

## PRIMEDBE NA:

- I. Pravilnik o zvanjima, uslovima za sticanje zvanja i ovlašćenjima članova posade trgovačke mornarice i Pravilnika o najmanjem broju članova posade brodova unutrašnje plovidbe
- II. Pravilnik o ispitu za sticanje svedočanstva o osposobljenosti za obavljanje delatnosti vozara unutrašnje plovidbe

## I. DEO

### Strana 2 : član 5, PRIPRAVNICI

**Tačka 1:** Kod utvrđivanja statusa PRIPRAVNIKA i dužine trajanja pripravničkog staža za sticanje zvanja u službi palube odredbom člana 5 PRAVILNIKA neosnovano se vrši diskriminacija lica školovanih na osnovu nastavnih planova i programa o visokom srednjem obrazovanju za oblast specijalističke studije za vodni saobraćaj i transport, vojno pomorske akademije I broderske škole - nautički tehničar u odnosu na lica koja nemaju nikakvo stručno obrazovanje iz ove oblasti.

Stečeno STRUČNO znanje lica na specijalističkim studijama za vodni saobraćaj stavlja u istu ravan sa znanjem lica koja su završila osmogodišnju školu i koja nemaju nikakvo teorijsko i praktično znanje iz ove oblasti. Navedenom odredbom da posle neosnovano dugog trajanja pripravničkog staza pristupe polaganju ispita za najniže zvanje u unutrašnjoj plovidbi kao i lica koja prethodno nisu stekla nikakvo stručno obrazovanje iz oblasti vodnog saobraćaja predstavlja najgrublji vid diskriminacije interesa tih lica i derogiranje školskog sistema jedne države.

Pored navedenog, pravilnik o programu za sticanje zvanja i ovlašćenja u unutrašnjoj plovidbi po svom sadržaju predstavlja minimalni deo nastavnih planova i programa koji se proučavaju na navedenim visokoškolskim ustanovama i broderskoj skoli.

Takodje, diskriminacija i nedoslednost kod izrade pravilnika o sticanju zvanja potvrđuje se na primeru trajanja pripravničkog staža i direktnog polaganja stručnog ispita za lica u službi mašine bez obzira na stepen stručne spremlje koja direktno polažu za prvo zvanje u službi mašine bez prethodnog STEPENOVANOG pripravničkog staža za polaganje ispita. Za obavljanje poslova u broderskom mašinskom kompleksu neophodno je znati i primenjivati znanja elektroničara, hidrauličara, mehaničara, električara, pneumatičara itd.

Iz napred iznesenog, smatra se da licima koja su stekla specijalističko visoko i srednje obrazovanje iz oblasti vodnog saobraćaja navednim pravilnikom uskraćuju zakonom stečena prava. Naime, pravilnikom o zvanjima kako je prethodno navedeno, neosnovano je predviđeno da ukrcanjem na brodu isti status kao PRIPRAVNICI za sticanje ISTOG POCETNOG ZVANJA i dalji razvoj u struci imaju lica koja su završila specijalističke studije na visokoškolskim ustanovama i broderskoj skoli i lica koja imaju osmogodišnju školu i nikakvo teorijsko i praktično znanje iz oblasti vodnog saobraćaja. Posebno je neprimereno i neosnovano uskraćivanje prava da navednim pravilnikom lica koja su završila navedeno specijalističko školovanje posle razumno objektivnog vremena trajanja pripravničkog staža pristupe ispitu za zvanja K R M A R, ZAPOVEDNIK VRSTE „B“ ili ZAPOVEDNIK VRSTE „C“. Na osnovu sadržaja pojedinih odredbi pravilnika stiče se utisak da prilikom njegove izrade nisu uzete u razmatranje i analizu bitne činjenice koje štite privredni sistem suverene države koja školuje kadar za potrebe rečne i pomorske privrede duže od 60 godina: sadašnje i buduće stanje kadrova u rečnoj privredi, školski sistem, posledice i uticaj na dalji razvoj i prevazilaženje izuzetno teškog stanja u rečnoj privredi kao grani privrede sa najnižom stopom akumulacije profita.

