

# PREDLOG IZMENA I DOPUNA ZAKONA O REČNOJ PLOVIDBI

Poštovani,

Obraćam Vam se u ime grupacije udruženja brodara pri Privrednoj Komori Srbije u vezi sa aktuelnim problemima u struci i predlogom kako da se reše.

Prethodnih godina je brodarska struka doživela evidentan pad u vidu kvaliteta brodova, obrazovanju i osposobljavanju mladih kadrova i u praćenju savremenih trendova plovidbe i plovidbenih propisa.

Nabrojaćemo najvažnije probleme koje bi hitno bilo potrebno rešavati zbog ugroženosti naših brodara kako u Srbiji tako i u inostranstvu.

Najveći udarac za brodarsku struku je svakako promena zvanja i ovlašćenja na brodu. Do srozavanja kapetanskog poziva i degradiranja struke je došlo prilikom izjednačavanja zvanja brodovođe, poručnika i kapetana. Sva navedena zanimanja su dobila ovlašćenje zapovednika tipa A.

To znači da su osobe, (koje su završile brodarsku školu, odradili mornarski staž kao pripravnici za poručnike i nakon dve godine ukrcanja stekli pravo da polažu za poručnika a prilikom čega su polagali: stranij jezik, stabilitet broda, rečnu navigaciju, rukovanje radio telefonskom stanicom, rukovanje radarom, plovidbene propise. Nakon dve godine ukrcanja, posle poručničkog ispita polagali za kapetana (opet 5 ispita iz bezbednosti, navigacije i propisa.) izjednačeni sa poručnicima (od samo dve godine plovidbenog staža) i sa brodovođama (koji nemaju adekvatno srednjoškolsko obrazovanje). Vrhunac je i to što na ovlašćenju zapovednika A, koji može da vozi brod neograničene dužine i tonaže, piše da ne može da upravlja sa brodom koji prevozi više od 12 putnika. Prethodno, kapetansko ovlašćenje nije imalo nikakvih ograničenja.

Pored zapovednika A postoje još i zapovednici B i C. Tu se javlja jedan, još veći problem.

Zapovenik tipa C je nekadašnji mornar motorista i on može da vozi brod do 70 metara u Srbiji.

Zapovednik tipa B može da vozi brod od 35 metara. Ispada da je manje ovlašćenje jače.

Još jedan veliki problem je to što ne piše deonica na kojoj je zapovednik osposobljen da radi.

## Predlog rešenja problema:

Zadržati postojeći sistem A,B i C sa sledećim promenama:

Zapovednik tipa C da može da zapoveda brodom do 70 metara, to zvanje bi dobili bivši mornari motoristi bez srednje škole. Zapovednik tipa B da može da zapoveda brodom do 120 metara i to zvanje dodeliti poručnicima i brodovođama sa srednjom školom (bez srednje škole ako su stariji od 50 godina ili imaju radnog iskustva kao brodovođa preko 10 godina). Zapovednik tipa A dodeliti kapetanima, bez ograničenja. Za kapetane položene do 2010. godine dodeliti sektor celog Dunava i priobalje (kao što je bio slučaj sa kapetanskim ovlašćenjem) a za poručnike i brodovođe do 2010, isto dodeliti tok celog Dunava bez priobalja.

U zapovedničko ovlašćenje upisati i osposobljenost za rukovanje radio stanicom i radarom, kao što je slučaj u ostalim zemljama.

Sledeći veliki problem je polaganje stručnih ispita. Novom uredbom je Brodarska škola u potpunosti degradirana i tretira se kao bilo koja druga srednja škola, što je pogrešno i ne dopustivo.

Brodarska škola traje 4 godine i sadrži brojna znanja koja se ne mogu steći samo kroz praksu. Takođe, škola sadrži i praktičan deo tako da svaki svršeni učenik ima i praktično i teorijsko znanje o brodu i plovidbi.

