Lađarski glasnik 03 2019

Magazin o bezbednosti, ekologiji i logistici na rekama

NOVOSTI
Pristupanje ITF-u, ETF-u i sindikalni rad

OSVRT NA 2019.
Događaji koji su obeležili 2019. godinu

PREPORUKE
Inovacije, bezbednosni saveti, svetska iskustva u brodarstvu

Broj 3 | Decembar 2019.
ISSN 2620-1976 | Besplatan primerak
www.udruzenjeladjara.com

Plovidba rekama: bezbednosni izazovi, razvoj privrede, zapošljavanje mladih.

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

Sadržaj:

Udruženje VS sindikat.....2
Sigurnosne procedure u vanrednim situacijama tokom operacija na brodu.....3
Veliko spremanje – zapisi sa reke.....4
Nove skripte za upotrebu brodske radio stanice i AIS uređaja na brodovima unutrašnje plovidbe.....6
Gusarski turizam u Srbiji.....8
Plovidbene nesreće – uzroci i posledice.....9
Otvoreno pismo MSGI povodom bezbednosne situacije na rekama Srbije 13.06.2019.....11
Zapažanja o obeležavanju plovnog puta 14.07.2019.....12
Požar na potiskivaču-ledolomcu Petrovaradin 13
Prevrtanje teretnih barži kod Rama.....15
Poboljšana obeleženost plovnih puteva u Srbiji.....15
FOTO: Branislav Vajda.....16
Opasna plovidba u zoni Smedereva 24.08.2019.....16
Opasna plovidba kroz Beograd 24.08.2019..17
Gradilište pontona u Zemunu 02.09.2019.…17
Materijalni gubici Srbije zbog loših sporazuma.....19
Noćna plovidba u zoni Smedereva 06.09.2019.....20
Poteškoće u plovidbi Begejom 13.09.2019.. 20
Opasno sidrenje čamca u plovnom putu.....20
Presecanje puta brodovima kod Zemuna 29.09.2019.....20
Pecanje opasno po život – Novi Sad.....21
Bezbednosna preporuka UPLS-a, Novi Sad.21
Nesavesno upravljanje Srpskim lukama.....22
Novi bezbednosni izazovi u Beogradu.....23
Bezbednosne preporuke za plovidbu u zoni Novog Sada.....24
Pismo Ministarstvu prosvete, nauke i tehnološkog razvoja povodom realizacije praktične nastave u brodarskim školama.....25
Problem prvenstva prevođenja na Srpskim prevodnicama.....27
Potonuće samohodnog teretnjaka Salajka….28
Predstavnici UPLS-a u ispitnoj komisiji za polaganje stručnih ispita.....29
Nove brodarske knjižice i ustanove za obavljanje lekarskog pregleda.....30
Spisak lekara i zdravstvenih ustanova možete pronaći na sajtu MGSI i na sajtu Udruženja.....30
Problem odlaganja smeća, otpadnih voda i rabljenog ulja sa brodova u Republici Srbiji i moguća rešenja za očuvanja prirode.....31
Problem snabdevanja gorivom putničkih brodova u Republici Srbiji.....34
Birokratsko uništavanje rečnog turizma u Srbiji.....35
Predlog rešavanja problema priveza brodova u Beogradu.....37
Održan završni sastanak sa visokim predstavnicima za prijem u ITF i ETF.....39
Treća godina od potonuća Beograda 10. Odbačena tužba porodice, NIKO odgovoran za pogibiju dvoje ljudi.....39
Izgradnja pristana za putničke brodove Zemun/Beograd.....40
Problem ulazno/izlazne revizije na potezu koje pokriva granični prelaz Novi Sad/Apatin 42
Nasedanje broda IZZA sa objektima na 1246 km Dunava.....43
UPOZORENJE za brodare, promena u sektoru Gložan, 1284 km Dunava.....43
Koliko košta nerad ministarstva?.....44
Crni bilans za 2019. godinu.....46
Umesto zaključka.....48
Impressum:.....49

Udruženje VS sindikat

Pre godinu dana nastao je Granski Sindikat lađara Srbije. Sindikat smo oformili svi mi, članovi Udruženja. Puno kolega postavlja pitanje u čemu je razlika i zašto imamo dve organizacije?

Kada smo pre gotovo 5 godina formirali Udruženje lađara Srbije počeli smo sa radom na poboljšanju statusa lađara u našoj zemlji. Kako je naš rad rastao pojavilo se interesovanje da se priključimo najvećoj uniji radnika u transportu ITF-u. Treba znati da je ITF najstariji Sindikat na svetu, postoji već 120 godina i broji 20 miliona članova. Druga organizacija ETF je samo evropska ekspozitura ITF-a i najviše se bavi problemima transportnih radnika (pomoraca, lađara, lučkih radnika, avijatičara i železničara) u Evropi.

Mi smo, zbog ogromnih pogodnosti koje članstvo u takvoj organizaciji povlači, pokrenuli pregovore o pristupanju. U ovom delu Evrope organizacija ovog tipa je prilična nepoznanica. Lađari poučeni iskustvima potkupljivih sindikata iz doba Jugoslavije, jednostavno nemaju dovoljno poverenja niti svesti o važnosti samoorganizovanja radnika i socijalnoj i radničkoj solidarnosti. Naše kolege u zemljama zapadne Evrope su to odavno shvatile i svi zaposleni u nautici su članovi ovog prestižnog sindikata.

Važnost i razlika delovanja organizacije u odnosu na pojedinca ogleda se u radu našeg Udruženja. Zajedničke problema rešavamo pisanjem i zajedničkim obraćanjem nadležnom Ministarstvu a kroz tekstove i analize događaja podižemo svest i znanje svih učesnika u plovidbi.

Postavlja se pitanje, u čemo je razlika između Udruženja i Sindikata? Razlika je samo u strukturi organizacije. Udruženje se bavi problemima same struke a Sindikat se bavi radničkim pravima. Načelno obe organizacije deluju na sličan način samo što je Sindikat okrenut samoj egzistenciji radnika i po pravilniku ITF-a samo sindikalne organizacije mogu postati njegov deo.

Mi imamo gotovo identično članstvo i upravu u obe organizacije i stoga ih i tretiramo kao jednu. Obaveštenja i problematike koje obrađujemo su gotovo identične, pošto se svi problemi kojih se dotičemo tiču egzistencije lađara i radnika na brodovima.

Na predlog visokih predstavnika ITF-a promenili smo prvobitni Statut sindikata kako bi ga uskladili sa zahtevima te organizacije. U izmenjeni Statut smo dodali mogućnost pristupanja pomoraca i svih zaposlenih na brodovima uključujući i lučke radnike i radnike na pontonima za pristajanje brodova. Novo ime našeg sindikata glasi: „Granski Sindikat lađara i pomoraca Srbije“.

Postavlja se drugo pitanje, da li biti član obe organizacije ili je dovoljno biti samo član jedne?

Opšte mišljenje je da treba podržati rad obe organizacije, pošto jedna drugu dopunjuje i samo tako možemo u potpunosti da utičemo na svoju struku i svoju sudbinu. Sa većim članstvom rastu i prihodi a tako se prave i proširuju planovi za dalji rad. Što se članarine tiče ona je trenutno simbolična za lađarska primanja. Za Udruženje iznosi 3.000 dinara godišnje ili 250 dinara mesečno, a za Sindikat 1% mesečne neto plate. U neto platu se ne računaju dnevnice nego primanja koja se vode kao lični dohodak. U zavisnosti od radnog mesta, kompanije i zvanja zavisi i sam iznos ličnog dohotka a time i članarine. Svi članovi imaju ISTA prava i obaveze.

Trenutno se na nivou obe organizacije radi na planu da članovi Sindikata koji redovno plaćaju članarinu budu oslobođeni plaćanja članarine Udruženja ili da imaju olakšice pri plaćanju a konačna odluka će biti doneta na prvom redovnom zasedanju Skupštine obe organizacije.

ZAKLJUČAK:

Plaćanjem članarine **Udruženja** pomažete izradu i štampanje stručne literature, Lađarskog glasnika, rad Kluba lađara i promovisanje lađarske struke.

Plaćanjem članarine **Sindikata** dobijate: besplatnu pravnu pomoć, zaštitu radničkih i ljudskih prava, pomoć pri nezaposlenosti, pomoć u slučaju nesreće , zaštitu od ucenjivanja i potcenjivanja poslodavaca i sve ostalo vezano za fer i pošten rad na brodovima.

Da bi bilo šta moglo da se promeni potrebna je sloga i brojnost. Pozvite vaše prijatelje i kolege da nam se pridruže jer sa našim članstvom i solidarnošću transportnih radnika celog sveta, možemo doprineti i promeniti mnogo.

Branislav Vajda

Sigurnosne procedure u vanrednim situacijama tokom operacija na brodu

UPLS 19. marta 2019.

Škola za brodarstvo, brodogradnju i hidrogradnju iz Beograda je u periodu od 26 do 28 februara 2019.godine,organizovala pilot kurs „Sigurnosne procedure u vanrednim situacijama tokom operacija na brodu".Polaznici obuke su bili 15 učenika trećeg razreda obrazovnih profila Nautički tehničar-rečni smer i Brodomašinski tehničar ove škole. Model kurs „Sigurnosne procedure u vanrednim situacijama tokom operacija na brodu" razvijen je u okviru transnacionalnog projekta Danube SKILLS kao pomoć obrazovnim institucijama i centrima za obuku u Dunavskom regionu u izgradnji institucionalnih i organizacionih kapaciteta, a u cilju usklađivanja sa Standardima kompetencija za osoblje unutrašnje plovidbe – Operativni nivo – OL 7 – Zdravlje i bezbednost i zaštita životne sredine, koje zahteva Direktiva EU 2017/2397 o priznavanju stručnih kvalifikacija u unutrašnjem vodnom transportu U razvoju model kursa i pripručnika za obuku učestvovali su partneri iz projekta Danube SKILLS koji je finansiran iz sredstava Dunavskog transnacionalnog programa (Danube Transnational Programme): Ceronav, Rumunija; Viadonau, Austrija; DST, Nemačka;Saobraćajni fakultet u Zagrebu, Hrvatska ; FHOO, Austrija; Agencija za pomorsku administraciju, Bugarska; Nacionalna asocijacija za radio komunikaciju, Mađarska; Škola za brodarstvo, brodogradnju i hidrogradnju, Srbija i Pomorska škola, Slovačka.

Udruženje profesionalnih lađara Srbije je imalo svoje stručne posmatrače na obuci. Mišljenje o obuci kao i sugestije za dalji razvoj i implementaciju je poslato organizatoru obuke.

U nastavku možete pruzeti skripte Danube SKILLS:

Upravljanje ljudskim resursima

Sigurnosne_mere u vanrednim situacijama

REAGOVANJA:

Ispit je prvobitno dobro osmišljen ali je realizacija postala problem. Kandidati se ispituju bez adekvatne pripreme i obuke, ruše se na ispitu a očekivanja ispitivača su često nerealna i bez osnova. Ovaj ispit bi trebao da bude EDUKATIVNOG tipa uz praktičnu obuku i demonstraciju, a ne kao što je sad, deklamovanje napamet naučenog gradiva ispitivaču, koji neretko obara kandidate. Obaranjem kandidata do sledećeg roka, uzima se mladim ljudima mogućnost ukrcanja na nekoliko meseci, što je često uzrok odustajanja od Srpskog brodarstva i odlazak mladih ljudi u inostranstvo sa Nemačkim ili Mađarski brodarskim knjižicama.

Veliko spremanje – zapisi sa reke

UPLS 31. marta 2019.

Ljudi koji borave na reci, bilo profesionalno kao lađari, spasioci, policajci, ribari ili pak rekreativno, kao pecaroši, mali nautičari, splavadžije, u svakom međusobnom razgovoru će sigurno pomenuti svima zajedničku i važnu temu – ekologiju. Jasno je zašto insistiramo na važnosti ove teme, ali još važnije je sledeće pitanje: šta smo do sada preduzeli da nešto promenimo na bolje?
U poslednje vreme se o ovoj temi često javno diskutuje, iznose se razna mišljenja, novinski članci su gotovo svakodnevna pojava, ali je i sve više individualnih akcija pojedinaca i grupa. Sa željom da sa reči pređemo na dela i na taj način damo svoj doprinos u očuvanju naših reka se i stupilo u akciju.

Članovi sportskog, rekreativnog, ribolovačkog, nautičkog društva "Stenka" iz Beograda su, uz podršku i pomoć Udruženja profesionalnih lađara Srbije organizovali akciju čišćenja akvatorija oko same marine iz malih čamaca, ali i sa obale. Ova lokacija je izabrana za početnu, jer smo pošli sa idejom da svako od nas treba da krene od sebe, tj. svoje "kuće", u ovom slučaju pomenute marine. Pored toga, još jedan razlog jeste i katastrofalno stanje zatečeno oko same marine tog popodneva.

Na površini vode smo primetili najrazličitije smeće u velikoj količini, što na prvi pogled nije izgledalo kao težak zadatak, ali se kasnije ispostavilo kao pogrešan zaključak.
Naime, učesnicima akcije nije falila dobra volja ni energija, već više čamaca i naravno, volontera. Svako od prisutnih volontera je imao zaštitne rukavice, tako da su izbegnute moguće neprijatnosti i opasnosti prilikom vađenja otpada iz vode, a posade malih čamaca su na raspolaganju imale zaštitne prsluke, kao i vesla i čaklje, što je bilo od koristi u borbi sa smećem.

Pokušaj da se iz vode izvadi i najmanji komad smeća nije izostao ni jednog trenutka.

Foto: Ilić M.

Pored volontera koji su bili u čamcima, jednak doprinos dali su i ljudi koji su otpad skupljali na obali.

Foto: Patrnogić B.

Sakupljeno smeće se pakovalo u najlonske džakove od 120 i 240 litara, a potom se na obali sve skupljalo na jednom mestu.

Pored do vrha ispunjenih džakova, gomilu na obali su činile i automobilske gume, creva, kao i drugi kabasti otpad.

Pri kraju popodneva, učinak je sledeći: sakupljeno je preko 50 džakova sa smećem, više od 10 automobilskih guma i dosta kabastog otpada. Sedmorica momaka su kućama otišli punog srca, sa sigurnošću da su tog popodneva uradili nešto korisno i sa nadom da niko od desetine prolaznika koji su videli i pohvalili akciju, neće baciti ni papirić van kante za smeće.

