim odnosno Jugoslovenskim plovidbenim dozvolama smo nesmetano obavljali poslove širom Evrope na Dunavskom slivu i naši lađari su decenijama zaposleni u brodarskim firmama, u svim zvanjima širom Evrope.

Problem sa kojim se naši lađari trenutno suočavaju a koji nam značajno ugrožava mogućnost za rad i isplativost našeg angažovanja je problem prepoznavanja Srpskih zvanja u Nemačkoj na unutrašnjim plovnim putevima. Problem je nastao pre 3 godine promenom obrasca ovlašćenja i preimenovanjem zvanja kapetana i poručnika unutrašnje plovidbe u zvanje zapovednika A. Od tada naši kapetani ne mogu samostalno da plove po kanalu Majna – Dunav, po Majni kao i po ostalim unutrašnjim plovnim putevima Nemačke.

Polaganjem i dobijanjem „potvrde o osposobljenosti za plovidbu posebnim deonicama vodnog puta Dunava“ naši kapetani kroz Nemačku imaju pravo da voze najzahtevniju deonicu na Dunavu, od Vishofena do Štraubinga odnosno čitavu deonicu od Johenštajna do Kelhajma a nakon Kelhajma gube pravo samostalnog upravljanja brodom kroz kanal i Majnu iako je ta deonica značajno lakša za navigaciju.

Molimo Vas da nam pojasnite koji je problem u pitanju i šta je potrebno uraditi sa naše strane kako bi se problem sa plovidbenim dozvolama uklonio i da nas uputite šta je trenutno potrebno da bi naši kapetani i ostali članovi posada nesmetano mogli da obavljaju poslove za koje su se obučavali i koje na Dunavu obavljaju.
Mi kao stručna javnost i zainteresovana strana ćemo o Vašem odgovoru obavestiti naše brodarce, brodare kao i nadležno ministarstvo kako bi se problem što pre rešio.

Srdačno se zahvaljujemo,

Prijateljski pozdrav,
Kapetan Branislav Vajda
Predsednik Udruženja profesionalnih lađara Srbije

Odgovor:

Poštovani gospodine Kapetane Vajda

Vlasnik Srpskog patenta ima pravo da upravlja na saveznim plovnim putevima između Nemacko Austrijske granice od Johenstajna km 2201,75 leva obala Passau – Achleiten, Dunav 2223,2 km desna obala do pristaništa Vilshofen 2249,85 km Dunava i od slajza Štraubing 2322,02 km Dunava do Kelhajma 2414,72 km. sa plovilima bez ograničenja bez posebnih poznavanja plovnih puteva u svojstu Kapetana.

Od Filshofena do Straubinga zapovednik broda ili kapetan, po paragrafu 9 koji je menjan u decebmru 2016. godine mora da poseduje dokaz ili odgovarajući patent za datu deonicu koji je izdat od ovlašćenih organa zaduženih za izdavanje ovlašćenja.

Vlasnik Srpskog patenta nije ovlašćen da plovi u untrašnjim plovnim putevima kao i saveznim Nemackim vodama koje su Dunav Kanal Majna Rajna u svojstvu navigatora i kapetana.

Promene koje su izvršene u Srpskom patentu nemaju nikakvo značenje i veze sa dozvolom vožnje koje se tiče Nemačkih unutrasnjih plovnih puteva.

Prekršajno se ponaša svaki vlasnik Srpskog patenta koji vozi ostale NEMAČKE SAVEZNE VODNE PUTEVE KOJI SU Rajna Majna Kanal.

Moja preporuka u pogledu Srpskih patenata je da se Srbija sa Nemačkom preko centralne komisije za Rajnu u

Strasburgu izglasa administravni bileteralni ugovor. Ili postoji mogucnost da vlasnik Srpskog patenta za navigaciju u Saveznim plovnim putevima Nemačke polaže stručni ispit za ovlašćenja – patent B, Rajnski patent ili da ima prepisan patent neke treće države članice Rajnske komisije.

Skrećem vam pažnju da Srpske brodarske knjižice važe samo na brodovima pod Srpskom zastavom pod kojom je dozvoljena vožnja na Dunavu. Kao i što je već poznato u režimu voznje A2 po zakonu na Rajni koji je izmenjen 16.6.2016 od strane Kapetanije paragraf 62/2016 a sa kojim je već upoznato i obavešteno ministarstvo za saobraćaj u Srbiji.

Ovo pismo koje vam šaljem ću takođe proslediti Generalnoj direkciji za vodne puteve i brodarstvo u Wurzburgu.

Nadam se da sam vam na neki način pomogao oko pojašnjenja na postavljeno pitanje.

Prijateljski pozdrav,
Im Auftrag
Ewald Petzenhauser
Schifffahrtswesen

24.februara nastaje veoma lep tekst o brodu „Krajina“

POMOĆ, POMOĆ ! POZIVA BROD „KRAJINA“, POZICIJA REKA SAVA, IZMEĐU STAROG ŽELEZNIČKOG MOSTA I GAZELE!!!

Nažalost, na “Krajini” odavno nema radio stanice, ni posade koja bi mogla da uputi poziv u pomoć. Zato, u ime Krajine i onoga što ona predstavlja, Udruženje profesionalnih lađara Srbije upućuje ovaj javni poziv, molbu i zahtev svim institucijama Republike Srbije, da preduzmu u okviru svojih obaveza i ovlašćenja akciju spasavanja ostataka broda „Krajina“. Postoji nepisani običaj i propisano pravilo, da se na vodi pruži pomoć i spasavanje čak i neprijatelju u ratu.

Iza imena i broda „Krajina“, krije se neverovatna priča, koja od ovog broda pravi neprocenjivu kako istorijsku, tako i potecijalno materijalnu vrednost u vidu buduće turističke atrakcije, ukoliko bude spasen od sudbine koja mu preti. Brod je projektovan, plaćen i izgrađen dvadesetih godina prošlog veka u Regenzburgu. Zaplovio je pod imenom „Dragor“ i imao je status kraljevske jahte. Namena ovog broda, bila je reprezentativni brod kraljevine Jugoslavije. Reprezentovanje, odnosno predstavljanje svoje zemlje, ovaj brod je upotpunosti izvršio. U njegovoj službi se kao u ogledalu, vidi stanje i sudbina naše zemlje i naroda u proteklih devedeset godina.

Fotografija preuzeta sa portala: navodi.com

Do 1941. godine brod „Dragor“ plovi kao kraljevska jahta. Slomom kraljevine u aprilskom ratu, „Dragor“ postaje zarobljenik Nezavisne države Hrvatske, koja ga kasnije poklanja bugarskom caru Borisu, gde ostaje do careve smrti, kad ga preuzima za svoje potrebe nemački Treći Rajh. „Dragor“ uspeva da preživi rat i po završetku biva oslobođen zarobljeništva i vraćen Jugoslaviji.

U periodu od 1946. do 1951 god. „Dragor“ je remontovan, vraćen mu je stari sjaj i namena reprezentativnog broda Jugoslavije. Preimenovan je u „Krajina“ i predat na korišćenje komandi Garde. Do 1984. god. „Krajina“ plovi kao predsednički brod u punom sjaju pod zastavom Jugoslavije, kada je prodat zlatari Majdanpek, koja ga kasnije prodaje trenutnom vlasniku. 3. januara 2007, tokom snimanja filma „NA LEPOM PLAVOM DUNAVU“, dolazi do požara koji nanosi ogromnu štetu brodu. Zub vremena i nebriga od ovog prelepog broda, pravi brod duhova i olupinu, koja se trenutno nalazi izvezana na levoj obali reke Save, između mosta Gazela i Starog železničkog mosta. Angažovanjem Istoriskog muzeja Srbije i Muzeja nauke i tehnike, brod je rešenjem stavljen pod zaštitu kao pokretno kulturno istorisko dobro. Od potpunog uništenja ga spasavaju pripadnici Beogradske rečne policije, koji su u

više navrata intervenisali u vezi “Krajine”. Ovim putem, Udruženje lađara se zahvaljuje svima na uloženom trudu i zalaganju na spašavanju ovog istorijskog bisera.

Neophodno je, da u skladu sa važećim zakonima, nadležna ministarstva Republike Srbije preduzmu konkretne korake na spasavanju ostataka broda „Krajina“, dok još postoji mogućnost da se sačuvaju ostaci broda koji je zaista neprocenjiv. Trenutni status broda je da se nalazi bez stalnog stručnog nadzora i može se smatrati napuštenim plovnim objektom. Brod je izložen stalnom propadanju i čestim naletima sakupljača sekundarnih sirovina. Zbog mogućnosti pristupa neovlašćenim i neobučenim licima usled nepostojanja nadzora, postoji povećan rizik od povreda i smrtnih ishoda po lica, koja se usude da se kreću po brodu. Neobučene osobe na Krajini mogu izazvati nesagledive posledice po brod, ličnu sigurnost i ugroziti opštu bezbednost..

Pozivamo nadležne da u najkraćem roku, brod „Krajina“ izmeste na siguran vez, gde će brod biti pod adekvatnim stručnim nadzorom i obezbeđen od daljeg uništavanja. U odnosu na trenutnu poziciju i stanje, jedno od mogućih rešenja je da se „Krajina“ premesti u Zemunski rukavac i stavi pod nadzor Rečne Ratne Flotile, gde bi bio zaštićen i mogao da sačeka neke bolje dane.