### Predlog rešenja problema:

Za svršene učenike broderske škole omogućiti polaganje za zapovednika B posle 2 godine ukrcaja, za A dve godine nakon položenog ispita za zapovednika B. VAŽNO: nakon završene srednje škole omogućiti svršanim đacima da dobiju zvanje krmara ( steuermann ) bez patenta. Po zakonima EU steuermann bez patenta može da vozi brod pod nadzorom Kapetana ( ne napušta ruder ). Na taj način se stručno osposbljava na pravi način. Savestan Kapetan nikada ne krši to pravilo ( ako ga prekrši snosi zakonske sankcije ). Ne treba da bude kazna za početnika ( nemože da se zaposli nije isplativ ) Patent stiče polaganjem stručnog ispita za deonicu koju izabere ili radi nakon godine ukrcaja ( bez ograničenja 6. meseci u jednoj kalendarskoj godini ). Pripravnik na brodu neradi smenski rad kako bi imao pravo na slobodne dane . Još jedan motiv da što više bude angažovan da se što pre usavršava ( veća lova + što pre ), a poslodavac odluči o ukazanom poverenju . U mojoj 40. godišnjoj praksi sam upoznao puno brodaraca koji nisu bili stručni u svojoj struci ( JRB ) što niko više od poslodavaca nemože da servisira . U tom segmentu Državna Uprava ne treba da nam pomaže to ćemo rešiti i sami . Neželimo da uskratimo mogućnost nadležnim Ministarstvima da nam pomognu , a početak neka bude da nam ne otežavaju uslove poslovanja i da barem imamo isti tretman kao brodari EU. Na taj način bi se podstakli brodari da angažuju mlade ljude iz Broderske škole i ujedno bi smanjilo deficit mladih brodaraca , ako bi hteli da proverite prosek godina ukrcajnih članova brodova ( ulazne kapetanije ) dobili bi katastrofalne podatke da je preko 55 g. možda i više. Iz proste računice proizilazi da će struka izumreti za 5 -10 g, a napravili smo strategiju razvoja vodnog saobraćaja do 2015 ( NEMA SMISLA ). Za osobe koje su iz druge struke omogućiti polaganje za ista zvanja samo posle jedne godine plovidbenog staža više. Naglašavamo da je ovakav sličan model funkcionisao odlično proteklih 70 godina.

### **Ukrcaje i iskrcaje osoblja**

Sledeći veliki problem predstavlja ukrcaje i iskrcaje osoblja u broderskim knjižicama i spisku posade. U novim broderskim knjižicama se nalazi deo za ukrcaje i iskrcaje osoblja i poseban deo za vođenje ukrcaja po sektorima plovidbe. Po novoj uredbi, osoba ne može da se ukrca na brod ako prethodno nije iskrcana sa drugog broda. Tu nastaje veliki problem zato što Kapetanije pristaništa ne postoje u svakom mestu a i gde postoje ne rade 24 časa. Tako dolazimo u situaciju da se osoba ukrca kao sprovodnik u Novom Sadu a iskrca u Vinči gde nema kapetanije. Najbliža je u Beogradu a ona radi do 16h. Po toj uredbi, kapetan bi trebao sa spiskom posade i broderskom knjižicom da putuje do Beograda ili Smedereva zbog jednog pečata u knjižici, što je neizvodljivo pogotovo što bi brod morao da stoji svo to vreme.

### Predlog rešenja problema:

Primeniti model koji se koristi u Nemačkoj. U brodersku knjižicu osobu ukrcava kapetan i vodi linijsko ukrcaje koliko traje tura. Nakon iskrcaja, opet od strane kapetana, iskrcaji pojedinačno overava linijsku plovidbu u kapetaniji sa kopijom broderskog dnevnika kao dokazom. Kopija broderskog dnevnika se čuva u kapetaniji za slučaj provere sa originalom, do 10 godina. Obaveza brodera je da overavaju ukrcaje jednom godišnje ili im se ono ne priznaje.

Problem kod broderskih knjižica predstavlja i lekarski pregled koji se za sve starosne grupe radi na godinu ili dve dana. I tu bi bilo dobro primeniti Nemački model gde prvi lekarski važi do 50. godine života, drugi se radi na 10 godina tj, do 60. godine treći do 65. godine i posle se rade na godišnjem nivou.

## **Brodski dokumenta:**

### ***Brodski dnevnik***

Veliki problem i dalje postoji u brodskoj administraciji.

Vođenje Brodskog dnevnika jeste stvar tradicije ali je njegova praktičnost na veoma malom nivou. Brodski dnevnik je svedočanstvo satnice plovidbe broda i ukranog osoblja kako bi se od strane vlasti moglo kontrolisati ukranje osoblja i regularnost u plovidbenim satima. U naš brodski dnevnik se i dalje unose vremenske prilike, temperatura vazduha, vodostaj na sektorima, veličina sastava i sl. Ti podaci, u današnje vreme, više nisu od nikakvog značaja. Radi lakše evidencije i kontrole trebalo bi promeniti koncept brodskog dnevnika.

### **Predlog rešenja problema:**

Umesto dosadašnjeg Brodskog dnevnika napraviti knjigu evidencije plovidbe, po uzoru na Rajnsku (vidi prilog 1). Kapetan bi bio u obavezi da piše vreme pokreta i vreme stajanja kao i kilometre i mesta kretanja i stajanja i da upisuje osoblje u smenama na palubi i mašini. Knjigu plovidbe bi kontrolisali inspektori plovidbe i njena kopija bi služila kao dokaz ukranja brodar na određenoj liniji plovidbe.