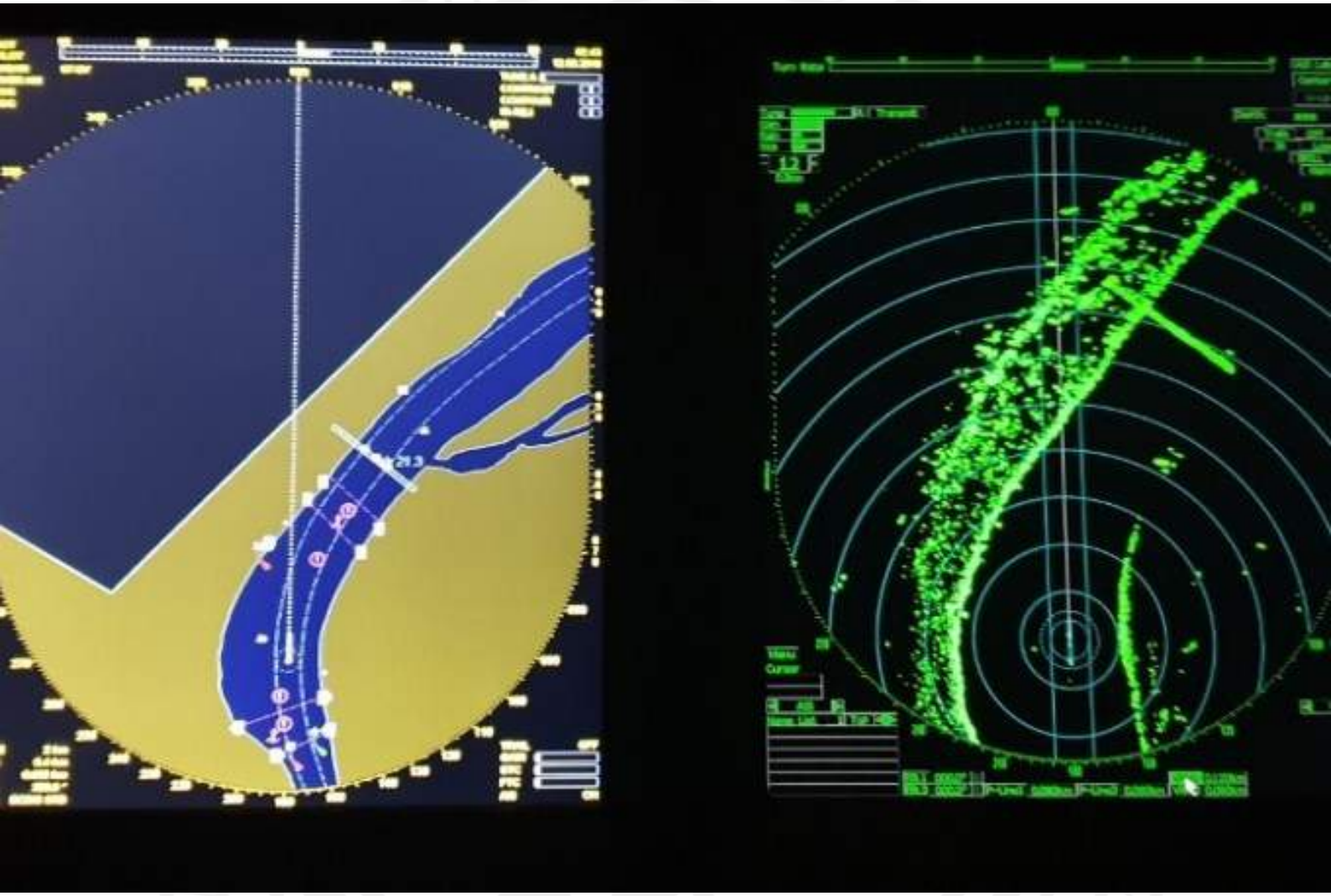
Foto: Popović V.

Za sam kraj, umesto želje za imenima svih volontera kako bi im čestitali i pohvalili, možda treba poželeti informaciju o nekoj sledećoj akciji, kako bi i sami učestvovali i tako pomogli celom društvu. Tada ćete za sigurno imati priliku da pohvalite ove ljude, jer će oni ponovo biti tamo sa istom željom da urade nešto korisno. Nadam se da će kraj njih biti neko od desetine znatiželjnih prolaznika koji su zastajali kraj "Stenke" i fotografisali, postavljali pitanja, jer složićemo se – ovo je tek početak duge borbe, a svaka pomoć je dobrodošla.

Stanimirov Goran, Beograd, 30.03.2019

Nove skripte za upotrebu brodske radio stanice i AIS uređaja na brodovima unutrašnje plovidbe

UPLS 17. aprila 2019.



Obaveštavamo kolege i sve zainteresovane da su trudom i zalaganjem naših članova načinjene dve nove skripte – priručnika za upotrebu radiotelefonske stanice i upotrebu AIS sistema na brodovima unutrašnje plovidbe.

U nastavku možete besplatno preuzeti obe skripte:

VHF skripta pdf

AIS skripta pdf

Gusarski turizam u Srbiji

Sa početkom proleća počela je i turistička sezona u Evropi pa samim tim i u Srbiji. Mediji se pune tekstovima i reportažama o potencijalima, mogućnostima i izazovima koje turizam, kao jedna od najnaprednijih i najunosnijih grana privrede, može i treba da doprinese razvoju naše zemlje a i regiona. Kao kapetan na rečnom kruzeru i profesionalac u oblasti turizma odgovorno tvrdim da ako momentalno ne rešimo goruće probeme u našoj zemlji, od turizma, bar u rečnom saobraćaju, nećemo imati NIŠTA.

Svake godine, već čitavu deceniju unazad, imamo problem plovidbe kroz akvatoriju Smedereva. Problem postoji i mnogo duže za teretne brodove ali se o tom problemu nikad nije dovoljno pričalo i pisalo, najčešće jer su zaključci rečne policije bile da su lađari prijavljivali gusarske napade da bi prikrili svoje švercersko kriminalne delatnosti. Takva praksa se na žalost i dalje nastavlja, a što je najtužnije, širi se po sidrištima širom Srbije pa imamo sve više pritužbi lađara na ozbiljno ugroženu bezbednost ljudi i tereta i na sidrištima u Novom Sadu i Bačkoj Palanci.

Sinoć 28.04.2019. rečni kruzer, pod mojom komandom je bio na meti napada gusara. Napad ne izgleda filmski, kako mnogi zamišljaju, već naprotiv obavlja se vrlo tiho i gotovo neprimetno. Gusari brzim čamcima prilaze brodu sa krme, najčešće između dva mosta a naspram sidrišta, zbog smetnji koje se pojavljuju na radaru i fokusa kapetana na prolazak kroz mostove. Na nekim brodovima su primećene i osobe koje su skakale sa mosta na brod sa koga bi dohvatili šta bi stigli i u roku od nekoliko trenutaka skočili sa broda u čamac koji bi ih spreman čekao.
Ove napade više ni ne prijavljujemo policiji. Sami organizujemo stražu na mestima gde je moguć pristup za čamac, kao i na gornjoj palubi, što uglavnom obeshrabi lopove da idu dalje. U slučaju prijave plašimo se eventualnog zadržavanja broda zbog uzimanja izjave, što bi poremetilo plan čitavog putovanja i izazvalo ogroman gubitak kompanijama za koje radimo.
Mornari i posada koji čuvaju brod od napada su uglavnom strani državljani koji se plaše da će biti napadnuti ili povređeni jer gusari, kad vide da ne mogu lako da uđu na brod, svojim jakim baterijskim lampama sijaju na lica ljudi koji su na palubi pokušavajući da ih zaplaše, kada već ne mogu da ih pokradu. Na samo 60 km od Beograda, u srcu Evrope u dvadest prvom veku imamo gusare na Dunavu, koji na žalost nisu turistička atrakcija nego naša surova realnost.

Ne bude li se nešto brzo promenilo plašim se da će "uspavani džin" o kojem je pisao RTS (http://www.rts.rs/page/stories/sr/story/125/drustvo/3499981/uspavani-dzin-u-srbiji-mogao-bi-da-napuni-kasu.html) zapasti u duboku komu iz koje se neće probuditi.

U nadi da će odgovorni organi i nadležna ministarstva ozbiljnije shvatiti ovaj problem.
Kapetan un. pl. Zapovednik vrste A,
Branislav Vajda

Plovidbene nesreće – uzroci i posledice

UPLS 2. juna 2019.

FOTO: Nikola Tekilerović

Nakon plovidbene nesreće u Budimpešti gde je život izgubio zvanično sedmoro ljudi a za devetnaest se i dalje traga, pojavio se velik broj komentatora nesreće, samozvani eksperti bez adekvatnog zvanja i obrazovanja su davali izjave za Javni servis, bez nekog jasnog pojašnjenja nesreće i više za potrebe samopromocije a novinari su šturo i bez puno razmišljanja prenosili izveštaje stranih medija pa smo tako u medijima imali nekoliko različitih imena brodova koji su se sudarili, problem sa dimenzijama brodova i sa uopšte poimanjem same nesreće. Samozvani eksperti su takođe navodili da se kod nas takva nesreća nije dogodila od šezdesetih godina prošlog veka, što bi nas svrstalo među najbezbednije zemlje za plovidbu na svetu međutim sve je to prilično isprazno i netačno. Za početak da pojasnimo, brod ima svoje ime. Poseduje svoj registarski broj koji se naziva ENI broj i ime koje se upisuje u zvaničan registar. Pošto je ime upisano u registar i ispisano na bokove broda ono se NE PREVODI na druge jezike nego se čita onako kako je napisano. Ime broda koji je potonu je “Hableány” a ne Sirena ili Murmade kako su naši mediji uglavnom prenosili. Ime drugog broda, koji je prevrnuo “Hableány” je “Viking Sigyn”. Sada kada znamo prava imena brodova možemo dati i neku analizu samog nemilog događaja.

Budimpešta je izuzetno lep grad, pogotovo sa vode. Mađarske vlasti i preduzetnici su to uvideli pre mnogo godina i intezivno su počeli sa razvojem rečnog turizma. Svake godine se beleži rast u broju pristajanja velikih putničkih brodova i ogroman rast u broju razgledanja Budimpešte sa vode malih panoramskih brodova. Plovidba kroz sektor Budimpešte je regulisana strogim pravilima kao što su obavezno susretanje po levom boku, ograničena minimalna i makimalna brzina sa tim da Mađari imaju prilično razvijen centar za praćenje plovidbe koji se zove Nav Info i koji nadgleda i prati putničke brodove i brodove za prevoz opasnih tereta kroz teritoriju Mađarske. Kao što smo već naveli, svake godine se beleži privredni rast i zbog povećanog profita lagano se gubi bezbednosna kontrola. Pre par godina i veliki kruzeri su krenuli u panoramsko razgledanje Budimpešte i od tada je plovidba kroz taj sektor, u večernjim satima, noćna mora za svakog navigatora. Problem upravo prave mali brodovi koji se ne pridržavaju striktnih pravila plovidbe i koji su se uvek sklanjali velikim brodovima ali došlo je do omaške i izgubljeni su ljudski životi. Zapovednik sa Viking Sigyna je uhapšen i zadržan u pritvoru dok traje istraga. Važno je napomenuti da je to čovek sa bogatim radnim iskustvom, pred penzionisanje, koji nije pošao sa namerom da ikog ubije, da je to čovek koji je odgovoran za smrt velikog broja ljudi i koji je

slomljen kao ljudsko biće a koga su već svi osudili i na koga svi prebacuju krivicu. Sama istraga će pokazati šta se zaista dogodilo ali pravi krivac se već zna samo se svi boje da ga imenuju. Pravi krivac je omaška u sistemu bezbednosti plovidbe.

Slično se događa u našoj zemlji samo što za razliku od Mađara mi nemamo nikakvu kontrolu niti službu za brzo delovanje na rekama, osim možda u Beogradu, gde opet fali adekvatan inspekcijki nadzor. O problemu bezbednosti plovidbe, mi kao Udruženje profesionalnih lađara Srbije, godinama ukazujemo, pišemo i izveštavamo.

Kod nas u Srbiji je lični interes pojedinca i jurnjava za profitom iznad bezbednosti i iznad razuma dok se ne dogodi sličan scenario kao u Budimpešti. Najsvežiji primer imamo u našoj prestonici Beogradu. Kao i svaki veliki grad koji ima šta da pruži i pokaže tako i Beograd postaje interesantna destinacija za pristajanje putničkih brodova i za panoramsko razgledanje Beograda sa vode. Osim za putničke brodove Beograd je interesantan i za nautičare i ugostitelje tako da na samom ušću Save u Dunav na deonici od 2 km imamo ugostiteljske splavove na obe strane reke (neki od njih su širi od 20 metara), imamo pristan za putničke brodove, JRB-ov pristan za njihove teretne brodove, veliki broj malih brodova (da ne ulazimo kako su pojedini registrovani i za koliko putnika) i kada na sve to dodamo još male nautičare, koji u noćnim satima plove bez vidnih, po zakonu obaveznih obeležja, često pod dejstvom alkohola i bez preterane svesti o drugim učesnicima u plovidbi, tada imamo gotovo sigurno, tragediju u najavi. Pored svih navedenih faktora moramo još dodati da je zvanično mesto za okret brodova upravo na ovoj deonici. Najnovija bezbednosna opasnosnost u Beogradu se dešava upravo sada. Ove godine je u odnosu na prošlu, broj pristajnja putničkih brodova porastao za minimum 50%. Svi relevantni stručnjaci i radnici u turizmu su upozoravali da Beograd, u ovakvoj situaciji nije spreman da odgovori na takav izazov. Nadležni su obećali da će problem biti na vreme rešen. Problem naravno NIJE REŠEN! Umesto rešenja, koje bi po našem mišljenju bilo dodavanje minimum jednog pontona na Dunav kod 25. maja i bar jedan u Zemunu, samo je povećan dozvoljen broj putničkih brodova na pontonu na 5 sa prvobitnih 2 tako da sada imamo širinu reke smanjenu dodatno za 60 metara, što ne samo da dovodi u opasnost i nizvodnu i uzvodnu plovidbu brodova nego još dodatno otežava sam transfer putnika te sve više kompanija planira da obustavi pristajanje u Beograd a zbog neorganizovanosti lokalnih samouprava i malih resursa granične policije nemamo posetu turista Smederevu, Golupcu i mnogim drugim destinacijama koje bi svojim radom rasteretile pristajanje u Beograd. Najtužnije od svega je što se ova nova, po živote opasna, praksa odvija ispred očiju Kapetanije pristaništa i Inspekcije plovidbe Beograd.

Kada bude došlo do tragedije verovatno će se opet tražiti krivac kod posade i kod kapetana broda a ne u problemu funkcionisanja sistema, kao što je slučaj sa potonućem samohodnog teretnjaka Beograd 10 pre tri godine, gde još uvek nije pronađen krivac za nesreću, tačnije odgovorne osobe za angažovanje broda koji po svim pravilima nije ni smeo da plovi, i koji se zataškava po svim nivoima već godinama iako su izgubljena dva ljudska života.
Da podsetimo, ljudski životi su izgubljeni i početkom prošle godine kod Zemuna kada su poginuli dvoje ljudi u sudaru teretnog broda i malog čamca sa kabinom, ove godine takođe su dva života izgubljena pri prevrtanju čamca u blizini Futoga. Ljudi na rekama svakodnevno gube živote, najčešće zbog nedovoljnog poznavanja pravila plovidbe i boravku na vodi, iza čega bi opet trebala da stoji država tj. sistem koji ljude treba da edukuje i koji bi monitoringom i inspekcijskim nadzorom nesreće izbegao. Na žalost, da bi nešto privuklo pažnju medija a time i javnosti, mora da bude vezano za ljudske žrtve i tragedije velikih razmera.

Ovim člankom apelujemo na nadležna ministarsva, na novinare i na javnost da se problemu bezbednosti pristupi ozbiljno i sistemski a ne površno kao do sada, u želji za lajkom više, za jeftinim političkim poenom ili za ličinim interesom pojedinca. Svako od nas treba da ima na umu da u svakoj tragediji može biti žrtva neko ko nam je drag i bez koga naš život ne bi više imao smisao, pogotovo sa spoznajom da smo mogli sprečiti a nismo učinili ništa.

Predsednik UPLS Branislav Vajda
Zapovednik vrste A

REAGOVANJA:

Nakon objavljivanja članka „Plovidbene nesreće – uzroci i posledice“ usledile su brojne reakcije javnosti i poraslo je interesovanje medija za bezbednost plovidbe na rekama. Deo našeg teksta je citirao i New York Times u članku o tragediji u Mađarskoj. Nakon burnih regovanja i pritisaka javnosti oglasilo se i MGSI sa saopštenjem u kome je naše pisanje proglašeno za tendenciozno i oportunističko. Pojedine političke strukture su naše pisanje pokušale da iskoriste za političko potkusurivanje sa nadležnim ministarstvom te smo nakon brojnih optužbi po medijim izašli sa otvorenim pismom koje možete pročitati u nastavku.