Nakon ovog teksta nas je kontaktirao vlasnik Krajne sa uverenjem da radi najbolje moguće za očuvanje ovog rečnog bisera i mi ga u tome potpuno podržavamo.

Z.J.

27.02.2017.

Zahtev ministarstvu za rešenje problema priznavanja Srpskih ovlaštenja u unutrašnjoj plovidbi

Poštovani,

Udruženje profesionalnih lađara Srbije postupajući po obaveštenjima i zapažanjima kako svojih članova, tako i drugih zainteresovanih strana, a u vezi upotrebe i upotrebne vrednosti brodarskih knjižica i ovlašćenja izdatih od strane Republike Srbije, na unutrašnjim vodnim putevima u Evropi, je preduzelo sledeće postupke:

Republika Srbija je preduzela određene postupke koji su vidljivi u Zakonu o plovidbi i lukama na unutrasnjim vodama i podzakonskim dokumentima proisteklim iz imenovanog zakona. Jasno je da je pri tom odstupljeno od principa reciprociteta što je jako redak slučaj u međunarodnom plovidbenom pravu i međunarodnim odnosima.

Zakon o plovidbi na unutrašnjim vodama u članu 133.

Član 133.

„Isprave o stručnoj osposobljenosti zapovednika izdate prema propisima Centralne komisije za plovidbu Rajnom i zemalja članica Evropske unije priznaju se kao da su izdate u Republici Srbiji. Isprave o stručnoj osposobljenosti zapovednika i ostalih članova posade izdate prema propisima ostalih zemalja priznaju se pod uslovima predvinenim sporazumom o menusobnom priznavanju koji se zaključuje sa državom koja je izdala ispravu o stručnoj osposobljenosti zapovednika odnosno drugog člana posade. Priznavanje isprava iz stava 1. ovog člana uslovljeno je vrstom broda za koju isprava važi u zemlji gde je izdata. Propisom iz člana 132. stav 9. ovog zakona mogu se propisati dodatni uslovi za zapovednika u pogledu priznavanja isprava iz stava 1. ovog člana, kada zapoveda brodom koji plovi odrđenenom deonicom vodnog puta za koji se zahteva poznavanje lokalnih uslova plovidbe.“

Pravilnik o **zvanjima, uslovima za sticanje zvanja i ovlašćenjima članova posadebrodova trgovačke mornarice (***„Sl. glasnik RS“, br. 64/2012 i 99/2015***)** član 27.

„Isprave o osposobljenosti zapovednika i drugih članova posade broda izdate prema propisima Centralne komisije za plovidbu Rajnom i zemalja članica Evropske unije, odnosno država ugovornica Sporazuma o evropskom ekonomskom prostoru, kao i Švajcarske konfederacije, kao i isprave o osposobljenosti zapovednika i drugih članova posade izdate u skladu sa odredbama Okvirnog sporazuma o slivu reke Save i Odluka Međunarodne komisije za sliv reke Save priznaju se kao da su izdate u Republici Srbiji, u skladu sa zakonima kojima se uređuje plovidba.

Isprave o osposobljenosti zapovednika i ostalih članova posade izdate prema propisima ostalih zemalja priznaju se u skladu sa zakonom kojim se uređuje plovidba na unutrašnjim vodama.“

Iz navedenih odredbi se jasno vidi, da Republika Srbija priznaje isprave o stručnoj osposobljenosti zapovednika izdatim prema propisima Centralne komisije za plovidbu Rajnom i propisima zemalja članica Evropske unije, kao da su izdate u Republici Srbiji. Pri tom ovlašćenja o stručnoj osposobljenosti izdata od strane Republike Srbije se izdaju sa ograničenjem, i imaju upotrebnu vrednost na svim unutrašnjim vodnim putevima uključujući i untrašnje vodne puteve pomorskog karaktera koji su navedeni u Prilogu II Direktive 91/672/EEZ osim Rajne.

Kako bi smo otklonili nejasnoće, sa kojima se u radu sreću naši članovi i druge zaiteresovane strane u vezi upotrebe i upotrebne vrednosti naših dokumenata obratili smo se **Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes,** koja u okviru svog delokruga rada sprovodi propise i zakone Republike Nemačke u vezi unutrašnje plovidbe**.** U prilogu ovog zahteva vam dostavljamo kopiju korespodencije na nemačkom jeziku kao i prevod na srpski jezik. U skladu sa obaveštenjem dobijenim od **Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Regensburg** ovim putem od vas zahtevamo da, se u formi koja vama odgovara, na jasan i nedvosmislen način i u razumnom roku, odgovorite na sledeća pitanja.

1. Da li su od strane ministarstva preduzete radnje sa ciljem postizanja administrativnog bileteralnog ugovora sa Centralnom komisijom za Rajnu, ako nisu da li će biti preduzete i koliko je objektivno vreme trajanja postupka?
2. U skladu sa odgovorom na pitanje broj 1. Da li se našim državljanima preporučuje ispunjavanje obaveza i polaganje stručnog ispita pred komisijom Saveznih plovnih puteva Nemačke?
3. Državljani kojih država se mogu ukrcati na trgovački brod koji plovi pod zastavom Republike Srbije u svojstvu člana posade, samo sa putnom ispravom, brodarskom knjižicom i ovlašćenjem matične države a bez Dozvole za ukrcavanje izdate od strane Republike Srbije?
4. Na koje trgovačke brodove u odnosu na državnu pripadnost odnosno zastavu države pod kojom brod plovi, državljanin Republike Srbije se može ukrcati u svojstvu člana posade samo sa Putnom ispravom, brodarskom knjižicom i ovlašćenjem, a bez Dozvole za ukrcaj države čiju zastavu brod vije?

Od vaših odgovora zavisi formiranje poslovnih planova i odluka svih zainteresovanih strana. Nadamo se da nije potrebno dodatno i široko objašnjenje važnosti postavljenih pitanja, ukoliko jeste stojimo vam na raspolaganju.

03.03.2017.

Obuke za zvanja u unutrašnjoj plovidbi u Nemačkoj

Zbog pojačane potražnje naših ljudi za poslom u inostranstvu kao i zbog potrebe naših brodara za obučenim

kadrovima i validnim plovidbenim ovlaštenjima na Rajni i ostalim unutrašnjim plovnim putevima Evropske Unije obratili smo se našem ministarstvu i rečnoj policiji Nemačke sa pitanjem priznavanja naših ovlaštenja. Nemačka policija je ponudila tri rešenja. Prvi je bileteralni sporazum između Republike Srbije i Rajinske komisije, drugi je polaganje ispita za zvanja u Nemačkoj i treće je prepis nekog od ovlaštenja države članice EU ako je posedujete. Kako odgovor ministarstva još čekamo a većina naših lađara ne poseduje ovlaštenja u plovidbi neke druge države ostaje nam trenutno samo dodatna obuka i polaganje stručnog ispita u Nemačkoj.

Osoba koja ima potrebe za rad na rekama Nemačke mora prvo izvaditi nemačku brodardarsku knjižicu (Schifferdienstbuch). Ona se može izvaditi u ispostavi vodene policije u Regenzburgu, Wurzburgu i Duizburgu. Za vađenje brodarske knjižice je neophodno obaviti lekarski pregled kod specijalizovanog doktora medicine rada u Nemačkoj i potom se u kancelariji rečne policije kupje knjižica u koju se upisuje osnovno tj. početno zvanje – decksman. Decksman je najniže zvanje i u rangu je našeg pripravnika za mornara. Osobe koje rade u određenim zvanjima na našim brodovima ako prilože srpsku brodarsku knjižicu sa overenim ukrcanjima i iskrcanjima kapetanije, priznaće im se plovidbeni staž kao da su plovili na nemačkim brodovima i u zavisnosti od broja dana provedenih na brodu dobijaju zvanja do Steuermana – u rangu našeg zvanja krmara. Neophodno je **prikazati SVE brodarske knjižice koje posedujete kako bi dobili što veće zvanje.**

Cena vađenja brodarske knjižice iznosi 10 eura a lekarski pregled iznosi 110 eura. Važno je napomenuti da prvi lekarski pregled važi do pedesete godine života. Sledeći se rade na 5 godina do 65. godine života kada se rade na godinu dana.

Sa zvanjem štojermana zainteresovani kandidat ima pravo da polaže za neka od zvanja u Nemačkoj. Osnovni patent koji omogućava samostalan rad u rangu zapovednika je B patent ili Binnen patent. Sa ovlašćenjem B (Binnen) mogu da se obavljaju poslovi zapovednika na unutrašnjim plovnim putevima Nemačke osim Rajne i na svim unutrašnjim putevima Holandije. Ispit je na Nemačkom jeziku. Veliki patent ili Gross patent je ovlašćenje za obavljanje poslova zapovednika na Rajni. Potrebno je obaviti minimum 16 putovanja u zvanju štojermana da bi se ostvarilo pravo izlaska na ovaj ispit. Važno je napomenuti da se za zvanja do zapovednika u Nemačkoj NE POLAŽE nego se zvanja automatski dobijaju po stažu provedenom na brodu.