Kao osnova za navedene tvrdnje navode se nazivi predmeta koji su predviđeni nastavnim planovima i programirana specijalističkim studijama visokoškolskih ustanova za vodni saobraćaj i transport i broderske škole.

- Navigacija u vodnom saobraćaju
- Osnovi GIS-a u vodnom saobraćaju
- Primena satelitske navigacije u vodnom saobraćaju
- Teorija kretanja brodova i brodskih sastava
- Plovna prevozna sredstva I i II
- Plovni putevi
- Brodska energetika
- Bezbednost plovidbe
- Pomorski saobraćaj
- Eksploatacija tehničke flote
- Luke i pristaništa
- Projektovanje broda
- Komercijalno poslovanje i brodska administracija
- Mašinstvo I i II
- Plovidbeno pravo
- Praktična nastava
- Manevrisanje brodom
- Plovidbeni propisi i signalizacija
- Brodske mašine i uređaji
- Meteorologija
- Saobraćajna geografija
- Gradjansko pravo i ustav

U plovidbeni staž ne bi se uračunavalo vreme trajanja godišnjeg odmora. Takođe treba uzeti u obzir činjenicu da je subjektivna stvar pojedinca koliko će biti ukrcan na brodu, neko može neprekidno i 12 meseci, neko 15 dana, neko 4 meseca itd. Tako da tu ne postoje pravila već se to reguliše ugovorom između brodara i člana posade.

Prilikom izrade pravilnika trebalo je uzeti u obzir činjenicu da pripravnici za prethodno predložena zvanja u unutrašnjoj plovidbi koji imaju stečenu visoku i srednju školsku spremu iz oblasti vodnog saobraćaja u toku PRIPRAVNICKOG STAŽA obavljaju sve MORNARSKE I KRMARSKE poslove i prihvataju veštine tako da posle određenog perioda po PROCENI ZAPOVEDNIKA ILI BRODARA izvode jednostavnije manevre, upravljaju brodom dnevnim i noćnim uslovima na lakšim delovima plovnog puta, vode brodsku administraciju i ostale poslove koji su vezani za eksploataciju i rad broda i plovila u njegovom sastavu.

### **Strana 3 : član 8, Zvanja KRMAR, zapovednik vrste C i zapovednik vrste B**

Posle završetka pripravničkog staža lica sa stečenim visokim obrazovanjem iz oblasti vodnog saobraćaja i srednjom školom nautičkog smera mogu da pristupe polaganju ispita za navedena zvanja iz sledećih razloga.

U današnje vreme za navigaciju na unutrašnjim plovnim putevima koriste se najnaprednija elektronska sredstva koja današnje generacije koriste i u ostalim sferama života i rada što daje mogućnost onima koji su posvećeni nimalo lakom poslu zapovednika broda da u kraćem vremenu u odnosu na pre 20 godina ovladaju veštinom vođenja broda na unutrašnjim plovnim putevima.

Zapovednik vrste B ima ovlašćenje da radi kao oficir u smeni tako da pored ranije navedenih činjenica plovidbeni staž mora da bude u racionalnom vremenskom trajanju, a ne kako je propisano pravilnikom jer je zapaženo da od dana stupanja na snagu pravilnika, što je oko 5 godina nije bilo PRIPRAVNIKA sa navedenom školskom spremom za polaganje ispita za zvanje zapovednika vrste B. Takođe, primećeno je veliko nezadovoljstvo kod mladih kadrova

zbog neprimerenog i neosnovanog trajanja ukupnog vremena ukrcanja do polaganja ispita za zapovednika vrste B.