Otvoreno pismo MSGI povodom bezbednosne situacije na rekama Srbije 13.06.2019.

UPLS 13. juna 2019.

Poštovani,

Hvala Vam što ste se oglasili sa vašim viđenjem bezbednosne procene u Srbiji. Sve tvrdnje koje smo do sada naveli su lako proverljive i dokazive. Želim da napomenem da niko od nas, profesionalnih lađara (kojih naše udruženje broji gotovo polovinu svih zaposlenih u brodarstvu u Srbiji) ne želi posebnu medijsku pažnju, niti da se naše primedbe na račun primećenih poropusta u funkcionisanja sistema koriste za politička potkusurivanja.

Mi kao profesionalci, sa bogatim iskustvom, želimo samo da doprinesemo poboljšanju bezbednosti na vodnim putevima Srbije, kako bi sačuvali živote i zdravlje ljudi i kako ne bi bila ugrožena privreda i infrastruktura zbog nemarnosti pojedinaca. Mi svake godine na početku sezone upozoravamo na bezbedonosne nedostatke, a sada smo na žalost dospeli u žižu interesovanja medija zbog tragičnog događaja iz Budimpešte.

Mi ne želimo da osuđujemo ikog niti da upiremo prstom i tražimo krivce. Mi ukazujemo na probleme i kao stručna javnost upozoravamo državne organe i građane na potencijalne opasnosti.

Kako bi prekinuli zloupotrebu naših saopštenja i prepucavanja po medijima, sa radošću prihvatamo poziv na dijalog sa MSGI i takođe pozivamo i predstavnike policije i carine kao i sve zainteresovane strane, da se uključe u dijalog kako bi se na ukazane nedostatke funkcionisanja sistema pozitivno odgovorilo u najkraćem roku.

Zahvaljujemo se MSGI na želji za saradnjom i nadam se da ćemo je uskoro ostvariti na mnogo višem i ozbiljnijem nivou.

Naše Udruženje je otvoreno za saradnju sa svim institucijama i pojedincima po pitanju razvoja bezbednosti plovidbe i stvaranja kvalitetnijih uslova za rad i život na brodovima i rekama kao i za razvoj privrednih delatnosti vezanih za plovne puteve Srbije.

Srdačan pozdrav,

Upravni odbor UPLS

Zapažanja o obeležavanju plovnog puta 14.07.2019.

UPLS 15. jula 2019.

Pismo upućeno ministarstvu sa primedbama i predlozima obeležavanja plovnih puteva u Srbiji.

Ovim putem želimo da vas obavestimo o problemima i zapažanjima u plovnom putu koja bi trebalo otkloniti – prilagoditi što je pre moguće.

Precizno obeležiti levu ivicu plovnog puta na 1245km sa odgovarajućom plovidbenom oznakom (marina za male čamce je u blizini-desna obala Sremski Karlovci) bezbednost plovidbe za sve učesnike u plovidbi je ugrožena zbog male širine plovnog puta, dubina na tom sektoru prikom niskih vodostaja je mala i susretanje je otežano jer navigatori ne znaju dokle se sprud prostire. Obeležiti levu ivicu plovnog puta na 1286.5km sa odgovarajućom plovidbenom oznakom (zelena obalna lampa se nalazi na 1286.1 i uzvodni brodovi su u neposrednoj opasnosti od nasedanja jer se sprud na 1286.5km prostire od leve obale (više od 100m) i postoji potencionalna opasnost od nasedanja kako uzvodnih tako i nizvodnih plovila, znak za obeležavanje opasnih mesta i prepreka koji se nalazi na vodograđevini u levoj obali na 1389.8km je polomljen, obeležiti odgovarajućom plovidbenom oznakom pomenutu vodograđevinu ili ponovo postaviti znak za opasnost. Blagovremeno odrediti normu sastava za prolazak kroz novosadske mostove nakon uklanjanja postojećih stubova od mosta Boško Perošević. Predlažemo da maksimalan broj objekata u uzvidnoj plovidbi ne bude više od 6 (po 2. barže u 3 reda) sa minimalnom brzinom kretanja od 6 km/h i nizvodnih sastava maksimalno 6 u zavisnosti od snage broda osim kada je Novi Sad vodostaj 450 i više, broj jedinica u nizvodnoj plovidbi maksimalno 3 u jednom redu. Normirati distancu sidrenja od obale na donjem novosadskom sidrištu od 1250km do 1252km, plovila su usidrena često i u plovnom putu pa je sustretanje otežano i nebezbedno a po uklanjanju stubova mosta B.Perošević susretanje će biti i opasno ukoliko se ne bude odredila norma sasatava prolaska kroz novosadske mostove. U prilogu vam saljemo radarsku sliku usidrenih objekata od 1251-1253km. i fotografija na kojoj se vidi ne poštovanje trenutne norme za prolazak kroz Novi Sad.
Smederevski most nije obeležen za noćnu plovidbu i nema radarske reflektore na stubovima, Pančevački most je takođe neobeležen za noćnu plovidbu (svetla na plovidbenim otvorima na mostu ne rade). Plovidbene oznake koje označavaju sidrište za plovila koja prevoze zapaljive materije na 1247km se nalaze u levoj obali iza ade i potrebno je pojasniti gde se tačno nalazi sidrište i na koji način i u kojoj bočnoj distanci sidrište može da se koristi.
Bilo bi potrebno dodatno obeležiti Daljsku krivinu pošto sprud u levoj obali ćoška izaziva probleme za veće sastave i prilikom susreta može doći do nasedanja zbog nedostatka plovidbene oznake. Na 1313km je srušena obalna zelena lampa

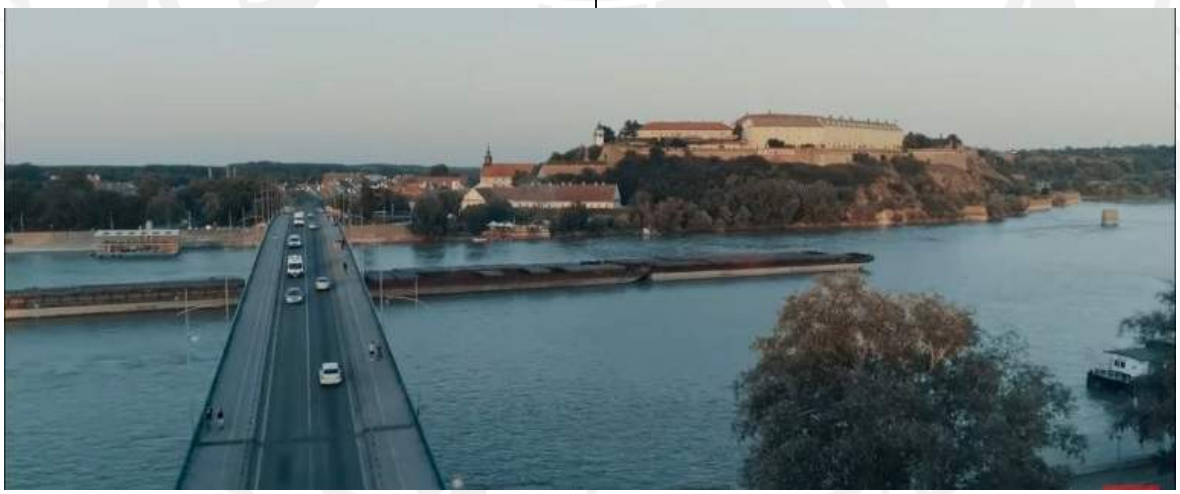


FOTO: Print screan youtube / zloupotreba norme plovidbe kroz Novi Sad

Požar na potiskivaču-ledolomcu Petrovaradin

UPLS 28. jula 2019.

Dana 27.07.2019. oko 14h na 1075 km reke Dunav, kod mesta Ram, došlo je do požara u mašinskom delu potiskivača/ledolomca Petrovaradin. U momentu požara, brodu Petrovaradin su u pomoć priskočile posade sa brodova koji su bili u okruženju. Požar je gašen sa brodskom protivpožarnom opremom, "Petrovaradin" je uz pomoć druga dva broda doguran do obale odakle su gašenju požara pristupile redovne jedinice vatrogasaca. Osim blažeg trovanja dimom niko od posade nije stradao. Kapetanija Veliko Gradište je bila obaveštena i izveštavana o događaju putem radio veze i ona je, na zahtev posade organizovala dolazak vatrogasaca i hitne pomoći na obalu. Pomoć posadi je pored drugih brodova koji su bili u sektoru, ponudila i posada Rumunske granične policije. Istraga će utvrditi kako je došlo do požara.
Problem koji se pojavio nakon požara je neobezbeđenost tog dela reke. Sastav (vuča) Petrovaradina je ostala u plovnom putu. Na sastavu je bio privezan brod Luna, na kojem nije bilo nikog od posade. Ni na brodu ni na sastavu nije bilo upaljeno ni jedno svetlo niti je bilo dežurnog na radio vezi koji bi obaveštavao brodove u sektoru o problemu u plovidbi. Mi smo kao Udruženje više puta upozoravali na problem nedostatka protivpožarne zaštite na rekama. Osim Beograda ni jedan grad niti oblast nema sredstvo za gašenje požara na vodi. Sektori rafinerija i rezervoara derivata u Prahovu, Smederevu, Pančevu i Novom Sadu su ugroženi u slučaju požara na brodovima za prevoz opasnih tereta.

Drugi, možda i najveći problem, je nedostatak posada na brodovima. Postavlja se pitanje, kako je brod Luna mogao da bude bez posade u plovnom putu. SIstem obaveštavanja i koordinacije bi uveliko bio rešen konačnim puštanjem u rad VTS centra (koji postoji ali niko u njemu ne radi).
Nedostatak brodova posebne namene, kao što su vatogasni, mogao bi da se kompenzuje pojačanom obukom članova posade i razvojem strategije pomoći pri vanrednim situacijama, ali to zahteva mnogo veće angažovanje svih učesnika plovidbe, od nadležnog ministarstva do posada na brodovima.
Potrebna je veće kontrola režima plovidbe i prisutnosti posade na brodovima jer pojedini poslodavci zloupotrebljavaju nedostatak inspekcijskog nadzora i često vrše pritisak na posade da probijaju predviđeni režim plovidbe, ukrcavaju posade sa neadekvatnim zvanjima i ovlaštenjima ili nemaju dovoljan brod ljudi na brodu, što je predviđeno zakonom. Često se angažuju za rad penzioneri, bez ikakvog ugovora o radu/delu i po ceni rada značajno manjom nego što bi trebalo.

Da je bezbednost plovidbe kroz Srbiju puna izazova, između ostalog i zbog nedostatka kontrole poslodavaca i zaposlenih na brodovima, govori u prilog i činjenica da je u roku od samo 10 dana došlo do dve plovidbene nezgode gde samo pukom srećom nije došlo do ljudskih žrtava. Podsećamo da je pre 10 dana, na reci Tisi, kod mesta Taraš, zbog neispravnosti sidrenog uređaja zapovednik broda Toro III prilikom pokušaja

manevra okreta, oštetio neobeleženi splav koji se nalazio pri obali. Tom prilikom je utvrđen niz nepravilnosti, prvo u režimu plovidbe i ispravnosti broda (o čemu je zapovednik uredno izvestio firmu i zaveo u brodski dnevnik) i drugo, dozvole i registracije splava kao i obeleženosti splava u uslovima smanjene vidljivosti.

Bezbednost plovidbe je odgovornost svih njenih učesnika. Edukacija i kontrola, kako učesnika u plovidbi tako i poslodavaca bi, verujemo, značajno smanjilo rizike od plovidbenih nesreća u budućnosti.

Upravni odbor UPLS

Pogledajte video:
https://www.youtube.com/watch?v=YbPcjYSSkAs

Prevrtanje teretnih barži kod Rama

UPLS 7. avgusta 2019.

Nepunih deset dana od požara na brodu Petrovaradin, došlo je do prevrtanja barži (potisnica) u vlasništvu firme DMB Shipping. Nezgoda se dogodila u blizini mesta Ram, na 1076,2 km reke Dunav.

Uzroci potonuća odnosno prevrtanja još nisu utvrđene. Mogući uzroci su pretovarenost objekata iznad dozvoljenog nivoa gaza ili moguća oštećenja u trupu preko kojih su barže dobijale vodu. Na objektima nije bilo posade i pri nezgodi niko nije stradao. Načinjena je samo materijalna šteta.

Barže (plovidbeni sastavi) koje su na sidrištu bi trebalo da budu pod dvadesetčetvoročasovnim nadzorom te se opet dovodi u pitanje nedovoljno angažovanje posade navedene firme.

Inspekcija plovidbe je izvršila uviđaj i istražni organi će utvrditi tačan uzrok nezgode kao i moguće nepravilnosti poslodavca u angažovanju ljudstva i opreme.

Upravni odbor UPLS

Poboljšana obeleženost plovnih puteva u Srbiji

UPLS 9. avgusta 2019.

Nakon otvorenog pisma MSGI o problemima obeleženosti plovnih puteva u Srbiji, primećena je pojačana aktivnost Agencije za vodne puteve. Većina navedenih nedostataka je uspešno uklonjena i poštujući preporuke koje smo naveli značajno je poboljšano obeležeavanje pojedinih kritičnih sektora. Zahvaljujemo se MGSI i Plovputu na brzoj reakciji a posebno posadama brodova za održavanje plovnih puteva “Istrajnom” i “SPP XX”.

U cilju povećanja bezbednosti plovidbe na rekama nastavićemo sa izveštavanjem situacije na plovnim putevima Srbije i pozivamo sve učesnike u plovidbi kao i entuzijaste da nas obaveštavaju o svim potencijalnim opasnostima i nedostacima vezanih za bezbednost plovidbe.

Upravni odbor UPLS

FOTO: Branislav Vajda

Opasna plovidba u zoni Smedereva 24.08.2019.

UPLS 24. avgusta 2019.

Obaveštavamo sve učesnike u plovidbi i zainteresovanu javnost da je na deonici plovidbene zone Smederevo, između mosta i gasovoda ugrožena bezbednost plovidbe za uzvodne i nizvodne brodove, zbog

nepropisno usidrenih objekata u zoni između mostova i ispod drumskog mosta.

Objekti su usidreni neposredno ispod desnog stuba mosta i pod uticajem vetra su se poprečili do gotovo polovine plodbenog prolaza. Susretanje na ovom delu je gotovo nemoguće kao i obilaženje. U uslovima smanjene vidljivosti dodatno je otežana plovidba zbog radarskih smetnji prouzrokovanih blizinom mostova i objekata između njih.

Lađari su zbog loše bezbednosne situacije u Smederevu (učestale krađe robe i opreme) prinuđeni da svoje objekte sidre blizu dobro osvetljenih lokaliteta, što su upravo mesta na kojima sidrenje nije dozvoljena i mesta gde zbog metereoloških promena dolazi do ugrožavanja bezbednosti plovidbe.

Apelujemo na Inspekciju plovidbe Smederevo i na rečnu policiju da se ozbiljno pozabave problemom bezbednosti plovidbe i o bezbednosti objekata na sidrištu kako ,zbog kriminalnih aktivnosti u Smederevu, ne bi došlo do ozbiljnih havarija i gubitka ljudstva i opreme.

Upravni odbor UPLS

Opasna plovidba kroz Beograd 24.08.2019.

UPLS 25. avgusta 2019.