Osobe koje žele da polažu za ispite u Nemačkoj takođe mogu pohađati obuku u nekim od škola za pripremu za polaganje stručnih ispita.
Kapetan Milorad Gicić je u Regenzburgu pokrenuo sertifikovanu školu za osposobljavanje za zvanja u Nemačkoj. U nastavku prenosimo njegov dopis o cenama i uslovima kursa:

Potrebno je poslati skenirano:

– brodarske knjizice (srpske, nemačke, da se jasno vide dani ukrcanja, plovidbe, podaci)

– ovlascenja/patente

Nakon što se ovo posalje, prosleđujemo dalje na proveru da li ima osnova za izlazak na ispit ili na proveru da se vidi koje zvanje se može dobiti na osnovu ukrcanja.

Dalji troskovi zavise od ovoga.
Načelni plan kursa i troškovi su sledeći:

1. nedelja

Početna predavanja iz nemačkog jezika sa brodarskim izrazima i pojmovima.

Trajanje 6 dana, ponedeljak-subota, dnevno 8 časova.

Na kraju nedelje test iz pređenog gradiva radi utvrđivanja daljeg toka kursa.

Cena: 150€/dan = 900€.

Ukoliko gradivo nije savladano, nastavlja se sa kursom iz nemačkog jezika sa brodarskim izrazima i pojmovima (isti uslovi kao i za 1. nedelju).

2. nedelja

Nastavak predavanja iz nemačkog jezika sa brodarskim izrazima i pojmovima.
Trajanje 6 dana, ponedeljak-subota, dnevno 8 casova.
Na kraju nedelje test iz pređenog gradiva radi utvrdjivanja daljeg toka kursa.

Cena: 150€/dan = 900€.

Zavisno od toga kako je savladano gradivo iz prve nedelje (da li su polaznici shvatili terminologiju na nemačkom jeziku), počinje kurs iz oblasti brodarstva na nemačkom jeziku (propisi, znakovi, signalizacija).

Takođe zavisno od toga kako kandidat vlada materijom iz oblasti brodarstva, dalji tok kursa može biti:

3. nedelja

Priprema iz oblasti brodarstva na nemačkom jeziku (propisi, znakovi, signalizacija).

Trajanje 6 dana, ponedeljak-subota, dnevno 8 časova. **Priprema se održava u prostorijama DSA Agencije.**

Na kraju nedelje test iz pređenog gradiva radi utvrđivanja daljeg toka kursa i termina polaganja ispita.

Cena: 150€/dan = 900€.

ili:

4. nedelja

Predavanja iz oblasti brodarstva na nemačkom jeziku (propisi, znakovi, signalizacija).

Trajanje 6 dana, ponedeljak-subota, dnevno 8 časova. **Kurs se odrzava u prostorijama DSA Agencije. Kurs drži predavač iz državne institucije.**

Na kraju nedelje test iz pređenog gradiva radi utvrđivanja daljeg toka kursa i termina polaganja ispita.
Cena: 200€/dan = 1200€.
Ukupno trajanje kursa: 2 – 4 nedelje
Nakon završetka kursa sledi prijava i polaganje ispita pred komisijom.
U nastavku su prikazani troškovi koji nisu obuhvaćeni cenom kurseva.
Trošak puta: povratna karta Bgd-Reg-Bgd = 75-100€, zavisno od prevoznika
Trošak smestaja: hotel, 20-40€/dan zavisno od broja osoba u sobi/stanu, 7 noći, 140-280€
Troškovi ishrane: 15-20€/dan, individualna ishrana, moguće je organizovati dorucak i ručak u agenciji (u tom slucaju cena zavisi od broja kandidata i načina ishrane, cca 10-12€/dan)
Troškovi prijave ispita: 55-70€
Troškovi izrade patenta: 60€
Troškovi odlaska na ispit u Wurzburg i nazad u Regensburg: cca 50€
Troškovi lekarskog pregleda i vađenja nemacke brodarske knjizice: 120€ (ukoliko kandidat ima dunavski patent, a nema nemacku brodarsku knjizicu, radi lekarski i dobija brodarsku knjizicu, ova cena se odnosi samo na kandidate za kurs!)

Ciljana grupa kandidata su osobe iz brodarstva sa dužim plovidbenim stažom, sa zvanjem STEUERMANN i bar sa osnovnim znanjem nemačkog jezika – pisanje, čitanje, konverzacija (završen bilo koji kurs iz nemačkog jezika u Srbiji ili Hrvatskoj je zadovoljavajuć).

Zbog privatne i poslovne angažovanosti ljudi, kurs nije zamišljen da se 2 ili 3 nedelje odslušaju odjednom već parcijalno po nedelju dana ali, prema sposobnostima i mogućnostima polaznika, moguće je organizovati održavanje celog kursa bez prekida.
Ovo su okvirne informacije vezane za kurs. Moguće je da postoji jos sitnih troskova koji su u ovom momentu nepredviđeni. Najbolje je da potencijalni kandidati kontaktiraju direktno DSA Agenciju u Regensburgu. Zainteresovani pored ove škole takođe imaju na raspolaganju i nemačke kurseve. Najpoznatije škole su:

Atlas Schiffahrt Gmbh
i Akademie Barth

Za polaganje ispita je potrebno napredno poznavanje Nemačkog jezika. Svim zainteresovanim kandidatima preporučujemo da se sami pripremaju i da prilagode kurseve Nemačkog stručnim pitanjima.

Pitanja i odgovore za ispit za zapovednika Binnen možete preuzeti na:
https://www.elwis.de/Freizeitschifffahrt/fuehrerscheininformationen/Fragenkatalog-Binnen/
https://www.elwis.de/Freizeitschifffahrt/fuehrerscheininformationen/Fragenkatalog-Binnen/Basisfragen/index.html
https://www.elwis.de/Freizeitschifffahrt/fuehrerscheininformationen/Fragenkatalog-Binnen/Binnen/index.html
https://www.elwis.de/Freizeitschifffahrt/fuehrerscheininformationen/Fragenkatalog-Binnen/Segeln/index.html

Za sva dodatna pitanja oko kurseva i uslova polaganja možete kontaktirati škole direktno telefonski ili putem mejla ili predstavništvo rečne policije u Wursburgu: ast-sued.gdws@ wsw.bund.de B.V.

Dana 03.03.2017. poslali smo ministarstvu sledeći dopis sa molbom za pojašnjenje:

ZAHTEV ZA TUMAČENJE DELOVA PRAVILNIKA O ZVANJIMA, USLOVIMA ZA STICANJE ZVANJA I OVLAŠĆENJIMA, ČLANOVA POSADE BRODOVA TRGOVAČKE MORNARICE

Službeni glasnik RS br. 64/12, 99/15 i 3/17

Poštovani,

Navedeni pravilnik je u praktičnoj primeni izazvao dileme, te vam se obraćamo ovim putem kako bi smo ih otklonili.

Član 3. tačka 6. pravilnika iz naslova.

OFICIR PALUBE je član posade broda koji ima odgovarajuću stručnu osposobljenost da zapoveda brodom određenih karakteristika i koji u smeni vrši poslove zapovednika broda.

Član 38. stav dva. predviđa da brodarac kome je izdato ovlašćenje **ZAPOVEDNIK VRSTE A, B i C u smeni vrši poslove oficira palube.**

Prilikom zamene starih Brodskih svedočanstava i Popisa posade, sa novim obrascima od strane nadležnih lučkih kapetanija, u predviđene rublike su unošeni podaci koji se odnose na kvalifikacije oficira palube, kada je oficir palube neophodan u sastavu posade za određeni model plovidbe. U dosadašnoj praksi nismo pronašli ni jedan brod na kome lice sa ovlašćenjem ZAPOVEDNIK VRSTE B ili C mogu biti ukrcani u svojstvu oficira palube, već se svuda navodi da je za poziciju oficira palube neophodan ZAPOVEDNIK VRSTE A.

Molimo vas da se izjasnite po ovom pitanju, odnosno da u formi i načinu koji vama odgovara, na jasan i nedvosmislen načina saopštite na kojim brodovima lica koja poseduju ovlašćenje ZAPOVEDNIK VRSTE B i C mogu obavljati poslove oficira palube.

Napominjemo da onemogućavanjem ZAPOVEDNICIMA B i C obavljanja poslova oficira palube, po postojećim dokumentima izdatim od strane lučkih kapetanija, brodarstvu se nanosi nepovratna šteta. ZAPOVEDNICI B i C u praksi su navigatori koji su u postupku prikupljanja plovidbenog staža i iskustva za polaganje stručnog ispita za zvanje ZAPOVEDNIK A. Postoji realna mogućnost da u narednom periodu stasa nova generacija ZAPOVEDNIKA A kojoj nije omogućeno sticanje iskustva i trenaža na brodovima velike snage i u kompleksnom sistemu plovidbe sastava.

Član 38. tačka 4. ***KRMAR*** pravilnika iz naslova.

Krmari pod nadzorom zapovednika brodom, tegljenim, potiskivanim, odnosno bočnim sastavom. Proverom evidencije o izdatim ovlašćenjima o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti predviđenom članom 40. pravilnika, videćete da ne postoji dovoljan broj lica koja poseduju zvanje KRMAR član 4. tačka 4.Molimo vas da odgovorite na sledeće pitanje: Da li lica sa ovlasćenje ZAPOVEDNIK VRSTE B i C mogu obavljati poslove krmara, u sklopu već izdatog ovlašćenja ili moraju posedovati ovlašćenje KRMAR i da li je zvanje zapovednika B i C veće ili manje od zvanja krmara. Sa zvanjem zapovednik vrste A se podrazumeva mogućnost obavljanja svih poslova palube bez dodatnih objašnjenja. Takođe je neophodno, po uzoru na stara ovlaštenja u unutrašnjoj plovidbi, jasno ispisati sve poslove koje imalac ovlaštenja može da obavlja na kojim brodovima.