Da je nezadovoljstvo kod mladih kadrova opravdano potvrđuje i činjenica da školovanje za PILOTA u Vazduhoplovnoj akademiji u Vršcu posle završene srednje škole traje 2 godine po odgovarajućem programu uz praktičan rad kandidata koji se meri satima u kokpitu aviona za obuku. Posle završenog školovanja lica koja su završila navedenu akademiju i praktičnu obuku UKRCAVAJU se kao KOPILOTI. Iz navedenog primera vidi se da posle završene srednje škole ili fakulteta lica koja se opredele za navedeno zanimanje dobijaju dozvolu KOPILOTA posle školovanja koje traje 2 godine. Nepotrebno je upoređivati stepene složenosti i rizika u obavljanju navedenih poslova da bi se izvukao objektivni zaključak. Na osnovu izloženog ponovo se zaključuje da prilikom izrade pravilnika nisu stručno i kompetentno sagleđane sve činjenice, pre svega napredna tehnologija koja omogućava brže učenje tehnike vođenja i upravljanja brodovima, nesmetanu primenu pravilnika u okruženju u našim objektivnim uslovima. Neophodno je uzeti u obzir i činjenicu da je ovladavanje veštine i tehnike upravljanja i vođenja vazduhoplova i broda subjektivna stvar, i da je neophodno pre svega teorijsko znanje jer se kretanje tih sredstava odvija na osnovu poznatih zakona fizike, mehanike, kinematike itd. Treba naglasiti da je pored teorijskog neophodno i praktično znanje i iskustvo, naime poznato je iz prakse u oba vida saobraćaja da neke osobe tim veštinama ovladaju relativno brzo, dok neke sporije.

U cilju razrešavanja problema i evidentne diskriminacije po pitanju trajanja pripravničkog staža i STEPENOVANOG polaganja ispita za zvanja u unutrašnjoj plovidbi lica koja su završila specijalističke studije iz oblasti vodnog saobraćaja i brodarsku školu navešće se kako bi STEPENOVANJE izgledalo u razvoju npr. HIRURGA ili ANESTEZIOLOGA.

Prema našem shvatanju da bi lice koje je završilo Medicinski fakultet moglo da obavlja poslove HIRURGA isto mora najpre da bude PRIPRAVNIK i obavlja poslove medicinske sestre, održava instrumente za operaciju, stavlja obloge, gipsira polomljene udove, da potom polaže ispite za obavljanje svih navedenih poslova pa tek onda obavlja poslove hirurga. Takođe ANESTEZIOLOG bi morao da po završetku fakulteta radi kao PRIPRAVNIK u laboratoriji za vadenje krvi itd pa da tek posle toga obavlja posao za koji se školovao I za koji je za vreme studija odradio stručnu praksu.

Iz navedenih razloga predlaže se da se pripravnički plovidbeni staž svede na racionalno trajanje jer primenom ovako koncipiranog pravilnika po kome je pripravniku sa završenom stručnom visokom ili srednjom školom potrebno 8 godina ukrcanja za polaganje ispita za zapovednika vrste A. Autori pravilnika nisu uzeli u obzir činjenicu da vremenski period od 8 godina omogućava da lice uspešno završi specijalističke studije na dva fakulteta što navodi na sumnju u kompetentstvo i poznavanje ove profesije i stručnog teorijskog i praktičnog znanja. Zbog navedenih razloga Ministarstvu i Lučkoj kapetaniji Beograd dostavljen je veliki broj predavki na pravilnik, i zapažen veliki odliv mladih kadrova sa navedenim stručnom školom. Kako je prethodno navedeno, neodrživost pravilnika je potvrđena jer je 5 godina u primeni bez mogućnosti polaganja ispita licima koja su završila visoko i srednje specijalističko obrazovanje iz oblasti vodnog saobraćaja.

## **Strana 7: član 20, Računanje plovidbenog staža**

Članovima posada brodova unutrašnje plovidbe uračunava se prema sadašnjem zakonu za provedeno vreme od jedne godine na brodu 30 dana beneficiranog radnog staža što znači da brodaru koji radi u smeni po 15 dana država priznaje kao vreme provedeno na brodu u trajanju od godinu dana.