U subotu 24.08.2019. na delu od 0 km do 8 km reke Save bili su povećani problemi u plovidbi uzrokovanih malim čamcima.

Zbog zaustavljanja i sidrenja u plovidbenim prolazima mostova kao i zbog splavarenja (puštanje niz vodenu struju bez upotrebe motora ili vesala), brodovi koji su plovili kroz akvatoriju reke Save, su bili prinuđeni da menjaju pravac i brzinu kako bi izbegli koliziju sa malim čamcima i izbegli fatalni ishod.

Zapovednik broda Bor je bezuspešno na 16 VHF kanalu tražio intervenciju Kapetanije i rečne policije ali nije dobio odgovor na poziv.

Apelujemo na nadležno ministarstvo i na rečnu policiju da pojačaju kontrolu, pogotovo za vreme vikenda i da se ozbiljno pristupi reviziji i unapređenju polaganja stručnog ispita za upravljača čamca i da se pojačaju akcije na edukaciji svih učesnika u plovidbi.

Upravni odbor UPLS

Ada Međica – Beograd

Gradilište pontona u Zemunu 02.09.2019.

UPLS 2. septembra 2019.

Na početku sezone pojavio se problem neadekvatne organizacije pristajanja putničkih brodova u Beogradu. Na problem su upozoravali i brodari i radnici u turizmu, mnogo pre nego što je do problema trebalo da dođe. O tom problemu smo detaljno pisali početkom godine a nadležno ministarstvo je obavestilo javnost da će novi ponton za putničke brodove biti postavljen u Zemunu početkom avgusta.

Avgust je prošao, radovi su i dalje u toku. Novi problem koji nas je uzbunio je stanje na gradilištu. Kada se sagleda zatečena situacija, postavlja se pitanje da li u našoj zemlji postoji ikakav inspekcijski nadzor i ako postoji šta treba uraditi da bude efikasan. Zbog gradnje pristaništa je uklonjen veslački klub sa tradicijom dužom od 80 godina, bez prava žalbe. Gradilište nije obezbeđeno, na pobijenim šipovima su izvezani mali čamci, radnici se šetaju bez zaštitne opreme, brodovi koji rade na terenu nisu po propisu obeleženi a sve se to događa u blizini kapetanije.

Pozivamo sve nadležne službe da se ozbiljnije uključe i da se, barem u prestonici pokaže da inspekcijski nadzor radi i ima neke rezultate u ispunjavanju elementarnih svetskih standarada.

Upravni odbor UPLS

Problemi života i rada na brodovima

Na brodovima koji plove na rekama i morima, po gruboj proceni, ima zaposlenih preko 10 000 ljudi iz Srbije sa prebivalištem i porodicama koje žive u Srbiji. Radi se u gotovo svim zvanjima, od kapetana do perača sudova na plovećim hotelima i trgovačkim brodovima. Plate zaposlenih se uplaćuju na bankovne račune u Srbiji a naznake pod kojima se knjiže su najčešće freelancing ili IT. Zbog ove greške, na prvi pogled beznačajne, po izveštaju banaka Zavodu za statistiku, dobija se pogrešna informacija o primanjima iz IT sektora.

Ako uzmemo da je prosečna zarada naših ljudi na brodovima oko 1000 eura mesečno (a značajno je veća) dolazimo do cifre od 10 000 000 eura mesečno ili 120 000 000 eura godišnje koje se proknjiže i potroše u Srbiji a koje se pripisuju IT sektoru te država sve više ulaže u tu oblast. Sa druge strane imamo ljude na brodovima koji zbog neinteresovanja države i zbog nereagovanja nadležnih često doživljavaju poteškoće na radu i često su obespravljeni i uskraćeni od strane poslodavaca i članova posade.

Nadležna ministarstva ne čine ništa kako bi se status naših ljudi poboljšao, već naprotiv, bez dovoljno znanja i angažovanja stručne javnosti potpisuju sporazume kojima uništavaju već narušeni status naših ljudi na radu u inostranstvu.

Materijalni gubici Srbije zbog loših sporazuma

Posao na rečnim kruzerima je veoma zahtevan i težak. Sezona na brodu traje oko 9 meseci i zaposleni često za taj period imaju odsustvo od nekoliko dana. Radno vreme dnevno bude i više od 12 sati, radi se i vikendom i praznicima.

Ljudima iz Srbije, koji se opredele za ovu vrstu posla je dodatna otežavajuća okolnost kod zapošljavanja što naša zemlja nije u Evropskoj uniji te je za zaposlenje neophodna radna viza, koju je iz godine u godinu sve teže dobiti, zahvaljujući ogromnom prilivu radnika iz novijih zemalja članica EU. Poslodavci tu činjenicu često zloupotrebljavaju smanjujući cenu rada neretko i ispod Evropskog minimuma. Naši ljudi, što zbog lošeg poznavanja zakona i zbog nedostatka svesti o sindikalnom organizovanju, tu cenu prihvataju oslanjajući se na eventualne dodatke plati kao što su bakšiš, dečiji dodatak i moguća 13. plata. Posebno su bili u prednosti ljudi koji su radili na brodovima koji plove pod Švajcarskom zastavom jer je Švajcarska davala najveći dodatak za decu.
Da pojasnimo, dodatak na decu ne isplaćuje poslodavac nego Kanton u kome se firma nalazi, a isplaćuje se kao pomoć za decu radnika koji imaju nisku platu tj. platu ispod Švajcarskog standarda. U tu kategoriju spadaju gotovo SVI radnici u sektoru plovidbe.
Taj dodatak se za državljane Republike Srbije redovno isplaćivao do 01.01.2019.

Od Nove 2019. godine svi radnici na kruzerima koji plove pod Švajcarskom zastavom, su dobili obaveštenje da im se zbog sporazuma sa Srbijom iz 2010, koji je potpisao tadašnji ministar rada, ukida pravo na dečiji dodatak. Taj dodatak je iznosio oko 250 eura po detetu!

Po tom sporazumu, na koji su nas iz nadležnog ministarstva u Švajcarskoj uputili, Srbija odriče pravo svojim građanima na pravo koje su uživali po sporazumu iz Jugoslavije. Iz nadležnog ministarstva Švajcarske kao iz sedišta poslodavaca kojima smo se žalili na odluku, dobili smo odgovor da je to odluka političke prirode i da je na Republici Srbiji i nadležnom Ministarstvu za rad i socijalna davanja da pokrene inicijativu za razrešenje tog problema.

Novac koji građani Srbije zarade u inostranstvu se troši u Srbiji. Tim novcem se plaćaju porezi i sve ostale dažbine. Samim tim, sve što se tim novcem kupi ili plati može da se tretira kao izvozni proizvod. Ako uzmemo da je samo 1000 dece oštećeno ovom političkom odlukom (a znamo da je broj mnogo veći) lako možemo doći do cifre od minimum 300 000 evra godišnje, koje kao zemlja gubimo zbog neinteresovanja nadležnih, da ne spominjemo izgubljeno dostojanstvo radnika i osećanje niže vrednosti ljudi koji časno i revnosno obavljaju najteže poslove da bi obezbedili svojim najbližima u Srbiji normalan život.

Pojedinci su nam se javljali sa informacijom da su pokušali da se obrate nadležnom Ministarstvu po ovom pitanju ali su ostali bez jasnog odgovora.
Ovim putem pozivamo gospodina ministra da nam da pojašnjenje sporazuma kao i koje su mere preduzete kako bi se trenutno stanje preokrenulo u korist radnika.

Napominjemo da je osoblje sa brodova samo jedna manja grupa ljudi sa radom u Švajcarskoj koja je ovim sporazumom pogođena.

Upravni odbor UPLS

Noćna plovidba u zoni Smedereva 06.09.2019.

UPLS 7. septembra 2019.

Nakon gotovo dve nedelje od upozorenja našeg udruženja na bezbednosne izazove za plovidbu kroz zonu Smedereva i dalje nije ništa preduzeto da se situacija popravi.

Brojne su prijave lađara na otežanu navigaciju zbog nepropisno usidrenih barži a dodatno otežava plovidbu i neobeleženost plovidbenog prolaza propisanom svetlosnom signalizacijom.

U prilogu je video koji pokazuje realnu situaciju.

Obratite pažnju na radarsku sliku.

https://www.youtube.com/watch?v=EERmvHM42wU

Poteškoće u plovidbi Begejom 13.09.2019.

UPLS 13. septembra 2019.

Na 8 km reke Begej, onemogućeno je bezbedno odvijanje plovidbe zbog nagomilanih (bočno povezanih objekata) koji stoje privezani uz levu obalu reke Begej kod brodogradilista. Zauzeto je 70% vodene povrsine i plovni put je zatvoren za bezbedno odvijanje plovidbe. Apelujemo na nadležno ministarstvo i inspekciju plovidbe da omoguće normalno i bezbedno odvijanje plovidbe na pomenutom delu reke Begej. U blizini pomenutog mesta nalazi se i prevodnica Stajićevo čime je dodatno ugrožena bezbednost plovidbe.

Upravni odbor UPLS

Opasno sidrenje čamca u plovnom putu

UPLS 13. oktobra 2019.

Dana 13.10.2019. u okolini Pančeva umalo nije došlo do kolizije sa mogućim tragičnim posledicama zbog nesavesnog ponašanja nautičara.Na videu u nastavku se vidi opisana situacija.Apelujemo na nadležno ministarstvo da poveća inspecijski nadzor i da se ozbiljnije pozabavi edukacijom nautičara.

Upravni odbor UPLS

https://www.youtube.com/watch?v=danPTIqi0GY

Presecanje puta brodovima kod Zemuna 29.09.2019.

UPLS 29. septembra 2019.

Već smo pisali o opasnosti koju nautičari i rekreativci, često zbog neznanja, izazivaju. Danas je zabeležen kamerom jedan slučaj, sa kojim se na žalost, lađari susreću gotovo svakodnevno.
Na snimku se vidi kako mali čamac preseca put dvojici navigatora ispod Zemunskog mosta. Apelujemo na nautičare da pročitaju naše Preporuke za plovidbu malih brodova i čamaca i da se pri plovidbi ponašaju odgovorno i savesno, svesni opasnosti koju povlači plovidba.

https://www.youtube.com/watch?v=QTu7rRkMt2E

Pecanje opasno po život – Novi Sad

UPLS 8. septembra 2019.

FOTO: UPLS, Plovidbeni prolaz mosta u Novom Sadu 08.09.2019.

O problemu pecaroša u plovidbenim otvorima mostova i u plovnom putu smo već u više navrata pisali i izveštavali. Nakon poslednjeg pisanja situacija se malo primirila. Rečna policija je revnosno radila svoj posao i donekle su održavali plovidbu kroz Novi Sad bezbednom. Problem je počeo ponovo da se pojavljuju, pogotovo su kritični dani vikenda kada je pojava pecaroša u porastu.

Podsećamo:

Novi Sad je zbog suženih gabarita plovnog puta, dve uzastopne krivine, sidrišta i ulaza u kanal DTD izuzetno zahtevan za plovidbu. Objekti (čamci) koji se nalaze u blizini mosta smetaju navigatorima čak i kada se nalaze izvan obeleženih gabarita plovnog puta. Često, zbog velike brzine nizvodnih brodova i velikog "padanja" u krivini neposredno posle mosta, krma broda dolazi u graničnu zonu obeleženog plovnog puta i čamci koji se tu nalaze rizikuju sudar ili prevrtanje od vodenog talasa.

Apelujemo na Inspekciju plovidbe i rečnu policiju da nastave sa redovnim kontrolama i kažnjavanjem neodgovornih nautičara a na naše sugrađane pecaroše apelujemo da pročitaju naše Preporuke za bezbednu plovidbu rekama, kako bi se izbegle nezgode i moguće ljudske žrtve.

Bezbednosna preporuka UPLS-a, Novi Sad

UPLS 6. oktobra 2019.

Nakon potonuća samohodnog teretnjaka "Salajka" na sidrištu kod Ada Huje naše Udruženje je dobilo niz molbi od nautičara iz Novog Sada, da predočimo Lučkoj kapetaniji Novi Sad i Inspekciji plovidbe problem sa kojim se susreću godinama. Naime, problem predstavlja potopljena barža na 1259, 4 km reke Dunav u levoj obali. Iako se barža ne nalazi u plovnom putu ipak predstavlja potencionalnu opasnost za plovila koja vrše manevre na sidrištu kao i za male čamce, sportiste i rekreativce. Ovim putem obaveštavamo o problemu koji je lako rešiv postavljanjem adekvatne plovidbene oznake na mestu gde je barža potopljena, u cilju unapređivanja bezbednosti plovidbe na našim rekama, za sve učesnike u vodnom saobraćaju.

Upravni odbor UPLS

Nesavesno upravljanje Srpskim lukama

UPLS 13. septembra 2019.

Pre nekoliko godina Srbija je dobila Agenciju za upravljanje lukama. To je bila odlična vest jer je zaista bilo potrebno oformiti takvo jedno telo, koje bi sredilo haotično stanje koje je u toj sferi nastalo.

Brodari uredno plaćaju takse po objektu utovara ili istovara i kada znamo da se promet u lukama povećava, to je zaista dobro za punjenje državnog budžeta.

Ali…

Problem nastaje u održavanju luka i utovarnih mesta. Trenutno stanje je na veoma lošem nivou. Većina utovarnih mesta je u lošem stanju a često i radnici na odgovornim radnim mestima ne nose zadovoljavajuću HTZ opremu.

Brojne su prijave naših lađara o lošoj situaciji. Nabrojaćemo samo neke primedbe.

Luka Apatin-utovarno mesto jako loše. Utovar se odvija uz posredsvo nasukane barze, prilikom utovara učestala su nasukanja brodova zbog nedovoljne dubine , utovarno mesto je nebezbedno za rad i loše je osvetljeno čak je bilo i smrtnih ishoda. U pomenutoj luci, pristan za putnicke brodove je ostećen od leda i već par godina stoji tako, bez ikakve funkcije i indicija da se osposobi. Luka Bogojevo – nepristupačan i nebezbedan pristup plovilima sa obale, ulaženje i izlaženje se vrsi preko improvizovanog lifta na čekrk koji je takođe nebezbedan. Samo stanje utovarnog mesta je poprilično loše. Luka Bačka Palanka – na ulazu u luku uz levu obalu stoji pogrešan znak za opasnost. Luka NS – nedovoljno vode prilikom ulaska u samu luku, stanje luke u lošem stanju, na utovarnim mestima prilikom nižih vodostaja nema dovoljno vode. Na vertikalnim vezovima nema bitvi za vezivanje. Pristup brodovima je nebezbedan i nepristupacan na levku broj dva i levku broj tri, na levku broj tri jedna talpa je otkinuta i visi više godina neobezbeđena i ozbiljno može da ugrozi i posadu i plovne objekte. Luka Šabac-Elixir i Luka Prahovo velika količina tovara (fosfata) završava u reci i potrebno je izvršiti kontrolu i standarizovati i obezbediti maksimalnu zaštitu životne sredine.

Fotografije samo nekih od mesta prikazuju sve navedeno.

FOTO: UPLS – Luka prahovo

Luka Novi Sad

Apelujemo na nadležno ministarstvo i Agenciju za upravljanje lukama da preduzmu mere za unapređenje i sanaciju trenutnog stanja kako bi mogli na adekvatan način da odgovorimo na poslovne izazove koja naša zemlja ostvaruje u ovoj grani privrede.

Upravni odbor UPLS

Novi bezbednosni izazovi u Beogradu

UPLS 13. septembra 2019.