Član 38. tačka 9. ***MAŠINOVOĐA*** pravilnik iz naslova.

Upravlja motornim postrojenjem na brodovima snage do 750kw, u smeni rukuje pogonskim postrojenjem na brodovima do 1030kw.

Pravilnik o najmanjem broju članova posade za bezbednu plovidbu koje moraju imati brodovi i druga plovila trgovačke mornarice Službeni glasnik RS 28/15, 99/15 i 3/15 predviđa **MAŠINOVOĐU** kao lice koje može da upravlja motornim postrojenje u sastavu minimalne posade u sledećim slučajevima:

Potiskivač sa sastavom većim od 3 potisnice.

Plovilo sa sopstvenim pogonom sa sastavom većim od 2 potisnice. U praksi brodovi koji vode takve sastave imaju veću snagu motornog postrojenja od 750kw na koliko je ograničeno zvanje MAŠINOVOĐE. Potrebno je sa vaše strane da usaglasite dva važeća pravilnika, odnosno preciznije definišete zvanje Mašinovođa

Nadamo se da ćete na ovaj zahtev odgovoriti u razumnom roku, kako bi sve zainteresovane strane mogle da blagovremeno planiraju svoje poslovne aktivnosti u skladu sa važećim regulativama.

Na ovaj zahtev ni posle godinu dana nismo dobili nikakav zvaničan odgovor. Z.J.

03.03.2017

Obeležavanje plovnog puta na sektoru Golubac

Poštovani,

Obaveštavamo vas o zapažanjima Udruženja profesinalnih lađara Srbije, u vezi projekata koje sprovodi vaše ministarstvo, a direktno utiču na našu struku.

Smatramo da pokrenuti projekti uvođenja daljinske kontrole obeležavanja na plovnim putevima, redovnog tehničkog održavanja plovnih puteva i projekat hidrotehničkih i bagerskih radova na kritičnim sektorima, predstavljaju pozitivan pomak koji će doprineti povećanju stepena bezbednosti plovidbe i napredovanju brodarstva. Mi kao strukovno udruženje ćemo pratiti vaše aktivnosti na sprovođenju za nas bitnih projekata i možete računati na našu podršku u svakom postupku koji unapređuje brodarstvo, ali i očekivati sa naše strane konstruktivne kritike ukoliko uočimo postupke koji mogu ostvariti štetno dejstvo po brodarstvo.

Kako nam je cilj unapređenja brodarstva, ovim putem vam predlažemo da uzmete u razmatranje jedno od naših zapažanja koje može biti korisno po pitanju iskorišćenosti i bezbednosti plovnih puteva. Na delu plovnog puta reke Dunav između kilometarskih oznaka 1048 km i 1040 km, zvanični plovni put prati levu rumunsku obalu. Pomenuta deonica je korektno obeležena, ali i vrlo zahtevna za plovidbu većih sastava i njihovo susretanje, sa čestom primenom čekanja nizvodnog sastava i njegovog propuštanja u cilju bezbednog susretanja. Samu deonicu odlikuje niz krivina i ograničenja gabarita plovnog puta u samo osam kilometara se pojavljuje većina plovidbenih prepreka. Sa druge strane, desnom obalom protiče Golubački rukavac, a u sredini se nalazi ostrvo Moldava koje je teritorija Rumunije. Golubački rukavac na uzvodnom delu počinje na 1048 km i završava se odnosno spaja sa zvaničnim plovnim putem između 1040 km i 1039 km u zoni Golubačke tvrđave. Sam golubački rukavac je nešto duži od trase zvaničnog plovnog puta, ali znatno lakši za bezbedno vođenje broda i sastava. Srpski navigatori su u prošlosti koristili golubački rukavac na sopstvenu odgovornost u situacijama kada procene tu rutu kao bezbedniju od zvanične, pogotovo prilikom vođenja broda u uslovima smanjene i ograničene vidljivosti i slučajevima složenih hidrometereolskih uslova i pojava snažnog vetra koji je karakterističan za taj deo toka Dunava. Sa tom praksom se prestalo sa uvođenjem transpondera na brodove. Imajući u vidu da je u praksi dokazana mogućnost bezbedne plovidbe u akvatoriji Golubačkog rukavca pozivamo vas da razmotrite opciju otvaranja rukavca za plovidbu. Sam pravac ispunjava uslove za formiranje plovnog puta, nije ni preterano zahtevan po broju potrebnih plovećih oznaka, a omogućava zapovednicima brodova da procene i izaberu

bezbedniju rutu u skladu sa manevarskim sposobnostima broda kojim zapovedaju.

Dopis ministarstvu – minimalan broj članova posade u stajanju

Dana 03.03.2017. poslali smo ministarstvu sledeći dopis:

OBAVEŠTENJE – MINIMALAN BROJ ČLANOVA POSADE U STAJANJU

Poštovani,

Obaveštavamo vas o zapažanjima Udruženja profesionalnih lađara Srbije, u vezi minimalne posade broda u stajanju. U praktičnoj primeni Zakona o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama i pratećih propisa susrećemo sa problemom definsanja minimalnog broja članova posade u stajanju. Zapovednik broda pored obaveza propisanih zakonom i propisima ima i obavezu prema vlasniku broda da sve radne procese vezane za poveren brod organizuje na što efikasniji način. Legitiman cilj vlasnika broda je da na legalan način smanji troškove broda. S tim u vezi javlja se potreba da se preciznije odredi tačan minimalan broj članova posade za brod u stajanju. U eksplataciji broad se ponekad javlja potreba da zbog različitih faktora brod bude isključen iz saobraćaja, najčešće zbog kvara, nepovoljnog vodostaja ili neisplativosti zbog trenutnog odnosa ponude, potražnje i cene prevoza. Smatramo da je sa vaše strane potrebno da se pristupi uređenju ove oblasti eksploatacije brodova trgovačke mornarice. Neophodno je da pristupite izradi pravilnika o broju članova minimalne posade broda u stajanju, po uzoru na važeći pravilnik o najmanjem broju članova posade za bezbednu plovidbu koje moraju imati brodovi i druga plovila trgovačke mornarice od 20. marta 2015. Postoji potreba da se napravi jasna razlika između brodova koji su u režimu plovidbe A1, A2, B, brodova u raspremi i brodova koji su u fazi čekanja odnosno dužeg stajanja. Kvalitetno rešenje bi bio tabelarni prikaz minimalne posade u odnosu na tip i namenu broda ili sastava i način stajanja i čekanja odnosno da li se stajanje odvija na sidrištu ili je plovilo izvezano uz obalu.

Zahtev ministarstvu – dopuna pravilnika o određivanju sidrišta

„Službeni glasnik RS“ broj 30 od 27. marta 2015.

Poštovani,

Navedeni pravilnik je bitno uticao na Plan obeležavanja unutrašnjih plovnih puteva na rekama Dunav i Tisa za 2017 godinu.

Sidrišta određena ovim pravilnikom i planom obeležavanja nisu dovoljna po svom broju, lokacijama i površinama akvatorije koju zauzimaju za normalno funkcionisanje plovidbe. Najočigledniji primer je nepostojanje predviđenog sidrišta opšte namene na potezu reke Dunav između 1166 km do 1059 km. i posebne namene između 1163 km do 1056 km. Između navedenih sidrišta nisu uzete u obzir potrebe za sidrištima u akvatoriji Pančeva, gde postoje, luka, bazen azotare i terminali naftne industrije, kao i potreba za sidrištima u zoni Smedereva.

Ako pretpostavimo potiskivani sastav u uzvodnoj plovidbi u modelu plovidbe A1 koji u 06.00 časova isplovi sa sidrišta Veliko Gradište na 1059 km i plovi prosečnom brzinom od 6 km na čas dozvoljenih 14 sati u okviru modela A1, sastav će do 20.00 kada treba da se zaustavi preći 84 km odnosno biće na poziciji 1143 km odnosno 22 km oko 4 sata plovidbe od najbližeg sidrišta opšte namene na 1165 km. Zapovednik ovakvog sastava se nalazi u objektivnom problemu kako da postupi. Ukoliko nastavi plovidbu, krši predviđeni model plovidbe, ukoliko se usidri na pogodnom mestu krši član 27 Zakona o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama. Koji zabranjuje sidrenje na plovnom putu, a članom 271 tačka 1a je predviđena kazna u rasponu od 20 000 do 150 000 dinara.

Članom 27 je predviđeno da se izuzetno zbog bezbednosti plovila i plovidbe, vanrednih uslova (magla, oluja, smanjena vidljivost i slično) ili ukoliko je to nužno zbog operativnih potreba transporta, plovilo se može sidriti i

na ivici plovnog puta i van sidrišta, na način kojim se ne ugrožava njegova bezbednost i bezbednost plovidbe. Tako dolazimo do situacije da izuzetno u praksi postaje redovno, što dovodi do potrebe da se navedeni pravilnik dopuni u skladu sa realnim potrebama za sidrištima opšte i posebne namene.