### ***Zdravstveni dnevnik, radio dnevnik knjiga ulja, knjiga smeća.***

Zdravstveni dnevnik i radio dnevnik su bili aktuelni pre 40 do 50 godina sa pojavom radio uređaja na brodu. Radio uređaji se danas koriste neprestano i samo vođenje evidencije je praktično neizvodljivo. U knjigu smeća treba upisivati i overavati da je smeće izbačeno na obalu. U Srbiji ne postoji mesto gde bi mogli overiti ovu stavku.

Navedene knjige su obavezne na Srpskim brodovima ali nemaju nikakvu praktičnu ulogu niti se koriste i kontrolišu u praksi i stoga bi ih trebalo izbaciti u potpunosti.

Knjigu o uljima bi trebalo izmeniti i napraviti je tako da se upisuje: uzimanje goriva, pražnjenje kaljužnog otpada i transfer motornog ulja.

## **Brodski radio saobraćaj**

Kod nas u zemlji se u praksi, za komunikaciju između brodova koristi 16. kanal. To nije ispravno a u praksu je ušlo obaveznom primenom radio uređaja na brodovima. 16. kanal je međunarodni kanal za opasnost a 10 kanal je za komunikaciju između brodova. 16 kanal se nekada čuje i do 100 km tako da nije prigodan za redovnu radio komunikaciju.

### **Predlog rešenja problema:**

Uvesti 10 kanal kao obavezan kanal za komunikaciju a 16 kanal koristiti za objave brodovima i za servisne informacije za brodove (info kanal) po uzoru na Mađarski Nav info servis. Ujedno sistemom relejne veze pokriti tok Dunava kroz Srbiju i postaviti dežurne kapetanije (inspektore plovidbe) koje bi bile dostupne 24 sata preko info kanala gde bi se davale instrukcije brodarima i gde bi se brodari informisali o promenama i

opasnostima u plovnom putu. Dežurne kapetanije bi ujedno imale 24 časovni uvid u plovidbu brodova kroz Srbiju i u komunikaciji sa kapetanijama na ulazu i izlazu u zemlju imale mogućnost sankcionisanja brodarka koji prekrše satnicu vožnje.

### Satnica vožnje

Nedavno je donesena uredba o satnici vožnje na rekama. Po toj, novoj uredbi jedan zapovednik može da plovi 8 sati a potom mora da stoji 8 sati, noću ne sme da vozi tako da ispada da mora da stoji 16 sati, što je poprilično nepraktično.

Svetska iskustva su sledeća. Postoje klase za vožnju: A1, A2, B.

A1 znači da na brodu ima ukrcan minimalan broj posade, sa jednim patentom za vožnju. Brod u tom slučaju može da plovi 14 sati dnevno, od 6h do 22 h a jedan dan nedeljno 16 sati.

A2 znači da na brodu ima 2 patenta za vožnju i može da se vozi 18 sati, od 5h do 23 h.

B znači da na brodu ima 3 patenta za vožnju i može da plovi 24h.

Opširnije o ostalim članovima posade i dužini broda ima u prilogu 1. Napominjem da je ovo dugogodišnja praksa koja se sprovodi u evromskim zemljama na Rajni, Majni i Dunavu.

### Zvanja na brodu i minimalni broj posade

Velik problem se pojavio pojavom novih tipova brodova na našim vodama.

Na brodovima koji su potpuno automatizovani, po našem zakonu je obavezan mašincac. Ti isti brodovi su plovili po Nemačkoj, Holandiji i Belgiji 30, 40 godina bez mašnacac.

### Predlog rešenja problema:

Na brodove do 86 metara, koji su automatizovani po pitanju paljenja i gašenja motora, samogašenja pomoćnih motora u slučaju kvara i sl. ukinuti obavezno ukrcavanje mašincaca tako da minimalan broj posade umesto dosadašnjih 3 bude 2.

Na brodove preko 86 metara, koji su automatizovani po pitanju paljenja i gašenja motora, samogašenja pomoćnih motora u slučaju kvara i sl. ukinuti obavezno ukrcavanje mašincaca tako da minimalan broj posade umesto sadašnjih 4 bude 3.

Za sve ostale tipove plovila po pravilima EU . ( Prilog br. 2 )

VAŽNO: Zbog drgačijeg vida posla na samohodnim teretnjacima gde vlada princip da „svi rade sve“ predlažemo da se mašincima, koji rade duže od dve godine dodeli ovlašćenje mornara. Time bi se sačuvala njihova prisutnost na brodu a ujedno bi i dobili ono što inače već rade sa ostatkom posade proteklih godina.

06.03.2016 g.

Sastavio :



Kup. Radenko Đukić