FOTO: Brankov most

U zoni Beogradskog pristaništa danas se pojavio novi izazov za zapovednike brodova. 13.09.2019. u podnevnim časovima, postavljena je radna skela na sredini “Brankovog” mosta koja nije propisno obeležena a navigatorima nije upućeno ikakvo upozorenje o promeni visine preporučenog plovidbenog otvora.

Upozoravamo navigatore da obrate pažnju pri plovidbi a nadležnu inspekciju plovidbe da napiše zvanično saopštenje brodarstvu i da organizuje propisno obeležavanje plovidbene prepreke.Svaka promena gabarita plovnog puta ili plovidbene prepreke mora biti obeleženo propisanim znakom i obaveštenjem kako bi učesnici u plovidbi, pri uslovima smanjene vidljivosti, mogli da reaguju u skladu sa opasnosti.

Na donjoj fotografiji vidimo primer iz susedne Mađarske, postavljena slična skela za obavljanje radova na mostu nadomak Budimpešte.

FOTO: Radovi na mostu u Budimpešti (vidi se postavljen znak obaveštenja ograničene visine plovidbenog prolaza)

Bezbednosne preporuke za plovidbu u zoni Novog Sada

UPLS 21. septembra 2019.

FOTO: Vlado Šekerović

U Novom Sadu imamo brojne sportove na vodi, od nautičara rekreativaca do olimpijskih reprezentativaca. Treninzi se odvijaju od nautičkog kluba Danubius 1885 pa do naselja Kamenjar. Pri nižim vodostajima pojavljuje se sprud u zoni kupališta Štrand i veslačkog kluba te brodovi u nizvodnoj i uzvodnoj plovidbi, usled nedostatka znaka o zabrani podizanja talasa i povlačenja vode, često ne smanjuju brzinu i visokim talasima ugrožavaju veslače.

Problem bi se jednostavno rešio postavljanjem još jedne zelene bove ispod mosta Slobode i postavljanjem znakova zabrane podizanja talasa od zone naselja Kamenjar do Žeželjevog mosta.

Iste znakove zabrane podizanja talasa bi trebalo postaviti i u zonama skelskih prelaza u Banoštoru i Futogu.

Predlažemo nadležnoj inspekciji plovidbe da razmotre naše predloge u interesu zaštite ljudi i imovine.

Upravni odbor UPLS

Pismo Ministarstvu prosvete, nauke i tehnološkog razvoja povodom realizacije praktične nastave u brodarskim školama

UPLS 24. septembra 2019.
FOTO: Tomislav Petrović

Zbog problema sa kojima se mladi ljudi, koji žele da rade na brodu, suočavaju prilikom završetka brodarskih škola u Srbiji, obratili smo se prvo našem nadležnom ministarstvu a iz MGSI su nas uputili na Ministarstvo prosvete, nauke i tehnološkog razvoja. Pismo kojim se obrazlaže problematika i naše ponuđeno rešenje možete pročitati u nastavku.

Poštovani,

Obraćamo Vam se zbog problema sa kojima se suočava brodarska struka a vezano za obrazovanje i edukaciju mladih kadrova.

Mi u Srbiji imamo tri brodarske škole, od kojih su dve, u Beogradu i Novom Sadu, sa dugom tradicijom. Plan i program, kao i udžbenici za obučavanje mladih ljudi u ovoj branši su zastareli (poslednji udžbenik je napisan 1988) i potrebno je napraviti velike promene u samoj realizaciji praktične nastave, kako bi mogli da odgovorimo na poslovne izazove i kako bi pratili izmene u Zakonu o unutrašnjoj plovidbi.

Mi, kao Udruženje profesionalnih lađara Srbije intenzivno radimu na unapređenju edukacije mladih i imamo odličnu saradnju sa brodarskim školama i resornim ministarstvom.

Zbog promena koje su se dogodile u ovoj grani privrede, zakonu o polaganju stručnih ispita, kao i ekspanziji novih vidova vodnog transporta, došli smo do zaključka da je neophodno promeniti način izvođenja stručne prakse kao prvi korak u unapređenju stručnog obrazovanja.

Do sada se stručna praksa u brodarskim školama izvodila po planu i programu teorijski, u proseku 4 časa nedeljno, 4 godine a praktična nastava na brodu (obavezno ukrcanje) je iznosilo dve nedelje po školskoj

godini počevši od druge godine (kada učenici napune 15 godina života).

Problem koji se sada javlja je što nema više velikih brodarskih firmi, koje su učenike primale na praksu. Brodarstvo se svelo na puno malih brodarskih firmi koje su locirane u Srbiji a čiji brodovi često plove pod stranim zastavama. Zbog nedefinisanisanosti obaveznog osiguranja učenika na stručnoj praksi i nemogućnosti overa ukrcanja na brodovima pod stranom zastavom velik broj učenika je ostajao uskraćen za ovaj vid usavršavanja i samim tim su iz škole izlazili bez dovoljno profesionalnog znanja.

Zbog promene zakona o unutrašnjoj plovidbi i zakona o sticanju stručnih zvanja, đacima je potrebno još 6 meseci ukrcanja da bi mogli da polažu ispit za najniže zvanje mornara. Zbog toga poslodavci ne primaju mlade ljude na brodove jer imaju gubitak od plaćanja ličnog dohotka i doprinosa u periodu od godinu dana (6 meseci ukrcanja). Ovaj broblem bi mogao biti prevaziđen povećanjem obaveznog godišnjeg ukrcanja učenika tokom školovnja na minimum 4 nedelje. Tada bi, uz realizovanu teorijsku nastavu đaci uz maturski ispit stekli uslov za polaganje mornarskog ispita te bi iz škole izlazili kao spreman kadar koji bi poslodavci lakše zapošljavali.

Da bi se problem ukrcavanja na brodove pod stranom zatavom rešio, MGSI je izašlo u susret našem zahtevu te je sada omogućena overa ukrcanja na brodovima koji viju stranu zastavu, ostaje još problem obaveznog osiguranja. Mi predlažemo da učenici uplaćuju bilo koje dodatno osiguranje u roku trajanja stručne prakse.

Na ovaj način bi mogli da obezbedimo dovoljan broj brodova za neophodno usavršavanje učenika i ovim potezom bi se kadar a brodovima podmladio u narednih 10 godina.

Sa ovim planom za izvođenje stručne prakse smo obavestili nadležno ministarstvo za saobraćaj, građevinarstvo i infrastrukturu a oni su nas uputili da se obratimo vama, sa spremnošću da podrže naše preporuke.

Naše Udruženje je u pripremi izrade novog priručnika za rečnu navigaciju i plovidbu rekama sa svim izmenama i dopunama postojeće literature kao i sa dodacima određenih delatnosti na brodovima koje do sada nisu obrađena u našoj literaturi.

Molim Vas da nam date vaše mišljenje o predočenom problemu kako bi blagovremeno mogli da pomognemo školama u realizaciji stručne prakse.

Za sva dodatna pitanja i predloge stojimo vam na raspolaganju.

REAGOVANJA:

Pismo sa navedenom problematikom smo poslali na adresu MGSI, oni su nas uputili na Ministarstvo prosvete, oni na zavod za unapređenje nastave… Niko nije uzeo u razmatranje navedeni predlog.

Mornar je najniže zvanje na brodu i ujedno je odskočna daska za dalje napedovanje u službi. Sistem obrazovanja u brodarskim školama je zaostao i ne prati u dovoljnij meri novonastale promene u struci. Sa druge strane, Ministarstvo za saobraćaj je gluvo i slepo na potrebe tržišta za mladim kadrovima. Smatramo da bi formiranje kvalitetnog trenažnog centra, sačinjenog po našim potrebama i sa našom metodikom obuke, mogli da odgovorimo na potrebe tržišta.

Drugi veliki problem je nenormalno dugačak period za polaganje bilo kog stručnog ispita. Čak se prvi ispit, koji bi trebalo da bude obrazovnog karaktera, sveo na noćnu moru jer kandidati padaju na ispitu koji bi trebao da bude obuka! Takvim stavom mladi ljudi gube motivaciju i vreme da se bave Srpskim brodarstvom i masovno odlaze u zemlje EU gde vade brodarske knjižice i uz kratke obuke, od samo par nedelja, dobijaju zvanje mornara na svim rekama. Napominjemo da dužina ukrcanja nije merilo kvaliteta mornara. Adekvatna obuka i praktično angažovanje su merilo za dobrog radnika na brodovima svih vrsta i gabarita.

Najbolji primer brze obuke i jednostavnog sticanja zvanja za kvalitetan rad je centar za obuku u Segedinu koji vodi kapetan Geza Gebrovski. Za par nedelja se stiče adekvatno znanje i dobija se zvanje mornara sa mogućnošću za brzim daljim napredovanjem u struci. Poznavanje Mađarskog jezika nije potrebno.

Kontakt telefon gospodina Gebrovskog je: +36 30 470 3109. Savetujemo sve koji ne žele da gube vreme sa zastarelim procedurama u srpskom brodarstvu da izaberu ovu opciju.

Nadamo se da će se neko i kod nas odlučiti da ide u korak sa svetom i da će naše knjižice i ovlašćenja postati validne u Evropi pošto način na koji se to sada obavlja ukrcanje, overavaju knjižice i polažu ispiti, neće postojati za nekoliko godina jer neće biti nikog više da polaže ispite.

Problem prvenstva prevođenja na Srpskim prevodnicama

UPLS 24. septembra 2019.

Razvojem rečnog saobraćaja na Dunavu primećen je velik porast putničkih brodova u poslednjih deset godina. Pored blagodati koji razvoj turizma donosi, pojavljuju se i problemi koji se tiču drugih učesnika u plovidbi.

Jedan od najvećih problema sa kojim se suočavaju zapovednici velikih sastava je pravo prvenstvo prevođenja u prevodnicama Đerdap 1 i Đerdap 2. Do sada je na navedenim prevodnicama pored prioriteta redosleda dolaska, putnički saobraćaj bio posebno privilegovan. To je u redu kada se zna da se putnička plovila kreću velikom brzinom i po redu vožnje ali nekada se događa da je udaljenost između konvoja putničkih brodova i preko sat vremena i tada se događa da prevodničar naloži nizvodnim konvojima da moraju da čekaju po nekoliko sati, iako su nadomak same prevodnice. To često predstavlja velik problem navigatorima pošto manevar okreta i sidrenje velikog sastava traje gotovo sat vremena.

Predlažemo nadležnom ministarstvu i prevodničarima da praksa obaveznog prioriteta putničkih brodova ne važi za konvoje i sastave koji su u “B” režimu plovidbe i koji poseduju brzinu veću od 15 km u nizvodnoj plovidbi i minimum brzinu od 9 km u uzvodnoj plovidbi, ukoliko je udaljenost od prevodnice manja od 5 km.
Brodovi koji plove u B režimu često imaju strogo utvrđene termine utovara i istovara te je tačan dolazak takođe bitan faktor za profesionalno poslovanje.

Napominjemo da je praksa prioriteta putničkih plovila, zbog ogromnog porasta koji beleži ova grana privrede, ukinuta svuda u Evropi i da važi ISKLJUČIVO pravo prvog dolaska na udaljenosti 3 km od prevodnice.

Upravni odbor UPLS

Potonuće samohodnog teretnjaka Salajka

FOTO: Zoran Jovičić

26.09.2019. oko 19:30h, usled plovidbene nezgode je došlo do potonuća samohodnog teretnjaka “Salajka”, nekada u vlasništvu brodarske firme Heroj Pinki a sada u vlasništvu MSK Ruma.
Do potonuća je došlo nakon udara broda u neobeleženu potopljenu baržu koja se nalazi u desnoj obali na 1166 km reke Dunav, Ada Huja, Beograd.

Barža, koja je usled niskog vodostaja, uzrokovala probijanje i potonuće broda stoji na tom mestu već nekoliko godina. Prvo je bila obeležena sa dve bove koje su posle uklonjene, i sa obalnim znakom, koji je zaklonjen istovarnim postrojenjem. Zbog nedostatka plovnih oznaka mnogi su navigatori bili u zabludi da je barža izvađena i da je ta plovidbena prepreka uklonjena.Na žalost, do proboja je došlo i brod je potonuo za manje od pola sata. Svi članovi posade su spašeni uz pomoć lokalnih ribara koji su priskočili u pomoć. Istraga će utvrditi kako je došlo do tako brzog potonuća i da li je brodski trup već bio oštećen. Nadamo se da će se odgovorni za ovako velik propust pronaći kao i omaška u sistemu koja je uzrokovala ovakav ishod.Treba imati na umu da je navedena lokacija zvanično sidrište i mesto za pristajanje brodova gde često sidre i pristaju teretni tankeri. Na isti način je moglo doći do probijanja i potonuća tankera sa nesagledivim ekološkim razmerama. Pozivamo inspekciju plovidbe da izda nalog za adekvatno obeležavanje kritičnog sektora kao i da obezbedi mesto nezgode.

Predstavnici UPLS-a u ispitnoj komisiji za polaganje stručnih ispita

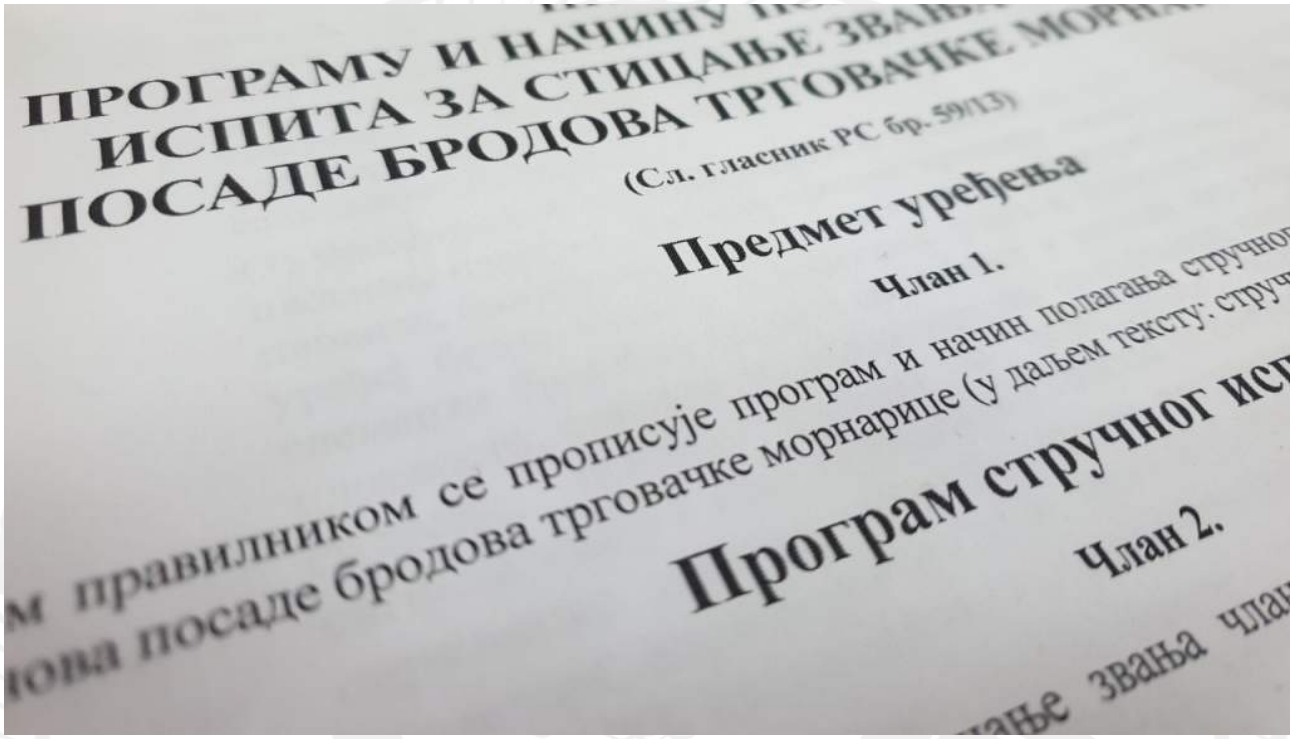


FOTO: Dejan Golubović

Nakon formiranja nove Ispitne komisije za polaganje stručnih ispita pri MGSI, našem Udruženju je ukazana posebna čast i zadovoljstvo da kao predstavnici stručne javnosti iz civilnog sektora učestvujemo kao ispitivači novih kandidata za stručna zvanja u unutrašnjoj plovidbi.