Poređenja radi susedne države imaju veći broj određenih sidrišta, uglavnom su iskorišćene sve akvatorije koje omogućavaju bezbedno sidrenje i stajanje i nesmetano odvijanje plovidbe pored sidrišta. Kako takvo rešenje zahteva dosta vremena i rada, na određivanju lokacija i njihovom propisnom obeležavanju jedno od mogućih prelaznih rešenja bi moglo da bude u vidu privremene dozvole za sidrenje na svim pogodnim mestima, na kojima ne postoji izričita zabrana sidrenja i na način na koji se ne ometa ni ugrožava nesmetano i bezbedno odvijanje plovidbe.

Z.J.

Dana 09.03.2017. ministarstvu smo poslali sledeći dopis za zahtevom za revizijom i ispravkom Brodskog dnevnika i Popisa posade.

Zahtev za reviziju brodskih dokumenata – Brodski dnevnik i Popis posade

Poštovani,

Obraćamo Vam se povodom zapažanja iz prakse vezano za upotrebu brodskih knjiga: Brodski dnevnik i Popis posade. Brodski dnevnik je u prošlosti imao značajnu ulogu u evidenciji dešavanja i promena u plovnom putu. Samim razvitkom tehnologije, RIS sistema i interneta informacije o vremenskim uslovima, vodostaju i dešavanjima u plovidbi su postali lako dostupni a podaci o navedenim stavkam su lako dostupni godinama unazad.

Najnovijom promenom Brodskog dnevnika se pokušala poboljšati dosadašnja praksa evidencije smenskog rada i putovanja ali na žalost taj pokušaj nije dobro osmišljen i ostvaren. Kako je Popis posade zbog nestanka granica u Evropskoj Uniji izgubio ulogu dokazivanja plovidbenog staža tu je ulogu u potpunosti preuzeo Brodski dnevnik. Zbog svojih dimenzija sadašnji format Brodskog dnevnika je nemoguće kopirati što dovodi do ozbiljnog problema pri dokazivanju prisutnosti na brodu. Rubrike za upis rada u smenama nije dobro osmišljen jer ako više osoba radi u smenama dolazi do problema upisa osoblja i smenskog rada što zapovednike često dovodi u veoma nezahvalnu poziciju. U zemljama Evropske Unije Brodski dnevnik služi isključivo za potvrdu prisutnosti članova posade, evidenciju i kontrolu modela putovanja i evidenciju i kontrolu smenskog rada. Dimenzije Brodskog dnevnika je takva da se lako kopira i prilikom iskrcanja člana posade zapovednik iskrcanom članu kopira strane dnevnika sa danima ukrcanja na brodu koje sadrže i podatke o liniji na kojoj je brod plovio a koje član posade dostavlja Rečnoj policiji prilikom overe brodarske knjižice jednom godišnje. Brodski dnevnik Rajinske komisije sadrži i rubriku dolaska i odlaska sa broda tj. ukrcanja i iskrcanja kao i vreme odmora pojedinaca u smenama. Dosadašnja praksa kod nas je bila da se izvod iz Brodskog dnevnika dostavlja prilikom havarije broda uz ostalu obaveznu dokumentaciju. Smatramo da je to prevaziđena praksa i da je u slučaju havarije dovoljan i jedino potreban podatak iz dnevnika upravo prisutnost posade, smenski rad i režim plovidbe a ostali podaci se dobijaju iz izjave zapovednika i relevantnih podataka iz RIS sistema i hidrometereološke službe.

Smatramo da bi navedeni problemi bili rešeni prelaskom na sistem evidencije putovanja – Brodski dnevnik, po uzoru na zemlje Evropske Unije – Rajnske komisije.

Članom 104. Zakona o plovidbi i lukama na unutrašnim vodama, Republika Srbija, brodske knjige izdate prema propisima zemalja članica EU priznaje kao da su izdate u Republici Srbiji. U dosadašnjem procesu harmonizacije sa EU, stari obrasci Brodskog Svedočanstva i Knjige pregleda i nadzora, su potpuno usaglašeni sa propisima EU uvođenjem novih obrazaca. Svrsishodno treba isto postupiti sa obrascima Brodskog dnevnika i Popisa posade.

Izmenom putnih dokumenata u rečnoj plovidbi pasoš je postao jedini validan putni dokument a brodarska knjižica je tu funkciju izgubila. Ovom promenom prestala je i potreba za klasičnim popisom posade koji se koristio kao dodatak potvrde prisutnosti na brodu uz brodarsku knjižicu. Popis posade još ima jedinu funkciju dokazivanja ukrcanja i iskrcanja pojedinca na brodove trgovačke mornarice, a tu ulogu bi izgubio prelaskom na navedeni sistem evidencije plovidbe.

Smatramo da bi prelaskom na navedenu vrstu Brodskog dnevnika Srbija učinila veliki korak približavanju standardu zemalja Evropske Unije i da bi se smanjila mogućnost zloupotrebe. U prilogu vam dostavljamo kopiju izgleda Brodskog dnevnika sa uputstvom za vođenje.

B.V.

.

Dana 09.03.2017. ministarstvu smo poslali :

Predstavka na obeležavanje plovidbenih otvora u mostovima

Poštovani,

Trenutno stanje postavljenjih znakova, svetlosnih signala i radarskih markera na plovidbenim otvorima mostova na plovnim putevima u Republici Srbiji je verovatno na najnižem nivou u Evropi. Plovidba noću i u uslovima smanjene i ograničene vidljivosti kroz plovidbene otvore mostova u Srbiji je zbog takvog stanja od rutinskog manevra napravila vrlo komplikovan i zahtevan postupak.

Cilj ove predstavke je da vašem ministarstvu pruži pravni osnov za pokretanje mehanizma predviđenog Zakonom o plovidbi i lukama u članu 39. na sledećim stalnim plovidbenim preprekama (mostovima) koji nisu propisno obeleženi:

1. Drumski novi most Šabac reka Sava 104,6 km, neispravna svetlosna signalizacija plovidbenog otvora i radarski markeri.
   2. Železnički most Šabac reka Sava 107 km, neispravna svetlosna signalizacija plovidbenog otvora i radarski markeri
   3.. Obrenovački most reka Sava 42,5 km, neispravna svetlosna signalizacija plovidbenog otvora i radarski markeri.
2. Ostružnički most reka Sava 15 km, neispravna svetlosna signalizacija plovidbenog otvora i radarski markeri.
   5. Drumski most „Brankov most“ reka Sava 1km, most bez bilo kakve signalizacije, ne postoje dnevne, noćne ni radarske oznake za preporučeni plovidbeni otvor.
3. Drumski most Bezdan reka Dunav 1424,5 km, neispravna svetlosna signalizacija plovidbenog otvora i radarski markeri.
4. Drumski most Bogojevo reka Dunav 1336,5 km, neispravna svetlosna signalizacija i radarski markeri
   8. Drumski most B. Palanka – Ilok reka Dunav 1297 km, radarski marker su na maloj udaljenosti od stubova te nisu vidljive na radaru. Podsećamo da je minimalna udaljenost potrebna za detekciju na radaru 7,5 metara.
   9. Drumsko-železnički most Pančevo reka Dunav 1166.2 km neispravna svetlosna signalizacija plovidbenog otvora i radarski markeri.
   10. Drumski most Smederevo reka Dunav 1112.2 km neispravna svetlosna signalizacija plovidbenog otvora i radarski markeri.

Smatramo da je sa vaše strane potrebno da se izda saopštenje brodarstvu i zapovednicima brodova, kojim im se ukazuje na obaveze iz člana 54. Zakona o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama, u vezi obaveštavanja lučkih kapetanija o stanju znakova za regulisanje plovidbe. U prošlosti usled ne reagovanja nadležnih na obaveštenja o uočenim nepravilnostima na signalizaciji, zapovednici su vremenom prestali da izveštavaju o stanju signalizacije plovidbenih otvora mostova. Kako član 39. Zakona omogućava reagovanje, verujemo da je potrebno ponovo uspostaviti sistem izveštavanja na funkcionalan način kako je prvobitno i osmišljen.

Pozivamo vas da razmotrite, po uzoru na rešenje koje je u primeni na reci Rajni, dodatnu meru za povećanje bezbednosti plovidbe kod izrazito niski plovidbenih otvora mostova. Trenutno utvrđivanje visine plovidbenog otvora zavisi od vremena očitavanja vodostaja na merodavnom vodomeru, koje se vrši i saopštava na svakih 24 časa. U uslovima visokih vodostaja i brzih oscilacija, rajsnko rešenje se pokazalo vrlo efikasnim, sastoji se od merne lestvice,

dovoljno velike da je uočljiva, postavlja se na stub mosta pri čemu „0“ se nalazi na vrhu i predstavlja najnižu tačku konstukcije od vodene linije. Očitavanjem vrednosti u nivou vodenog ogledala se očitava trenutna visina plovidbenog otvora. Vrlo jeftino i praktično rešenje koje bi bilo od izuzetnog značaja za turistička plovila koja zbog svoje visine moraju da poseduju uvek tačne podatke o aktuelnim visinama mostova.

Takođe vam skrećemo pažnju da se prilikom izvođenja radova, bitno zapostavljaju obaveze izvođača radova po pitanju obeležavanja, te vas pozivamo da preduzmete zakonom predviđene mere i povećate nivo vršenja inspekciskog nadzora. Predlažemo da se po uzoru na zemlje EU radovi na plovnom putu obeležavaju dopunskim znacima postavljenim na osvetljenim plovnim salmusima kako bi skrenuli pažnju učesnicima u saobraćaju. Postavljanje dodatnih tabli na obali se nije pokazalo kao uspešno rešenje, pogotovo u noćnoj plovidbi i plovidbi u uslovima smanjene vidljivosti.