Nejasno je na osnovu koje zakonske odredbe je propisano da se brođarcima računa 180 dana kada je u pitanju trajanje plovidbenog staža od 365 dana na koje država daje beneficirani radni staž od 30 dana.

Na osnovu navedenog predlaže se da se u trajanje plovidbenog staža ne uračunava godišnji odmor u trajanju od 30 dana, tako da plovidbeni staž iznosi 335 dana.

**Strana 8 : član 26 :** Navedenim članom osporena su stečena prava brođarcima koji su stekli plovidbeni staž za sticanje zvanja u unutrašnjoj plovidbi pre stupanja na snagu sadašnjeg pravilnika ali iz objektivnih razloga nisu mogli da pristupe polaganju ispita po starom pravilniku.

Novim pravilnikom nije dat prelazni period u kome bi bilo propisano kom periodu brođarci koji su stekli pravo za polaganje ispita za zvanje po starom pravilniku mogu ostvariti to pravo.

Pored velikog broja zahteva za ostvarivanje stečenog prava na polaganje ispita po starom pravilniku nadležni iz Ministarstva saobraćaja nisu to dozvolili, niti su hteli da primene član 26 kojim se stečeno pravo priznaje, iako se očigledno radi o ugrožavanju stečenih prava, jer nije dat prelazni period za ostvarivanje ustavom garantovanih prava.

Iz navedenih razloga Komisiji za predstavke i žalbe Republike Srbije biće upućena predstavka u vezi pravilnika o sticanju zvanja, a posebno će biti zatraženo tumačenje člana 26 zbog sprečavanja ostvarivanja stečenih prava brođaraca koji su se u pisanoj formi obraćali nadležnima radi omogućavanja polaganja stručnog ispita koji zahtevi su odbačeni, a podnosioci dobili nejasne odgovore koji ukazuju na određene propuste u postupku izrade pravilnika i nanošenja štete brođarcima i rečnoj privredi.

Analizirajući prethodne pravilnike o zvanjima i ovlašćenjima, aktuelni pravilnik o najmanjem broju članova posade za bezbednu plovidbu, sa pravilnicima drugih podunavskih država nameće se zaključak da je pravilnik o zvanjima i uslovima za sticanje zvanja tako osmišljen da će naša brođarstva, ukoliko se ponovo ne pristupi izradi novog dopunjenog i izmenjenog pravilnika angažovanjem iskusnih i stručnih ljudi iz rečne privrede, u narednom petogodišnjem periodu ostati bez kadrova.

Potrebno je ponovo naglasiti da su pojedine odredbe pravilnika neprimenljive na naše uslove pre svega kada je u pitanju školski sistem i školovanje kadrova za vodni saobraćaj i brođarstvo, koje postoji više od 60 godina, jer se njegovom koncepcijom kompletan školski sistem urušava, svodeći odgovoran i složen posao zapovednika broda na nivo vozača kamiona.

Mišljenja smo da je takav koncept nametnut pod uticajem spoljašnjih faktora, jer rečnoj privredi, zainteresovanim stručnim institucijama i visokoškolskim ustanovama nije bila poznata koncepcija izrade niti po čijim instrukcijama je pravilnik tako osmišljen jer je očigledno da je po više osnova štetan za rečnu privredu i školski sistem. Neprihvatljivo je i potpuno neracionalno da lica sa stečenim specijalističkim visokim i srednjim znanjem iz oblasti vodnog saobraćaja moraju da provedu 4 godina kao pripravnici da bi posle toga polagali ispit za zvanje zapovednika B vrste i pored toga što su stekli teorijsko i praktično znanje na specijalističkim studijama iz ove oblasti. Iz navedenih razloga navođeni su i primeri iz zdravstvene struke i vazdusne plovidbe da bi se dokazala neodrživost i štetnost pravilnika.