Za zvanja Zapovednika A, brodskih krmara i zvanja za posebnu osposobljenost navigatora za rad na putničkim brodovima i rukovanje radarom i radio stanicama, naš predstavnik je bio kapetan Dejan Golubović, dugogodišnji istaknuti član našeg udruženja, koji posao kapetana obavlja preko 20 godina na svim evropskim rekama. Naš član ispitne komisije za zvanja mašinaca bio je naš istaknuti član, gospodin Lazar Stanojev, mašinista i mehaničar na putničkim brodovima sa radnim iskustvom od preko 24 godine.

Ispiti su protekli u profesionalnom duhu u odličnoj saradnji sa predstavnicima ministarstva.

Podsećamo sve kolege i buduće kandidate za polaganje stručnih ispita da deo literature za spremanje stručnih ispita mogu preuzeti besplatno na našem sajtu u rubrici “Preuzimanja”. Do kraja godine bi trebalo da postavimo i literaturu koja nedostaje, vezano za rečnu navigaciju i plovidbu brodova i sastava.

Upravni odbor UPLS

Nove brodarske knjižice i ustanove za obavljanje lekarskog pregleda

UPLS 11. oktobra 2019.

Početkom oktobra je počelo izdavanje novih brodarskih knjižica. Izmenom pravilnika o lekarskim pregledima utvrđeno je koje zravstvene ustanove mogu da izdaju lekarska uverenja koji se u pisuje u novu knjižicu.Napominjemo da lekarska uverenja izdata od ustanove koja nisu sa navedenog spiska, neće biti prihvaćena.

Za novu brodarsku knjižicu potrebno je priprmiti:

- Obrazac brodarske knjižice (Sl. glasnik);
- Fotokopija uverenja o državljanstvu (original na uvid);
- Očitana/fotokopija lične karte ili pasoša;
- Za maloletno lice – fotokopija lične karte ili pasoša roditelja podnosioca zahteva;
- Izveštaj o zdravstvenoj sposobnosti da je telesno i duševno sposoban za vršenje određenog posla na brodu, izdat prema propisima kojima je uređena zdravstvena sposobnost člana posade
- Fotokopija ovlašćenja o osposobljenosti u trgovačkoj mornarici (ne dostavljaju pripravnici i lica opšte službe: konobari, kuvari, sobarice, lekari i dr.);
- Fotokopija prve, odnosno prethodne brodarske knjižice (ako su iste ranije izdate);
- Dve fotografije dimenzija 3h3,5 cm (ne starije od šest meseci)
- Fotokopija uverenja o položenom ispitu za zvanje koje se upisuje
- Dokaz o uplaćenoj republičkoj administrativnoj taksi.

Račun: 840-742221843-57, broj modela:97, poziv na broj:50-016

Iznos dinara: **nova 2.430,00**, *zamena 1.190,00.*

Svrha doznake: Administrativna taksa **Korisnik:** Budžet R. Srbije

Spisak lekara i zdravstvenih ustanova možete pronaći na sajtu MGSI i na sajtu Udruženja

REAGOVANJA:

Pravilnik je donesen i definisan je vrlo jasno. Nekoliko licenciranih doktora u Novom Sadu je samostalno rešilo da bude iznad zakona pa lekarske preglede BEZ OGTRANIČENJA upisuju samo na 5 godina. Pravilnikom je definisano da se lekarski pregled upisuje do 60. godine života lađara. Bilo je slučajeva gde su licencirani doktori upisivali lekarske preglede po starom pravilniko, na dve godine, a svakodnevno nam pristižu nove žalbe lađara na nepravilnosti pri radu pojedinih doktora medicine rada. Apelujemo na nadležna ministarstva da se pozabave problematikom sprovođenja zakona kako bi važio za sve građane jednoko i kako ne bi zavisio od samovolje pojedinaca, ma koliko oni visoku ulogu u društvu zauzimali.

Problem odlaganja smeća, otpadnih voda i rabljenog ulja sa brodova u Republici Srbiji i moguća rešenja za očuvanja prirode

UPLS 14. oktobra 2019.

Poslednjih godina se mnogo govori o očuvanju prirodne sredine. Ovde ćemo navesti neke primere kako se trenutno ophodimo prema prirodi, prvenstveno prema našim rekama, Dunavu i Savi i daćemo neka moguća rešenja kako bi mogli da unapredimo naš odnos prema zagađenju i očuvanju prirode.

1. Smeće;

Trenutno stanje u Republici Srbiji je ovakvo:

ne postoje kontejneri za odlaganje smeća u lukama, prevodnicama i pristaništima!

Iako je taj proces otpočeo sa projektom NEVADA u kojem učestvuje i Republika Srbija ništa se nije promenilo od tada. Trenutno je odlaganje smeća moguće jedino entuzijazmom lađara koji imaju volju da očuvaju prirodu. Meni jedino poznata mesta za odlaganje smeća su: Pristanište za putničke brodove u Beogradu, Pristanište u Novom Sadu i brodoremont JRB-a u Pančevu. Pristanište u Beogradu je u mogućnosti da primi oko 16m$_3$ smeća, u Novom Sadu oko 16m$_3$ i remont JRB-a oko 16m$_3$. Uzmimo za primer pristanište U Beogradu gde dnevno nekada stane i 10 brodova, a prosečno se izbacuje oko 6m$_3$ smeća po brodu što dovodi do 60m$_3$ potrebnih kapaciteta za prijem smeća. U Beogradu postoji mogućnost i odlaganja stakla, dok je u Brodoremontu Pančevo moguće odložiti staklo, papir, akumulatore i rabljeno ulje. Znači jedino mesto u Srbiji gde je moguće odložiti sav otpad je u vlasništvu JRB-a i ono to čini samo za svoje brodove.

FOTO: Branislav Vajda, Trenutno stanje u Beogradskom pristaništu

Pitanje je šta se događa sa otpadom sa svih ostalih brodova koji saobraćaju kroz teritorijalne vode Srbije?

Primeri:

Mađarska: U svakom pristaništu je moguće izvršiti odlaganje smeća koje organizuje agent.

Austrija: U svakom pristaništu postoje kontejneri. Imate dve opcije odložiti ne razvrstano smeće i tu je cena oko 8 eura po m$_3$ smeća ili odvojiti smeće, papir, metal i plastiku i onda je cena odlaganja smeća u pola cene.

FOTO: Igor Dorčić - Primer odlaganja smeća u Austriji u prevodnici Grafenstein(samo za kargo brodove)

FOTO: Mesto za odlaganje smeća za putničke brodove (Beč – Nussdorf)

Nemačka:
Po mom mišljenju najbolji primer i način na koji bi se trebalo ugledati. Oni jednostavno zarađuju odlaganjem smeća. U svakoj luci se nalaze kontejneri za smeće, ali samo u retkima slučajevima oni hoće da prime smeće koje nije razvrstano. Odlaganje razvrstanog smeća je po simboličnim cenama 1e m_3 smeća ali MORA biti razvrstano. Takođe u prevodnicama stoje kontejneri za odlaganje smeća i tu je usluga odlaganja besplatna. U Nemačkoj je jako česta kontrola plovila od strane policije, među prvim stvarima koje će tražiti od vas je da vide gde i kada ste odložili smeće. U slučaju da to niste učinili očekujte visoku kaznu i u najkraćem roku ponovnu inspekciju.

Šta bi mi trebali uraditi?

Naš predlog za ovo je postavljanje kontejnera u pristaništima, lukama,prevodnicama i bunker stanicama. Posle postavljanja kontejnera potrebna je edukacija učesnika u transportu i osoba zaposlenih u lukama, pristaništima, prevodnicama i bunker stanicama. Poslednji korak bi trebao da bude inspekcijski nadzor kapetanije nad izvođenjem ovih radnji. Takođe može se postaviti uslov da smeće mora biti razvrstano i tada bi Republika Srbija imala korist od smeća, naplatila bi uslugu odvoženja smeća i reciklirala ga i dobila novu vrednost. U Nemačkoj se trenutno reciklira 85% smeća u Srbiji ispod 10%. Posebno važno bi bilo postavljanje kontejnera na graničnim prelazima i prevodnicama i svakako, u lukama gde se brodovi jako dugo zadržavaju.

2. Rabljeno ulje i kaljužne vode

U Republici Srbiji trenutno možete odložiti rabljeno ulje, koliko je meni poznato, samo u Brodoremontu JRB-a u Pančevu, a i to nije verovatno po svim ekološkim normama pošto se ulje skladišti u buradima i tako se dalje transportuje.

Rabljeno ulje je veoma kancerogena tekućina sa pogubnim uticajem na eko-sistem. Jedna kap motornog ulja može da kontaminira 1m3 zemljišta u periodu od 100 godina. Apsurd je taj da rabljeno ulje ima tržišnu vrednost i da se može koristiti ponovo u naftnoj industriji. Kada se pogleda količina motornog ulja koje se koristi u rečnom transportu i količine koja se pojavi kao sirovina za reciklažu došli bi do velike nesrazmere. Ako samo 10% tog ulja završi u našim rekama, to je ravno ekološkoj katastrofi. U projektu NEVADA sve zemlje su dobile na mesec dana mogućnost da odlažu rabljeno ulje i kaljužu u za to specijalizovan brod i da uoče benefite toga. Samo Bugarska se odlučila da ima svoj brod za odlaganje rabljenog ulja i kaljuže.

Predlog: Dozvoliti privredi da se organizuje i sama napravi stanice za predaju rabljenog ulja i nekom periodu od 2-3 godine to i subvencionisati za domaću privredu. Posle toga preći na obavezu uz inspekcijski nadzor kapetanije. Organizovati odmah odlaganje rabljenog ulja za putničke brodove (to je jednostavno isplativ posao). Preuzmete otpad, za to uzmete novac i posle ga prodate NIS-u na dalju preradu.

https://www.bilgenentoelung.de/52/Fahrplaene.htm na ovom sajtu se može videti kako je to organizovano u Nemačkoj.

FOTO: Igor Dorčić, Odlaganje otpadnih voda i rabljenog ulja Austrija – Nussdorf

3. Odlaganje fekalija

U Srbiji još niko nije ponudio usluge odlaganja fekalija sa putničkih brodova. Kada se pogleda broj putničkih brodova i mogućnost zarade, to je veliki apsurd. Cene za to su različite od 10 eura po m3 plus porez u Mađarskoj do 125 eura po m3 plus porez u Austriji. Ako se isprazni jedan fekalni tank za to je moguće naplatiti i do 250 eura.

Predlog: Uz pomoć agenata u putničkom saobraćaju uvesti opciju ponude pražnjenja fekalnih tankova na putničkim brodovima. Najbolji primer na koji bi se trebalo ugledati, posebno prilikom pravljenja nove infra strukture, je odlaganje fekalija (sludge) u Holandiji, grad Arnhem. Tamo je na kanalizacioni sistem priključen odvod u pristaništu, na koji se u slučaju potrebe pražnjenja fekalnog tanka nakači mobilni merač protoka. Kompletan sadržaj se momentalno prazni u postojeću kanalizaciju a fakturiše se od strane luke po upisanom stanju protokomera. Da bi sve ovo imalo smisla i da bi se sprovelo u praksi treba edukovati pograničnu policiju i carinu. Mi od transporta treba da stvaramo dodatu vrednost, a ne represijom da ga gušimo.

Takođe treba edukovati i učesnike u transportu. Verujte mi na reč, nikome od njih posle Bezdana neće pasti na pamet da bilo šta bace u vodu. Uvođenjem standarda u vremenskom periodu od 2-3 godine mogli bi smo da uvedemo red na naše reke što se tiče ove vrste zagađenja. Uz to Republika Srbija bi imala veliku finansijske koristi od toga.

Kapetan Igor Dorčić
Zapovednik vrste A

Problem snabdevanja gorivom putničkih brodova u Republici Srbiji

UPLS 18. oktobra 2019.

Pošto je putnički saobraćaj na Dunavu u ekspanziji želeli bi da ukažemo na mogućnosti koje on pruža za trgovinu naftnim derivatima i mazivom.

Kao što je poznato trenutno u Republici Srbiji brodovi mogu da se snadbevaju pogonskim gorivom na četiri mesta (Luka Novi Sad, Mondo Luka Beograd, Veliko Gradište i Prahovo).

Međutim za putničke brodove su ta mesta skoro pa neprihvatljiva iz više razloga:

1. Brod mora da napusti pristanište da bi se snabdeo gorivom

2. Putnici moraju da napuste brod prilikom snadbevanja gorivom (pored republike Hrvatske jedini primer u Evropi) iako su svi brodovi opremljeni sa euro spojem a Srbija je potpisnik ADN sporazuma što podrazumeva visok tepen edukacije u rukovanju opasnim teretima, između ostalog i derivatima.

3. Republička uprava carina ima neki urođeni strah da će neko sa putničkog broda prokrijumčariti gorivo, iako takav slučaj još nije zabeležen i verovatno nikada neće ni biti.

Kakve posledice trpe građani Republike Srbije zbog toga?

Imajući u vidu broj prolazaka brodova kroz Srbiju i imajući u vidu da brod potroši od Pasave (Nemačka) do Crnog mora (Rumunija) i nazad oko 70.000 litara goriva i 220 litara ulja, to bi matematički izgledalo ovako. Kada bi Republika Srbija od litre goriva imala samo 1dinar (jedan dinar) to bi hipotetički moglo da donese zaradu od 700.000 evra godišnje samo na osnovu trgovine gorivom sa putničkim brodovima. Siguran sam da država ima više od jednog dinara po litri goriva tako da je i mogućnost zarade mnogo veća. Ovako se svi ti brodovi snadbevaju u Nemačkoj, Austiji i Mađarskoj te mi ostajemo uskraćeni za punjenje našeg budžeta.

Moguće rešenje: Naši privrednici već godinama mole da im se dozvoli snadbevanje goriva tako što će sa brodom specijalno konstruisanim za to doći na bok putničkog broda i snadbeti ga gorivom. Rešenje bi bilo da im se to i dozvoli a carina bi mogla da kontrolom broda za snabdevanjem i otpemnice sa broda ima punu kontrolu nad prometom derivata.

FOTO: Branislav Vajda, Bunkerisanja goriva u Budimpešti i Beču

Takva rešenja se koriste u svim zemljama EU: Holandiji, Nemačkoj, Austriji, Mađarskoj, Bugarskoj i svuda to funkcioniše bez problema, te bi molili naše organe vlasti da se upoznaju sa takvim načinom snadbevanja brodova i daju mogućnost našim građanima da žive bolje koristeći te pogodnosti. Malim smanjenjem akcize i poreza na gorivo za brodove mogli bi postati lideri u snabdevanju goriva brodova u tranzitu kroz našu zemlju. Želimo da podsetimo da je saobraćaj putničkih brodova u stalnom porastu i da beleži najveći rast te grane privrede u Evropi.

Kapetan Igor Dorčić

Zapovednik vreste A

Birokratsko uništavanje rečnog turizma u Srbiji

UPLS 23. oktobra 2019.