Fotografija preuzeta sa sajta: opusteno.rs

Dana 09.03.2017. ministarstvu smo poslali obaveštenje o zapažanjima vezano za plovidbu na reci Save od ušća do Ostružničkog mosta.

OBAVEŠTENJE BR. 8

Obaveštenje ministarstvu – bezbednost plovidbe na reci Savi

Poštovani,

Obaveštavamo vas o zapažanjima Udruženja profesionalnih lađara Srbije, a u vezi odvijanja bezbedne plovidbe u akvatoriji reke Save od ušća Save u Dunav do Ostružničkog mosta. Navedena akvatorija prestavlja deo plovnog puta koji zbog svojih karakteristika od posada zahteva maksimalnu obazrivost i koncetraciju prilikom vođenja broda ili sastava. Ovo su samo neka od naših zapažanja, koja vam mogu pomoći u vašem daljem radu i postupcima.

Pozitivna zapažanja:

Primetno je postepeno uvođene reda i poštovanja pravila u delu kojim se reguliše plovidba malih privrednih plovila i brodova koji se bave delatnošću turističkog razgledanja, kao posledica rada vašeg ministarstva. Pozdravljamo svaki vaš postupak koji povećava bezbednost putnika i članova posada ovih plovila. Podsećamo vas da je 09. septembra 1952. prilikom brodoloma broda NIŠ na ušću Save zabeležen najveći mirnodopski gubitak ljudskih života u našem brodastvu, različiti izvori procenjuju broj od pedest do čak stotinutridest stradalih putnika i članova posade.

Fotografija preuzeta sa portala: Opusteno.rs

Problem sa kojim se susrećemo u navedenoj akvatoriji su vezani za mala plovila za sport i razonodu u letnjem periodu. Naime korisnici ovih plovila su uglavnom nesvesni manevarskih sposobnosti brodova i sastava sa kojima dele akvatoriju i u koliku opasnost svojim postupcima dovode sebe i lica na svom plovilu. Vrlo čest slučaj je da navigatori moraju da primenjuju manevre za izbegavanje sudara usled nepoštovanja pravila plovidbe od strane malih plovila. Podsećamo da malo plovilo ima obavezu da se skloni sa pravca kretanja velikog plovila. U praksi se još susrećemo sa pojavom sidrenja i stajanja malih plovila u plovnom putu i plovidbenim otvorima mostova. Uočena je sa naše strane i pojava da na malim plovilima boravi više lica od dozvoljenog broja i potpuno odsustvo primene zaštitne opreme pogotovo na malim plovilima koja po svojim karakteristikama zahtevaju upotrebu zaštitne i opreme za spasavanje. Nadamo se da ćete u vašem daljem radu posvetiti pažnju ovoj oblasti.

Potencijalan problem za bezbednost plovidbe predstavljaju i plutajući objekti postavljeni na način da bitno utiču na gabarite plovnog puta. Kao i plutajući objekti postavljeni na mestima na kojima struja vode donosi predmete koji imaju pozitivnu plovnost, najčešće u konkavnim delovima krivina. Takvi plutajući objekti i lica

na njima su posebno izloženi opasnosti u slučajevima kada brod ili sastav usled kvara na pogonu ili upravljanju dejstvom sile vodene struje stigne i ostvari kontakt sa njima. Retko se dešava takav razvoj događaja, u praksi posada izvrši prinudno sidrenje, ali realna opasnost po takve objekte postavljene na takvim mestima postoji. Potrebno je sa vaše strane jasno definsanje lokacija na kojima nije dozvoljeno postavljanje plutajućih objekata.

U navedenoj akvatoriji postoji potreba i resursi za formiranje združene jedinice za traganje i spasavanje, po uzoru na postojeća rešenja u svetu. Potrebno je formiranje operativnog centra za traganje i spasavanje koji bi bio u sastavu već postojećih državnih organa, tu funkciju bi mogla da obavlja Lučka kapetanija ili dežurna služba policijske ispostave za bezbednost na rekama. Takav centar bi bio nadređen službama koje već postoje i bitno bi povećao brzinu reagovanja u kriznim situacijama. Takođe uvođenje kanala za slučaj opasnosti u radiotelefonskom saobraćaju koji bi bio dodeljen takvom centru bi značajno skratilo vreme reagovanja. Iskustva u radu takve združene jedinice za traganje i spasavanje bi kasnije mogla biti primenjena i na ostalim unutrašnjim vodama, kako u uzradi situacionih planova, tako i u pogledu kvalitetnog opremanja službi za tragenje i spasavanje na vodi. Podsećamo vas da trenutno postoji samo jedan operativan brod osposobljen za traganje i spasavanje koji je izgrađen 1979. godine i veći broj čamaca koji nisu adekvatni za primenu u komplikovanim i zahtevnim slučajevima plovidbenih nezgoda. Nadamo se da su naša obaveštenja od pomoći, nastavićemo da vas obaveštavamo o svim bitnim zapažanjima našeg udruženja.

Z.J.

Saopštenje za javnost povodom ugrožene bezbednosti plovidbe

30.06.2017.

Povodom pritužbi zapovednika brodova i sastava na ugroženost bezbednosti plovidbe zbog nepoštovanja propisa malih plovila i čamaca, Udruženje profesionalnih lađara Srbije izdaje sledeće Saopštenje za javnost:

Sezona godišnjih odmora je u toku a samim tim je povećan broj čamaca i plovnih objekata za sport i razonodu. Vlasnici i zapovednici sportskih čamaca su u obavezi da se pridržavaju opštih odredbi koje se tiču bezbednosti plovidbe. To podrazumeva adekvatno noćno obeležavanje plovila, plovidbu van matice reke i plovnog puta kao i nepresecanje puta komercijalnih i putničkih brodova, opštu zabranu splavaranja (spuštanje plovila maticom reke bez upotrebe pogona) i ograničeno konzumiranje alkohola. Trenutno najveći problem predstavlja plovidba rekom Savom od ušća do 15. kilometra, posebno gornji špic ade Međice, zbog velikog broja plovila bez adekvatnih noćnih oznaka, velikog broja objekata i čamaca usidrenih u plovnom putu a koji se ne obaziru na zvučne signale komercialnih brodova što često dovodi do potrebe za oštrim manevrima brodova koji u opasnost dovode kako posadu brodova tako i ostale učesnike u plovidbi, kao i nekontrolisana konzumacija alkohola pojedinih vlasnika plovila što dovodi do često konfuznih postupaka i pogrešnih procena vlasnika čamaca. Probleme prave i sportski pecaroši i ribari koji u neadekvatno obeleženim čamcima love ribu u plovidbenim prolazima mostova u: Novom Sadu – most Boško Perošević, u Beogradu – Pančevački most i u Smederevu – Smederevski most. Podsećamo da je obaveza svih učesnika u plovidbi propisno noćno obeležavanje. Plovni objekti do 15 m dužine u obavezi su da imaju u toku plovidbe kao i prilikom stojanja na sidru, jedno belo svetlo vidljivo u luku od 360 stepeni na visini minimum 1 metar od visine vodene površine (vodne linije). Ribari i sportski ribolovci pored navedenog obeležavanja čamaca imaju i obavezu obeležavanja plutača koje koriste prilikom vuče mreža, takođe jasnim belim svetlom. Svako zadržavanje u plovnom putu kao i plovidbenim otvorima mostova je strogo zabranjeno. Postavljanje led svetala, baterijskih lampi u kanistere i slična improvizovana sredstva NISU u skladu sa propisima i ozbiljno utiču na bezbednost plovidbe. Podsećamo sve učesnike u plovidbi da zapovednici brodova, zbog dužine sastava i visine kormilarnice često imaju „mrtav ugao“ veći od 50 metara, tačnije osoba koja upravlja brodom ne vidi objekte koji se nalaze minimum 50 metara ispred pramca broda. Prilikom vožnje uz pomoć radara kapetani brodova ne mogu da prave razliku između granja koje plovi po reci, smetnji od refleksije vode i strujnih kablova od čamaca i plovila bez adekvatne signalizacije.

Ovim saopštenjem apelujemo na sve učesnike u plovidbi da se ponašaju odgovorno i u skladu sa propisima a na nadležne inspekcije plovidbe da pojačaju nadzor i

kontrolu plovidbe pogotovo noću i uslovima smanjene vidljivosti. Takođe apelujemo na nadležno ministarstvo da obezbedi sistem za brzo uzbunjivanje i reagovanje policije – inspekcije plovidbe u mestima koja ne poseduju inspekcijske čamce kao preventivnu meru za izbegavanje tragedije i gubljenje ljudskih života.

B.V.

01.11.2017.

Saopštenje za javnost povodom godišnjice potapanja samohodnog teretnjaka Beograd 10

Svako je u prošloj godini najbolnije bilo suočavanje sa odlukom Javnog tužilaštva da niko nije odgovoran za potonuće Beograda 10 osim zamora materijala. Nezadovoljni ovakvom odlukom, povodom godišnjice pogibije naših kolega i potonuća broda oformili smo nezavisni tim koji se bavio ovim problemom. Zbog veoma obimnog sadržaja prenećemo samo zaključak a zainteresovani kompletan zapisnik mogu videti na sajtu našeg Udruženja.