Pored prethodno navedenih primebi na pravilnik o zvanjima može postaviti i kao logično pitanje pravilnika o najmanjem broju članova posade obzirom da su jedno sa drugim uslovljeni. Kao i kod izrade pravilnika o sticanju zvanja nisu se stručno i kompetentno razmatrala i analizirala sva bitna pitanja vezana za objektivno stanje, pre svega stepen

zastupljenosti nove tehnologije u automatizaciji brodova i primene najnovijih sredstava elektronske navigacije za šta su potrebna velika finansijska sredstva koja naši brodari nisu u mogućnosti da sada izdvoje, mogućnost primene pravilnika, posledice njegove primene i da li njegova primena doprinosi poboljšanju sadašnjeg izuzetno teškog stanja.

## **Strana 8: član 28, Ovlašćenja i najmanji broj članova posade**

Zakonom o plovidbi lukama na unutrašnjim vodama "Sl.glasnik RS br.73/10" u prelaznim i završnim odredbama navodi se da će u određenim rokovima biti izmenjeni i određeni pravilnici što nažalost nije do sada urađeno.

Za nas kao brodare koji obavljamo delatnost u grani saobraćaja sa najnižom stopom akumulacije posebno je interesantno pitanje usklađivanja sa tehnološki razvijenim brodarstvima sa Gornjeg Dunava, jer se pojavljuje sve veći broj brodova koji u poređenju sa istom veličinom naših brodova imaju manji broj članova posade i manje troškove eksploatacije. Pitanje se pre svega odnosi na pravilnik o najmanjem broju članova posade za bezbednu plovidbu koji je uslovljen opremljenošću broda.

Iz navedenog razloga neophodno je da Uprava za brodove TEHNIČKIM PRAVILIMA propiše minimum standarda i kriterijume koje brodari moraju ispuniti da bi pojedini brodovi bezbedno plovili bez upravitelja mašine ukoliko brod ima odgovarajući stepen automatizacije sto na godišnjem nivou donosi značajne uštede svakom brodaru.

Zaključak:

Pored navedenih primedbi koje zahtevaju stručnu i kompetentnu analizu u cilju hitnog rešavanja navedenih teškoća u radu brodarka, postoje i dugi problemi vezani za njihov status i mogućnost konkurencije posebno brodarkima sa gornjeg Dunava koji posluju u uslovima gde su države omogućile stvaranje profita sto omogućava uvođenje naprednih sredstava i opreme za navigaciju i vođenje brodova što bitno smanjuje konkurentnost naših brodarka.

Autorima prethodno navedenih pravilnika posebno ukazujemo da izrada, predlaganje i usvajanje podzakonskih akata u ovom složenom delu privrednog sistema Srbije kakav je rečni saobraćaj mora da bude zasnovano na izuzetnom poznavanju prethodnog i sadašnjeg objektivnog stanja. Sa detaljnim poznavanjem stvarnog stanja autora zakona i podzakonskih akata izvesno je da će rečni saobraćaj krenuti uzlaznom linijom. Međutim, na osnovu dosadašnjeg iskustva iz saradnje sa nadležnima u organima nismo stekli utisak da su radili na bilo kojim poslovima u rečnoj privredi, kako bi mogli da izvrše stručnu i kompetentnu analizu i shodno tome donose zakone i podzakonska akta kojima se unapređuje rečna privreda. Zapaženo je da se analize i procene ne zasnivaju na poznavanju realnog činjenicnog stanja u rečnoj privredi već na nestručnim i neutemeljenim izveštajima. Za stručno i kompetentno sagledavanje i rešavanje problema u rečnoj privredi neophodno je pravovremeno planiranje kadrova, remonta brodova, planiranje i organizaciju rada flote, kretanja robnih tokova, navigacionih problema, plovidbenog prava, inspekcijskog nadzora, a to je moguće radom u preduzećima rečne privrede sto sada nije slučaj u organima na koje smo upućeni u rešavanju problema.