Početkom turističke sezone smo pisali o izazovima koji su pred nama a tiču se razvoja i organizacije turizma na domaćim rekama. Od problema koje smo tada naveli primetili smo da ozbiljno nije rešen ni jedan, pogotovo kada već sad znamo da ako se ovim tempom nastavi, nećemo imati nikakvu ni sledeću sezonu nego ćemo opet uz improvizaciju, u zadnji čas navoditi višu silu i našu nesposobnost prebacivati na druge, neumitne faktore.

Da bi pokušali da sprečimo novi fijasko opisaćemo ukratko glavne probleme iz perspektive radnika u rečnom turizmu. Problemi postoje već više od 30 godina i ne rešavaju se već samo komplikuju i umnožavaju povećanjem obima plovidbe brodova kroz našu zemlju.

Prvi i najozbiljniji problem predstavlja zastareli i vrlo složeni zakon o Državnoj granici. Od kako je policija zamenila vojsku u kontroli državne granice pojavili su se prilično složeni problemi, uglavnom administrativne prirode, koji inače jednostavnu proceduru pretvaraju u noćnu moru zapovednika brodova koji plove kroz našu zemlju.

Da pojasnimo:

Bilo koji brod kada pređe državnu granicu sa Mađarskom plovi do Bezdana gde radi ulaznu reviziju Republike Srbije nastavlja dalje putovanje kroz našu zemlju do svog krajnjeg odredišta. Ukoliko je u tranzitu izlaznu reviziju radi u Velikom Gradištu i nastavlja dalje svoj put. Putnički brodovi se ne zadržavaju u Bezdanu nego nastavljaju putovanje do grada gde planiraju da stanu i tu se radi ulazna i često izlazna revizija. Tako ispada da imamo važan granični prelaz u Beogradu i Novom Sadu. To je sve lepo zamišljeno da bi se ubrzao postupak prelaska granice ali… Kargo brodovi, i pored toga što imaju reviziju (overen spisak posade i pasoše), moraju da se prijavljuju i odjavljuju policiji svaki put kada negde staju. Posade moraju da se ukrcavaju/iskrcavaju isključivo na zvaničnim graničnim prelazima, znači u obzir dolaze samo: Bezdan, Novi Sad, Beograd i Veliko Gradište! To, osim što je glupo, nelogično i paranoično, još je i veoma skupo za vlasnike brodova i posade. Da bi dostavio odlazni ili dolazni raport zapovednik često brodom plovi od barži do pontona. Ti brodovi imaju potrošnju od stotinak litara po satu vožnje tako da prostim računom možemo izračunati da dostava papira na ponton ponekad košta nekolilo stotina eura vlasnika brodarske kompanije. Da ne spominjemo prilično nekulturan način ophođenja službenika ukoliko procedura nije obavljena u skladu sa njihovim očekivanjima.

Drugi primer koji možda i najviše pokazuje apsurdnost trenutnog sistema, je granični prelaz za putničke brodove u Beogradu. Ponton za pristajanje se nalazi u samom centru Beograda a granična policija ga tretira kao prelaz na aerodromu. Sama procedura obavljanja revizije nije sporna i obavlja se uglavnom dovoljno brzo, ali pojavljuje se jedan, za nas neshvatljiv problem. Kada brod stane na ponton u Beogradu NIKO NE MOŽE da uđe na taj isti brod osim putnika i članova posade. Grančna policija se poziva ne eksteritorijalnost. Postavlja se pitanje šta to znači? Da pojasnimo problem. Često na putničkim kruzerima rade ljudi poreklom i državljanstvom Republike Srbije. Ugovori su često na više vezanih meseci i ljudi često ne vide svoje familije do dolaska u Srbiju. Po dolasku tj. uplovljenju u Srbiju, ljudi često nemaju puno slobodnog vremena ili ne mogu da dobiju slobodan dan te porodicu pozovu, uz dozvolu kapetana, na brod u posetu. Tada dolazi do neočekivanog problema jer policije **NE PUŠTA NIKOG** na brod, čak ni na insistiranje zapovednika broda. Mislim da nema potreba opisivati koliko ta nelogičnost u “odbrani”

državne granice, donosi razočarenja i revolta kod ljudi koji su tom bahatošću pogođeni. Najjednostavnije pojašnjeno, granična policija pravi ogromnu pometnju. Mi smo JEDINA zemlja, osim Ukraine (gde je ratno stanje) gde se koriste ovakve metode. Smatramo da bi se stvari ubrzale i rasteretile uvođenjem jednog prelaza na ulasku/izlasku iz zemlje te da se po obavljenom pregledu broda ljudi mogu slobodno kretati po zemlji i pristajati brodom gde god požele u dogovoru sa agentom. Mislim da je nepotrebno navoditi da se na Dunavu graničimo sa zemljama Evropske unije sa kojima bi, verujemo, uz malo dobre volje, moglo da se dogovori o zajedničkoj kontroli brodova. Ovakav rad osim što usporava razvoj turizma i privrede u velikim gradovima takođe nanosi nesagledive posledice u graničnom pojasu sa Republikom Rumunijom. Primer je razvoj turizma u Đerdapskoj klisuri, gde trenutno dominiraju Rumuni sa malim brodićima i čamcima jer granična policija, kroz birokratiju, sputava naše preduzetnike da se ostvaruju ozbiljnije na tom polju.

Drugi veliki problem koji koči razvoj turizma su mesta za pristajanje.

Početkom godine smo pisali o problemu mesta za pristajanje i ukazali smo na grubo ugrožavanje bezbednosti plovidbe zbog nespremnosti da odgovorimo na zahteve tržišta. Tada su iz nadležnog ministarstva objavili da će otvoriti novi ponton za pristajanje putničkih brodova u Zemunu i da će to biti već u avgustu. Avgust je davno prošao a pontona i dalje nema. Informacija koja je nas, profesionalne lađare, najviše zbunila je da će taj novi ponton moći da primi maksimum dva broda od 110 metara!?

Da bi se bilo koji brod privezao na obalu potrebno je da ima samo prilaz obali i uporne tačke na obali koje se stručno nazivaju bitve. Ploveći po Rajni u Nemačkoj neretko na mestima za vez pronalazimo i alke ukopane u zemlju a pontoni su često dužine samo 20-ak metara, dovoljno dugački da se na njih postavi recepcija broda. Najbolji primer zarade od turizma i od pristajanje putničkih brodova je Austrija. U toj zemlji su od starih objekata i bitava na obali napravili sredstvo za čistu zaradu.

Da pojasnimo. Da bi putnički brod negde pristao on mora da ima: pristup obali, pristup infrastrukturi (struja, voda, put). Austrijanci su to rešili tako što su dali privatnicima da vode pontone a država naplaćuje porez i upotrebu infrastrkture.

FOTO: Igor Dorčić Ponton za pristajanje putničkih brodova napravljen od starog šlepa

FOTO: Igor Dorčić Primer vezivanja tri putnička broda na mali ponton od starog šlepa

Ponton je, kao što se vidi na fotografijama, privezan za obalu i fiksiran šorpanjima (metalne cevi koje ga odupiru od obale). Na ovaj odličan, a opet relativno jeftin način, se obezbeđuje sigurnost plovila a ne ugrožava se korito reke kao u slučaju zabadanja šipova (primer u Zemunu).

Važno je napomenuti da su lokalne samouprave napravile neke pontone (Kladovo, Veliko Gradište, Smederevo, Sr. Karlovci) ali da bi krenuli da zarađuju od toga moraju na vreme da predstave svoje potencijale. Planovi za pristajanje putničkih brodova se prave i po dve godine unapred i ako se na vreme ne reaguje i ne najavi spremnost za rad i saradnju rok za razmatranje pristajanje se produžava do sledeće sezone.

Pozivamo nadležna ministarstva, lokalne samouprave i zainteresovane strane da što pre pristupe razmatranju navedenih problema. Ukoliko mi, kao država ne učinimo nešto na poboljšanju ponude, jednostavno ćemo postati destinacija od koje će svi okretati glavu, kao što zbog impozantnosti i turističke promocije Rumunije turisti u Đerdapu gledaju isklesanu glavu u kamenu Decabalusa Rexa a Trajanovu tablu na našoj obali gotovo da niko ni ne pominje jer se od grafita po njoj ništa drugo i ne vidi. Možda bi je neko i primetio da se malo počisti i postavi svetlo?

Upravni odbor UPLS

Predlog rešavanja problema priveza brodova u Beogradu

UPLS 24. oktobra 2019.

Sa nekoliko fotografija u nastavku teksta želimo da se nadovežemo na predhodni članak o pontonima i mestima za pristajanje u Srbiji.

Primer je iz Nemačke, grad Pasava – Lindau. Prikazano je kako se sa vrlo malo ulaganja odlično koristi postojeća infrastruktura. Identično bi moglo da se uradi u Beogradu. Izmeštanjem postojećeg pontona na pogodnije mesto i minimalnim prilagođavanjem obale rešio bi se problem pristajanja putničkih brodova za manje od mesec dana.

FOTO: Branislav Vajda, privez za putničke brodove Passau – Lindau/Mesto za snabdevanje strujom i pitkom vodom

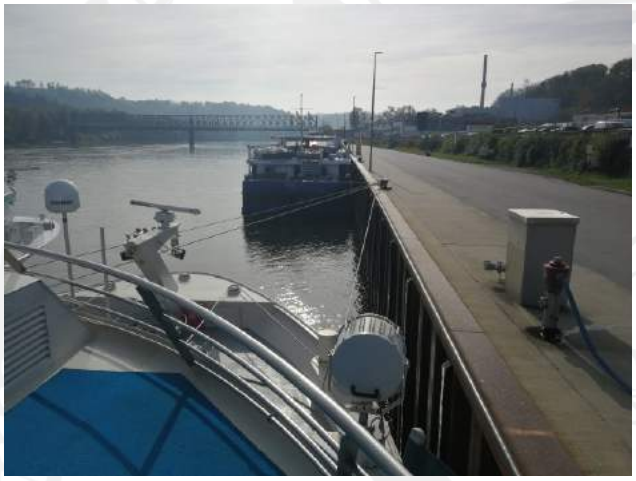


FOTO: Passau-Lindau putnički terminal

FOTO: Veza brod - obala

Želeli bi da napomenemo da se omarići za struju i pitku vodu nalaze na svakih 100 metara prikazanog keja i da je korišćenje obalne struje za brodove OBAVEZNO i da Republika Nemačka to dobro naplaćuje.

Ovakvim rešenjem bi se napravilo više mesta u Savi, smanjila bi se buka od pomoćnih brodskih motora, a kapacitet za prijem brodova bi bio dva do tri puta veći od trenutnog, uz poštovanje svih elemenata bezbednosti plovidbe.

Pozivamo nadležne da razmotre ponuđena rešenja u interesu Srbije i njenih građana.

Upravni odbor UPLS

Održan završni sastanak sa visokim predstavnicima za prijem u ITF i ETF.

UPLS 6. novembra 2019.

05.11.2019. je održan četvrti, završni sastank, sa visokim predstavnicima najprestižnije svetske sindikalne organizacije ITF (International Transport Workers' Federation) i ogrankom za Evropu, ETF (European Transport Workers Federation).

Sastanku su prisustvovali visoki predstavnici: iz Londona, gospodin Fabrizio Barcelona predstavnik ITF-a, iz Brisela gospodin Josef Maurer predstavnik ETF-a, i regionalni predstavnici ITF-a iz Hrvatske, gospodin Neven Melvan generalni sekretar Sindikata pomoraca Hrvatske i gospodin Luka Mišić pravnik Sindikata pomoraca Hrvatske.

Na pethodnom sastanku su utvrđene smernice za prilogađavanje uslovima ITF-a kao i promene u organizaciji rada i delatnosti Sindikata lađara Srbije, koji je zbog intenzivne saradnje sa Pomorcima Srbije prerastao u Sindikat lađara i pomoraca Srbije.

Pored navedenih visokih članova sastanku su prisustvovali predstavnici Udruženja profesionalnih lađara Srbije i predstavnici Udruženja pomoraca republike Srbije. Zvaničan pristup u navedene organizacije bi u potpunosti trebalo da bude pokrenut do kraja 2019. godine. Zvanični, pun pristup, bi trebao da bude potvrđen na zasedanju Skupštine ITF-a u maju mesecu.

Upravni odbor UPLS

Treća godina od potonuća Beograda 10. Odbačena tužba porodice, NIKO odgovoran za pogibiju dvoje ljudi

Prošla je treća godišnjica potonuća samohodnog teretnjaka Beograd 10 u Smederevu, gde su dva člana posade izgubili živote. Za ovaj događaj, koji se dogodio ISKLJUČIVO ljudskom greškom i omaškom u radu sistema bezbednosti plovidbe niko nikad nije izveden pred lice pravde. Pre dva meseca je porodicama

poginulih lađara stiglo rešenje o odbacivanju krivične prijave, koja je podneta 22.12.2017. protiv odgovornih lica, zbog izvršenja krivičnog dela Teško delo proti opšte sigurnosti. Tužilaštvo smatra da ne postoji osnova sumnje za krivično delo koje se goni po službenoj dužnosti.

Porodice su uložile žalbu pozivajući se na nerelevantnost zaključka veštaka zaduženog za slučaj, da je do potonuća došlo zbog zamora materijala. Navedeni zaključak veštaka nije ničim dokumentovan niti su prikazane laboratorijske analize čvrstoće i elastičnosti brodskog trupa.

Mi smo pre dve godine odradili analizu i istragu navedenog događaja sa osvrtom na sva neodgovorena pitanja. Naša zapažanja kao profesionalnih lađara, na žalost niko nije uzeo u razmatranje.

Zataškavanje ovog slučaja je rađeno na svim nivoima a sve češća potapanja brodova kao i povidbene nezgode u našoj zemlji uporno ukazuju da deo sistema definitivno ne funkcioniše kako treba.

Pozivamo tužilaštvo kao i medije da proprate ovaj slučaj kako bi se odgovorni bar pod monitoringom javnosti, naterali da rade svoj posao časno, odgovorno i pošteno.

Upravni odbor UPLS

Izgradnja pristana za putničke brodove Zemun/Beograd

UPLS 20. novembra 2019.

FOTO: Branislav Vajda

Kako smo obavešteni pisanjem medija, država Srbija je uložila 114.000.000 RSD u izgradnju pristaništa za putničke brodove u Zemunu.

Neko bi na ovu vest rekao BRAVO ali naše mišljenje je da je ovo čist promašaj i rasipanje državnog novca .

Ovako glasi naše objašnjenje:

Trenutno je pristan za putničke brodove u Beogradu najlepši na Dunavu (i sa navigacione strane je odličan) ali mi nemamo potrebe da trošimo 1.000.000 evra novca poreskih obveznika za privatan biznis, za koji se postavlja pitanje kada će vratiti uložen novac. Cilj ulaganja je ili da se novac u što kraćem roku vrati, ili da se s njim učini nešto za dobrobit celokupnog društva. Gradnjom pristana u vrednosti od 1.000.000 evra ne postiže se ni jedan od ova dva uslova.

1. Koliko brodova treba da pristane da bi se isplatio uložen novac?

2. Koja je korist za društvo od tog „glamuroznog“ pristana?

U Srbiji su postavljeni pristani u Kladovu, Golupcu, Kostolcu, Smederevu i Novom Sadu. Oni su plaćeni oko 400.000 evra. Pitanje je da li su povratili uloženi novac posle pet godina. Verovatno da nisu, zato što su operativni samo pristani u Novom Sadu i Golupcu, dok ostala tri još nisu u funkciji.