O RADU GRUPE UDRUŽENJA PROFESIONALNIH LAĐARA SRBIJE

Od formiranja Udruženja, ovo je prva havarija sa vrlo ozbiljnim posledica, kao i prva situacija u kojoj se pojavljuje potreba da članovi našeg udruženja, volonterski stave na raspolaganje svoje slobodno vreme, znanje i stečene veštine u interes struke. Cilj nam je bio da na osnovu raspoloživih informacija, objektivno i na što je moguće jasniji način dokumentujemo događaje vezane za ovaj brodolom. Nadamo se da smo bili uspešni u tome, odnosno da ovaj izveštaj objašnjava sam događaj na lako razumljiv način. U toku rada na ovom događaju, sam brodolom je poređen sa brodolomima iz prošlosti srpskog brodarstva. Tom prilikom smo uočili da postoji potreba da se na jednom mestu objedine raspoložive informacije o brodolomima srpskog brodarstva. U narednom periodu grupa će nastaviti svoj rad na temu brodoloma sa ciljem publikovanja opširne analize brodoloma naših brodova. Ovakva publikacija je unteresu naše profesije i njena namena će biti, da ostavimo pisani trag generacijama lađara koje će doći posle nas kako ne bi ponavljali naše greške i greške naših predhodnika. U ovom trenutku radna grupa postepeno istražuje i prikuplja materijal u vezi sledećih događaja:

-Putnički brod NIŠ, 1952.god, najveći mirnodobski gubitak ljudskih života

-Motorni tegljač RUGOVO PIM, havarija sa ljudskim žrtvama;

-Samohodni tanker PANČEVO JRB, eksplozija sa ljudskim žrtvama;

-Motorni potiskivač MIŠAR, JRB eksplozija sa ljudskim žrtvama;

-Samohodni teretnjak LIMAN, preduzeće Heroj Pinki, brodolom sa ljudski žrtvama;

-Samohodni teretnjak SEMBERIJA PIM, potapanje bez ljudskih žrtava;

-Bager vedričar BEGEJ, preduzeće Heroj Pinki, potapanje bez ljudskih žrtava;

-Bager vedričar DRAGON, potopljen nakon prevrtanja potisnice iz sastava motornog potiskivača LUNA iz preduzeća HIDRO BAZA na bager, bez ljudskih žrtava;

-Potapanja i prevrtanja potisnica;

-Zabeleženi i poznati slučajevi u kojima su narušeni uslovi plovnosti u kojima su posade uspele da spreče potapanje poverenih objekata.

Pozivamo sve one, koji poseduju informacije vezane za ove i ovakve događaje, da svoje informacije ili iskustvo ako su neposredni učesnici ovih događaja dostave putem emaila Udruženju lađara.

ZAKLJUČAK

Nakon godinu dana, ostalo je mnogo pitanja bez odgovora. Više javno tužilaštvo u Smederevu je odgovorilo na samo jedno pitanje, a to je da nema krivične odgovornosti. Potrebno je utvrditi da li postoji prekršajna i materijalna odgovornost svih umešanih u događaj. Najbitnije pitanje je da li je neko odgovoran za zamor materijala koji je doveo do brodoloma? Ukoliko je odgovor niko, onda se uzrok potapanja mora tražiti u formi greške sistema koja je omogućila zamor materijala samo dva dana nakon pregleda broda . Kada se greška otkrije treba je ispraviti.

Za kraj ostaje i pitanje moralne odgovornosti svih nas. Grupa lađara koja stoji iza ovog teksta je ovo napisala iz razloga moralne odgovornosti. Svi se osećamo moralno odgovornim, zato što smo dugo ćutali i odlagali da se suočimo sa problemima koji opterećuju srpsko brodarstvo. Po pitanju brodova tipa S/T BEOGRAD među lađarima nema dileme. Nije bilo pitanje da li će se dogoditi, već kada, gde i kome.

Smatramo da potapanje S/T BEOGRAD 10 mora biti u potpunosti rasvetljeno i objašnjeno, sa jasnom poukom. Ako se iz grešaka ne izvuku pouke, osuđeni smo da ih ponavljamo.

Zbog onih koji su plovili, onih koji plove i onih koji se sa plovidbe nikada neće vratiti.

Sastanak sa pomoćnikom ministra 13.11.2017. u MSGI

Dana 13.11.2017. održan je drugi sastanak između predstavnika Udruženja profesionalnih lađara Srbije i pomoćnika ministra za vodni saobraćaj gospodina Veljka Kovačevića. Na sastanku je raspravljano o dosadašnjim rezultatima saradnje kao i o aktuelnim problemima u brodarstvu i njihovom rešavanju.

Veljko Kovačević (Foto: MGSI)

Osnovna tema razgovora je bilo povećanje bezbednosti plovidbe kontrolom režima plovidbe kao i kontrolom članova posade. Gospodin ministar nas je informisao o skorom formiranju centra za nadzor i monitoring plovidbe kao i o merama koje će se sprovoditi pri kontroli plovila.

Predočeni su problemi overe ukrcanja lađara koji rade pod stranim zastavama i obećano nam je razrešenje tog problema. Raspravljano je o potrebi usklađenosti rada kapetanija i boljoj komunikaciji.

Postavili smo pitanje vezano za priznavanje naših ovlaštenja u unutrašnjoj plovidbi na reci Rajni i dobii smo uverenje da je u toku realizacija biletaralnog sporazuma sa

Rajnskom komisijiom, da je završeno 95% te da će sporazum biti potpisan u veoma kratkom vremenskom periodu. Potrebno je usklađivanje brodarskih knjižica i pravilnika o zdravstvenoj zaštiti i lekarskim pregledima.

Razgovor je protekao u zdravoj atmosferi sa vidnom željom obe strane za daljom saradnjom.

B.V.

Žalba na primedbu inspektora unutrašnje plovidbe u Sremskoj Mitrovici 22.01.2018

Poslednja aktivnost je vezana za 2018. a tiče se problema koji smo već imali pre 10 godina a tiče se ovlaštenja u plovidbi:

U nastavku teksta možete pročitati dopis koji smo poslali MGSI povodom odluke Inspektora plovidbe pri redovnom pregledu broda u Sremskoj Mitrovici 22.01.2018.

Poštovani gospodine Kovačeviću,

Obraćamo Vam se povodom, po našem mišljenju pogrešne, odluke Inspektora plovidbe na redovnom pregledu u Sremskoj Mitrovici dana 22.01.2018.

Prilikom redovnog pregleda Inspektor plovidbe je pri kontroli ovlaštenja ukrcane posade dao primedbu članu posade koji je Zapovednik vrste A da ne poseduje ovlaštenje krmara i naložio mu je da izvadi ovlaštenje krmara unutrašnje plovidbe kako bi mogao da obavlja poslove oficira palube na pregledanom brodu. U Brodskom svedočanstvu je jasno definisano da je zvanja potrebna za plovidbu u datom režimu 1 Zapovednik vrste A i 1 Krmar. To znači da je to MINIMALNO potrebno ovlaštenje. Potsećam da smo pre nekoliko godina imali sličan problem sa neupućenim inspektorima plovidbe i da je problem razrešen konačnim tumačenjem Ministarstva da VEĆA zvanja MOGU da obavljaju poslove nižih zvanja bez dodatnih ovlaštenja. Molim Vas da nam date Vaše mišljenje o nastalom nesporazumu u što skorijem roku u pisanoj formi kako bi mogli da uputimo Zapovednike plovila kako da pravilno reaguju i da se izbegnu eventualna dodatna zadržavanja plovila u eksploataciji.
U prilogu Vam dostavljamo kopiju izvoda iz zapisnika sa odlukom nadležnog inspektora.

Očekujemo Vaš odgovor.

Odgovor koji smo dobili nas je malo razočarao jer su iz Ministarstva dosledni ka tome da viša zvanja moraju da imaju niža ovlaštenja sa sobom. Povodom odgovora napisali smo naše mišljenje:

Na našu žalbu na odluku inspektora o dodatnim ovlašćenjim za vršenje poslova na brodovima unutrašnje plovidbe koju smo uputili ministarstvu 31.01.2018. dobili smo odgovor i tumačenje koje u originalu možete pročitati u prilogu na našem njeb sajtu. Zvaničan stav ministarstva je da sva viša zvanja moraju sa sobom imati i ovlaštenja nižih zvanja ako obavljaju te poslove na brodu. To znači da Zapovednik vrste A mora sa sobom da nosi ovlaštenje mornara ako obavlja taj posao na brodu. Ovlaštenje može da se dobije na vlastiti zahtev u nadležnoj kapetaniji uz nadoknadu za izradu.

Mi, kao predstavnici Udruženja profesionalnih lađara smatramo da je ovakva praksa nepravilna, da nije u skladu sa tradicijom i sa praksom kako u Srbiji tako ni u jednoj zemlji Dunavske, Rajnske i Savske komisije. Smatramo i apelujemo na Ministarstvo da pravilnik prilagodi realnoj situaciji na terenu, praksi i pre svega zdravom razumu. Ovu novinu u Srpskom brodarstvu smatramo nazadnom pošto je logično i smisleno da je osoba koja je došla do recimo zvanja Zapovednika A prošla sva zvanja od mornara do kapetana i da samim tim ne mora dokazivati da je osposobljen za nešto što se podrazumeva i što je sastavni deo napredovanja u službi.