**II DEO:**

## **ZAKON O TRGOVAČKOM BRODARSTVU**

Neizostavno i opravdano pitanje nadležnima iz perspektive Grupacije za rečno brodarstvo da se kod sadašnjeg stanja kompletnog privrednog sistema Srbije, a posebno rečne privrede pristupi izradi i usvajanju istog, sem ako on nije uslovljen obavezama prema EU. Nesporno je da je takav zakon potreban, ali ne preko potreban u sadanjim uslovima u kojima se nalaze

svi subjekti rečne privrede kada je njeno poslovanje iz mnogo razloga na najnižem nivou sa tendencijom ubrzanog pada.

Posebno je neprimereno usvajanje Pravilnika o pristupanju i polaganju ispita za sticanje svedočanstva o osposobljenosti za obavljanje delatnosti za vozara unutrašnje plovidbe, izuzev ako to nije uslovljeno iz EU.

Sadržaj predmeta ispita za sticanje svedočanstva o osposobljenosti za obavljanje delatnosti vozara u unutrašnjoj plovidbi predstavlja pojedine delove celina iz nastavnih planova i programa koji se izucavaju na visokoškolskim specijalističkim studijama vodnog saobraćaja i Brodarske škole- nautički odsek.

Autori Pravilnika o polaganju ispita za sticanje svedočanstva za vozara u unutrašnjoj plovidbi potpuno su ignorisali, ili nisu upoznati sa činjenicom da se u Pravilniku o programu i načinu polaganja stručnog ispita za sticanje zvanja članova posade brodova trgovačke mornarice /” Sl.glasnik RS br.59/13” /za zvanja zapovednik vrste A i B sadrzi preko 70 procenata gradiva koje je predvidjeno Pravilnikom za vozare.

Takodje pojedini predmeti predvidjeni Pravilnikom sadržani su i u Zakonu o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama, Uredbi o uslovima za plovidbu i pravilima plovidbe na unutrašnjim vodama, Pravilima plovidbe na slivu reke Save i ostalim podzakonskim aktima koji regulišu ovu složenu delatnost.

Iz navedenih činjenica predlažemo da lica koja su završila specijalističke studije iz oblasti vodnog saobraćaja, i sa radnim iskustvom u rečnoj privredi u trajanju do 3 godine, Brodarsku školu – nautički odsek i poseduju zvanje zapovednika vrste A i B sa plovidbenim stazom do 5 godina budu oslobođena polaganja ispita za vozara.

U vezi navedenog pitanja upućen je obrazloženi dopis Ministarstvu građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture dana 02.03.2016. godine,u kojem su navedeni opravdani razlozi za oslobađanje lica od polaganja ispita.

Grupaciju za rečno brodarstvo u većini predstavljaju lica koja imaju dugogodišnji i više decenijski rad u rečnoj privredi. Iz navedenih razloga, u cilju obostrano kvalitetnog i efikasnog rada, bez loših namera prema organima i izvršiocima, pre svega kao poreski obveznici i subjekti rečne privrede,sa najvećim interesom za kvalitetan rad, želimo da ukažemo na evidentnu primenu dvostrukih standarda u odnosu brodar - organ u ispunjavanju svih zakonskih obaveza od strane brodara. Takodje, sa druge strane odnos organa koji se ogleda kroz primenu zakona od strane ovlašćenih lica - inspektora bezbednosti plovidbe od kojih većina ne ispunjava uslove i nisu stručni za vršenje složenih poslova iz ove oblasti. To se posebno uočava kod plovidbenih udesa i složenijih inspeksijskih poslova jer ne poseduju ni teorijsko, a još manje praktično znanje za oblasti plovidbe i brodgradnje, jer nemaju radno iskustvo u rečnoj privredi, nemaju plovidbeni staž i zvanje u unutrašnjoj plovidbi.

Pored navedenih aktuelnih problema koji u velikoj meri otežavaju rad privrednim subjektima u rečnoj privredi Grupacija će pisanim zahtevom i predstavkama zatraziti hitno rešavanje svih problema koji onemogućavaju i otežavaju rad rečne privrede.

Beograd,06.03.2016. godine