Postavlja se pitanje da li je po ovom sistemu neophodno da službenici u kapetaniji sa sobom nose

diplomu osnovne škole ako planiraju da sebi skuvaju kafu ili operu toalet, pošto je po specifikaciji tog radnog mesta neophodna ta stručna sprema?

Zanimljivosti

KRATAK PREGLED ISTORIJE SRPSKOG BRODARSTVA

Usled jako male dostupne arhivske građe, o srpskom brodarstvu i njegovim počecima veoma je teško precizno utvrditi trenutak njegovog početka. Prva dilema je da li sam početak treba vezati za izgradnju najstarijeg plovila u srpskom vlasništvu, što je samo po sebi teško jer nepostoji validan dokument koju upućuje na najstarije plovilo. Niti možemo bez sumnje da tvrdimo koje je plovilo bilo to prvo. Opcija broj dva bi mogao da bude događaj.

Događaj koji bi se mogao smatrati početkom srpskog brodarstva, je ferman sultana Mahmuda II iz decembra 1835god. kojim srpski narod dobija pravo da vije srpsku zastavu u bojama crvena, plava, bela na trgovačkim lađama koje mogu slobodno ploviti rekama i morima. Iz ovog dokumenta se može zaključiti da su brodovi i brodarstvo postojali pre 1835 godine, a da pravom vijenja nacionalne zastave brodarstvo dobija prefiks srpsko i da 1835 godinu možemo posmatrati kao godinu početka srpskog brodarstva. U svakom slučaju iza nas je oko dvestotine godine iskustva i tradicije.

Istorija srpskog brodarstva je vrlo zanimljiva priča, koja još uvek traje. Priča prepuna događaja, brodova i ljudi, uspona, padova, podviga i tragedija. Većina tekstova koji se bave istorijom srpskog brodarstva su uglavnom puni informacija o brodovima njihovim karakteristikama i godinama izgradnje, a zapostavljaju najbitniju komponentu broda, a to je brodska posada. Brodarstvo je spoj brodova i posada, brod je dobar i efikasan koliko i njegova posada. Ljudi koji plove sebe bez obzira na zvanje i poziciju nazivaju lađari. Siguran znak da je neko zaista postao lađar je da brod posmatra i prema njemu se ponaša kao da je živ, a u svakom lađaru je preneto znanje i iskustvo predhodnih generacija, svako od nas je direktno povezan sa lađarima koji su 1835godine na krmama svojih lađa razvili srpske zastave.

Istorija srpskog brodarstva, prati istoriju države, pa se i može podeliti na slične periode kao i nacionalna istorija.

1. 1835god. do Prvog svetskog rata.

Period razvoja i početaka, vreme parnih brodova. Zanimljiva dodirna tačka nacionalne i istorije brodarstva je napuštanje beogradske tvrđave od strane turske poslednje posade upravo brodovima.

2. Period između dva svetska rata.

Glavna karakteristika ovog perioda je ogromno povećanje flote, preuzimanjem većeg broja plovila Austrougarske na ime ratne odštete. Početak tehnološke smene brodova, pojava brodova koji za pogon koriste motore sa unutrašnjim sagorevanjem.

3. Period SFRJ

Završetak prelaska sa parnog pogona na motore SUS

Uspostavljanje obrazovnog sistema, koji je stvorio školovane i obučene posade.

Razvoj brodogradnje.

Uvođenje kompleksnog sistema plovidbe potiskivanih sastava.

Razvoj i primena savremenih tehnologija.

Izgradnja savremenih plovila.

4. 1991.god. do danas.

Period propadanja nekada moćne flote, stagnacija i preživljavanje.

Druga podela bi mogla da bude na:

Podvige i uspehe srpskog brodarstva,

Ovo je deo priče na koju su lađari ponosni, ljudi i događaji koji su ušli u lađarske priče koje se prepričavaju. Lađarska istorija je uglavnom usmena i prenosi se sa generacije na generaciju. Osim par knjiga niko od nas nije odvoji dovoljno vremena da te priče zapiše, a zaista ima šta da se napiše.

Među najvećim podvizima srpskog brodarstva je plovidba Kraljice i dva Cara. Radi se o plovidbi brodova Kraljica Marija, Car Dušan i Car Nikola II, decembar 1939 god na relaciji Bratislava-Kladovo. Posade ovih trgovačkih brodova su izvele podvig epskih razmera jer su uspele da izvrše evakuaciju 1200 jevrejskih izbeglica.

Tragedije i greške srpskog brodarstva,

Nažalost i taj deo istorije postoji, opet je dobro poznata samo onima koji plove. Pored rekorda na koje smo ponosni, držimo i neslavan rekord po mirnodopskom brodolomu sa najvećim brojem ljudskih žrtava na unutrašnjim plovnim

putevima u Evropi. 09.septembar 1952. brodolom putničkog broda Niš, na ušću Save u Dunav. Tačan broj ljudskih žrtava nije nikad utvrđen procene se kreću od 50 do 150 ljudi.

Istorija je učiteljica života, iz istorije srpskog brodarstva se može naučiti mnogo toga, a kao najbitniji zaključak kad dobro sagledate istoriju srpskog brodarstva se nameće sledeće. Srpsko brodarstvo se uvek nalazi malo ispred stanja u državi. Stanje flote trgovačke mornarice je ogledalo države. Kroz istoriju trgovačka flota je uvek upadala u loše periode malo pre države, isto tako je počinjala svoj uspon malo pre države.
Pokušaćemo u narednom periodu da polako, usmenu lađarsku istoriju zapišemo i objavimo. Do tada želimo vam mirnu vodu.

Z.J.

Upotreba računara i modernih tehnologija u plovidbi

U današnje vreme postalo je veoma teško ploviti bez upotrebe moderne tehologije. Računari sa internetom su zamenili čitave timove ljudi koji su nekada radili po brodarskim firmama i dostavljali informacije koje danas možemo dobiti u nekoliko jednostavnih poteza na našem, brodskom računaru.
Ovde se nećemo baviti samim principom upotrebe računara nego ćemo samo navesti neke od izuzetno korisnih sajtova koji vam mogu umnogome pomoći u planiranju plovidbe a i samoj navigaciji.

Sve države Evrope na svojim oficijalnim sajtovima imaju postavljene elektronske karte koje se mogu preuzeti besplatno i koristiti. Postoji i odličan program koji običan brodski računar sa kablom povezanim na transponder pretvara u najmodernije sredstvo za navigaciju. Program za čitanje karata zove se OpenCpn i može se preuzeti na sledećem linku: https://opencpn.org/OpenCPN/info/downloadopencpn.html

Elektronske karte, informacije o sektorima, informacije o vodostaju i prognozama vodostaja možete videti na sledećim sajtovima:
NEWADA fis portal - http://danubeportal.com/
Bugarski deo Dunava - http://appd-bg.org/
Rumunski deo Dunava – http://afdj.ro/
Srpski deo Dunava, Save i Tise– http://plovput.rs/
Hrvatski deo Dunava, Save i Drave - http://crup.hr/
Mađarski deo Dunava – http://hydroinfo.hu/
Austrijski deo Dunava – http://doris.bmwit.gv.at/
Nemački deo Dunava – http://elwis.de/
Savska komisija – http://savacommission.org/
Holanski deo Rajne i unutrašnjie plovne mreže – http://vaarweginformatie.nl/
Belgijski deo Rajne – http://vlaamsewaterweg.be/

Udruženje profesionalnih lađara Srbije se nalazi u Novom Sadu, u Lončarskoj ulici broj 7. Kao srtukovno Udruženje bavi se unapređenjem brodarstva u Srbiji i regionu kao i edukacijom lađara i svih zainteresovanih za plovidbu rekama i jezerima Srbije. Članovi Udruženja mogu da postanu sva lica koja poseduju brodarsku knjižicu i svi koji svojim trudom i zalaganje m unapređuju život i rad na brodovima i koji se staraju za očuvanje prirodnih resursa i vodnog bogatstva Srbije. Članstvo se ostvaruje popunjavanjem pristupnice koju treba poslati na adesu Udruženja i plaćanjem članarine na poslovni račun Udruženja. Za sva pitanja, sugestije i primedbe možete nas kontaktirati putem kontakt formulara na našem sajtu ili preko emaila na : udruženjeladjara@gmail.com kao i na dostupne brojeve telefona.
Glavi odgovorni urednik: Branislav Vajda
Saradnici na tekstovima i fotografijama: Zoran Jovičić,Milivoje Šujdović
Zahvaljujemo se svim kolegama i članovimakoji su svojim trudom i zalaganjem pomogli da prvi broj Lađarskog glasnika bude objavljen.

Udruženje profesionalnih lađara Srbije
Lončarska 7, 21000 Novi Sad
www.udruzenjeladjara.com
udruzenjeladjara@gmail.com
+381 64 1121 886

Pristupnica:

Ime i prezime_____
Grad i opština rođenja_____
Adresa prebivališta_____
JMBG_____
Zvanje u unutrašnjoj plovidbi_____
Kontak telefoni_____
Email adresa_____

Datum popunjavanja pristupnice: Potpis:

_____ _____

Popunjenu pristupnicu pošaljite na adresu Udruženja putem redovne pošte ili popunite online pristupnicu na našem sajtu.