Zašto država ulaže u pristane, a objašnjava nam da moramo da prodamo luke? Tako su prodate Luka Beograd, Luka Novi Sad, Luka Pančevo, Luka Sremska Mitrovica, Luka Prahovo, Luka Bačka Palanka, dok su sve luke u Smederevu takođe privatne.

Sledeća stvar, ti pristani mogu da se naprave mnogo jeftinije. Neće izgledati tako glamurozno i biti najlepši u Evropi ali će vršiti svoju funkciju i donositi brzu zaradu. Mišljenja smo da država treba da dopusti privatnicima da oni prave pristane i da posle naplaćuju uslugu pristajanja brodova i sve dodatne usluge (snadbevanje vodom, odnošenje smeća, pražnjenje fekalnih tankova, pražnjenje tankova rabljenog ulja). Po nama, Država bi trebalo da obezbedti tehničku dokumentaciju za pristane (da bi pristani bili unificirani) i slobodna mesta za postavljanje pontona, a ostalo da prepusti tržištu. Koliko se vlasnik potrudi oko kvaliteta usluge to će mu biti veća zarada i profit, ili možda gubitak. Inače svuda u Zapadnoj Evropi (zemljama Šengena) takva je praksa. Država, preko policije i kapetanija, kontroliše tehničku ispravnost i poštovanje propisa. Bugarska i Rumunija prate trend zemalja Šengena. Jedino Ukrajina, Hrvatska i Srbija imaju „neka svoja pravila“. U Hrvatskoj pristani nisu privatni, ali nisu ni približno frekventni kao pristani u Srbiji. U Ukrajinu putnički brod uplovi samo „greškom“ zato što turističke agencije nemaju vremena za njihove procedure i to je jedini razlog zašto ne pristaju tamo.

Još jedna stvar, u Beogradu postoji kej na koji brodovi mogu da pristaju i ništa nije potrebno graditi niti dodatno ulagati. O tome smo već pisali ranije (Predlog rešavanja problem priveza brodova u Beogradu). Ako bi se konačno regulisao problem koji nameće granična policija, Savski kej bi sa ulagnjem od 0 (nula) dinara postao najpraktičnije pristanište za putničke brodove a grad Beograd bi samo naplaćivao usluge!

Čitav problem nastaje zato što se insistira da granična policija bude na pristanu gde brodovi pristaju. Pitamo se ZAŠTO?

U Luci Beograd postoji pristan gde je granična policija i u Novom Sadu postoji pristan granične policije. Interesantno je da u Novom Sadu mogu da se koriste pontoni gde nema granične policije dok u Beogradu to nije slučaj. Pitanje je ZAŠTO?

Mišljenja smo da brodovi mogu da odrade reviziju (graničnu kontrolu) na pontonu policije, a da posle toga mogu da pristaju gde god žele. Mislimo da niko iz policije ne bi mogao da pobije ovu tvrdnju. Kako strani državljani mogu da uđu automobilom, autobusom, kamionom ili avionom, prođu istu takvu kontrolu i slobodno se kreću kroz našu državu? Mi ne vidimo ni jedno valjano objašnjenje zašto to ne bi važilo i za strane brodove!

Pozivamo nadležna ministarstva da se ozbiljnije pozabave predočenom problematikom, na prvom mestu zbog javnog interesa, racionalne potrošnje državng novca i povećanja profita sa minimalnim ulaganjem u već postojeću infrastruktuturu. Takođe pozivamo Ministarstvo unutrašnjih poslova da se ozbiljno pozabavi problemom granične kontrole za rečni saobraćaj. Trenutni propisi su zastareli i izazivaju ogromnu materijalnu štetu brodarima i kompanijama koje se bave plovidbom a i samoj Državi. Nepotrebno je podsećati da se Srbija na rekama graniči sa zemljama Evropske Unije, osim u Savi sa Bosnom, odnosno Republikom Srpskom.

Upravni odbor UPLS

REAGOVANJA:

Bespotrebno potrošenih 1.000.000 eura, koliko košta gradnja pontona u Zemunu, moglo je da pokrije desetogodišnji rad VTS centra, tj. centra za praćenje brodova i bezbednost plovidbe. Taj centar je napravljen i postoji ali niko u njemu ne radi. Da bi taj centar radio 24h svaki dan potrebno je da se zaposli minimum 8 ljudi. Ako tih 8 ljudi dobije platu od 100.000 dinara po osobi to bi značilo da bi njihova primanja za godinu dana, sa svim doprinosima državi, iznosila 15.648.000 što iznosi 130.400 eura godišnje. Dakle prostom matematikom dolazimo do desetogodišnjeg finansiranje službe koja je neophodna za normalno funkcionisanje rečne plovidbe i uz koju bi i granična policija i uprava carine imali olakšan posao a samim tim bi se i obim saobraćaja povećao i poboljšao.

Problem ulazno/izlazne revizije na potezu koje pokriva granični prelaz Novi Sad/Apatin

UPLS 8. novembra 2019.

FOTO: Milivoje Šujdović

Kao što je poznato, u Novom Sadu i u Apatinu ili Bezdanu, brodovi rade izlaz iz zemlje prilikom odlaska u Republiku Hrvatsku, (luke Vukovar ili Osijek). To ne bi bilo ni vredno pomena da se brodovi kojim slučajem ne moraju vratiti nazad u neku od luka u Republici Srbiji. Tu dolazimo do vrlo interesantne situacije. Primera radi, navešćemo samo jedan od mogućih situacija sa kojima se susreću lađari i poslodavci tj. vlasnici brodova.

Primer: Brod plovi za Vukovar na istovar, odradi izlaznu reviziju u Novom Sadu. U Vukovaru odradi ulaznu reviziju, završi istovar, napravi izlaznu reviziju i ima zakazan utovar u Bogojevu. Brod mora da otplovi nizvodno do Novog Sada, uradi ulaznu reviziju i onda ponovo otplovi uzvodno ka Bogojevu. I sta je tu čudno, pita se neupućen. Čudno je to što je Vukovar na 1335 km a Novi Sad na 1255 km reke Dunav, a Bogojevo na 1367 km reke Dunav!!! Prostom računicom, dolazimo do toga da je brod prešao nizvodno 80 km pa potom uzvodno 112 km umesto da otplovi uzvodno od Vukovara ka Bogojevu i pređe uzvodno SAMO 32 km!!!

Ako uzmemo da je prosečna potrošnja goriva po pređenom satu oko 200 litara, a brod pređe u proseku 10 km/h dolazimo do cifre od gotovo 3500 evra čistog gubitka na gorivu. Tome još treba dodati dnevnicu članova posade i izgubljeno vreme u plovidbi. Ukupan gubitak ZBOG ZASTARELE BIROKRATIJE i nedostatka volje odgovornih, iznosi između 2.000 i 5.000 evra, u zavisnosti od broda i uslova plovidbe.

U toku jedne godine takvih slučajeva ima poprilično. Imamo brodove koji plove van svake logike i zdravog razuma.

Sve to naravno, povećava troškove poslovanja i prostom matematikom dolazimo do velikih novčanih iznosa. Valja spomenuti da ovakvom plovidbom brodova, po našem mišljenju bespotrebnom, povećavamo i zagađenje životne sredine izduvnim gasovima zarad birokratskih anomalija.

Kao moguće rešenje, mi iz Udruženja profesionalnih lađara Srbije predlazemo sledeće:

Da se revizije određuju u Bogojevu i Bačkoj Palanci poput revizija za putničke brodove u Donjem Milanovcu. Prilikom doplovljenja putničkog broda iz

inostranstva u Donji Milanovac, šalju se putničkim vozilom službenici carine i policije i odrađuje se ulaz u Republiku Srbiju na licu mesta. Ne vidimo nikakvu prepreku da se ista procedura primeni i za brodove koji dolaze iz Republike Hrvatske u luke Bogojevo i Bačka Palanka. Nepotrebno je napominjati da u navedenim gradovima postoji redovan kopneni prelaz između Srbije i Hrvatske. Smatramo da time ne bi ni na koji način bilo ugroženo delovanje službi zaduženih za proceduru prelaska državne granice. U praksi takav način kontrole prelaska državne granice već funkcioniše samo ga treba primeniti i na pomenutom sektoru. Sa ovim bi se olakšalo poslovanje brodarskih kompanija, smanjili troškovi poslovanja i olakšao i ionako već vrlo težak posao ljudi koji rade na brodovima.

Kapetan Miodrag Pančić
UPLS Dana 06.11. 2019. godine

Nasedanje broda IZZA sa objektima na 1246 km Dunava

UPLS 11. decembra 2019.

Samohotka Izza sa četiri teretne barže , u formaciji sastava tri dužine i dve širine u nizvodnoj plovidbi, nasela je na 1246 km 10.12.2019 oko 16:30h. Ostali učesnici u plovidbi su se susreli sa velikim problemom u komunikaciji sa nasednutim plovilom i sama bezbednost plovidbe je bila ugrožena zbog ograničene širine i onemogućavanja plovidbe ostalim brodovima. Lučka kapetanija nadležna za taj sektor nije radila u pomenutom momentu.

Sektor na kome se odvija plovidba je sam po sebi kritičan a objekti koji nasedaju i pritom nisu izloženi nikakvoj kontroli izazivaju opasnost za ostale učesnike u plovidbi, praveći mangure prilikom odsukivanja objekata. Tako menjaju gabarite plovnog puta i narušavaju bezbednost plovidbe.

Potrebno je izvšiti inspekcijski nadzor nad samohotkom Izza i proveriti stanje na plovnom putu nakon oduskivanja i obavestiti sve učesnike u plovidbi o stanju na pomenutom sektoru. Ovo je jos jedan primer da Lučke kapetanije moraju da rade 24h ili da se pokrene Centar za kontrolu i praćenje plovidbe u službi bezbednosti i zaštite ljudi i objekata.

Upravni odbor UPLS

UPOZORENJE za brodare, promena u sektoru Gložan, 1284 km Dunava

UPLS 16. decembra 2019.

UPLS I UPLS

Na kilometru 1284,9 Dunava, primećena je opasna promena u plovnom putu. Navigatori prijavljuju suženje plovnog puta koji nije adekvatno obeležen. Poslednji izveštaj je od juče, 15.12.2019. gde je navigator obavestio da su u nizvodnoj plovidbi zakačili dno u plovnom putu, tačno poviše crvene bove 100m a nekih 40m bočno od nje. Na vodostaju Novi Sad 111cm i gaz 250cm sa četri teretne barže i jednom praznom.

Upozoravamo sve navigatore i brodare da obrate posebnu pažnju na navedenom sektoru a na nadležno ministarstvo i Direkciji za vodne puteve, da izvrše merenje i dodatno obeležavanje navedene deonice. Potrebno je postaviti minimum još jednu crvenu bovu kako bi navigatori mogli bezbedno da savladaju krivinu.

Isti brod je prijavio i potpunu neobeleženost u uslovima noćne plovidbe Žeželjevog mosta u Novom Sadu, što je nedopustivo, pogotovo dok traju radovi na uklanjanju privremenog mosta "Boško Perošević".

Pozivamo brodare, da u slučaju havarije obavezno pokrenu proces naplate štete od osiguranja a osiguravajuća društva da se više uključe u praćenje i analizu brodarske struke i problematiku i rizike koju plovidba povlači, kako bi se izbegli materijalni gubici i ljudski životi.

Upravni odbor UPLS

Koliko košta nerad ministarstva?

FOTO: Branislav Vajda

Poznato je da su srpski lađari bili među cenjenijima na Dunavu.

Prvi smo počeli da koristimo potiskivane sastave, imali smo najveću tankersku flotu na Dunavu, najveće sastave i prvi smo počeli da uvodimo brodove sa preko 3000 ks.

Šta se to promenilo u poslednjih 10 godina?

Za srpske lađare mnogo toga.

Pre 1991 godine smo imali najefikasniju obuku lađara na Dunavu. Selekcija se vršila jako dobro, brzo i efikasno. Firme su uzimale puno početnika (brodaraca, pripravnika za strojara i pripravnika za poručnika) i bile su zadovoljne ako od njih posle dve godine na poslu ostane 30% primljenih. Posao je surov i težak. Tehnologija u to vreme nije bila na nivou kao danas i nisu svi mogli da izdrže te uslove rada.

Naši lađari su plovili od Kelhaima u Nemačkoj do Izmaila i Uzdunaiska u Ukrajini i sva njihova ovlašćenja (plovidbene dozvole) su bila priznata svuda. Mogli ste u Nemačkoj ili Austriji da izvršite prepis našeg ovlašćenja i da dobijete identično nemačko ili austrijsko.

Prve promene nastaju posle 2008 godine i početka primene novih uredbi.

Naša ovlašćenja zbog nekih malverzacija postaju nepoželjna i nepriznata. Iako su isti ljudi na brodovima, zapadne zemlje odbijaju da nostrifikuju njihova dokumenta.

Posle toga dolazi čuvena zamena dokumenata. U tom procesu ministarstvo pravi nova dokumenta i prevodi dokumenta iz EU kao polaznu tačku. Međutim uzimaju loše prevodioce, a zaposleni u ministarstvu su brod videli samo u prolazu, ne konsultuju struku i urušavaju kompletan sistem lađarstva u Srbiji.

Ovom promenom postaje besmislena brodarska škola u Srbiji i po zvanju se izjednačavaju svi. Kapetan sa 30 godina plovidbenog iskustva i početnik od 22 godine dobijaju ista ovlašćenja. Neka od ovlašćenja postaju potpuno beskorisna i služe samo za ponovne malverzacije.

Pošto naše Ministarstvo nije znalo adekvatno da prevede obrazce ovlašćenja, brodarskih knjižica i brodskog dnevnika, to je stvorilo ogromne probleme ljudima koji plove van granica Republike Srbije.

Na primer u našem brodskom dnevniku nije moguće upisati format plovidbe B jer ne postoji dovoljno rubrika za to. Pošto brod ima dovoljno posade brodar očekuje da brod plovi 24 sata ali je to nemoguće upisati pravilno u brodski dnevnik. Kazna za prekoračenje plovidbe je 100 evra po satu ali niko u ministarstvu nije našao vremena da ispravi grešku i tako već skoro šest godina.

Sledeći primer je brodarska knjižica. Pokušavaju već deset godina da precrtaju knjižicu koja se koristi u EU ali ne uspevaju, iako je za to potrebno nekome, ko poznaje rad na kompjuteru, najviše osam sati rada. Posledica toga je da nije moguće overiti našu knjižicu u EU, a do skora (do pre godinu dana) je bilo nemoguće i u Republici Srbiji za ljude koji plove na brodovima sa stranom zastavom. Samim time nije moguće napredovati.

Primer ovlašćenja:

Za ovlašćenje koje poseduje kapetan iz EU kod nas je potrebno imati čak 5 različitih ovlašćenja. Zamislite kako to izgleda poslodavcima u EU?

Ovlašćenje za zapovednika vrste B je nemoguće steći u Republici Srbiji bez malverzacija, a samim tim nije moguće postati Kapetan, a sam sistem zvanja je toliko konfuzan da nikom nije u potpunosti jasno šta se može a šta ne. Službenici u kapetanijama su često nedovoljno upućeni ili nezainteresovani da potencialnog kandiata upute u proceduru pa mnogi mladi ljudi odustaju pre nego što i počnu te odlaze u druge zemlje EU gde vade neophodna dokumenta i kasnije polažu za viša zvanja.

Mi smo jedina zemlja u Evropi gde neko ide četiri godine u školu i završava školu bez ikakvog zvanja. To isto zvanje u Mađarskoj se dobije posle tri nedelje kursa, a u Rumuniji posle mesec dana. Zapadne zemlje znaju za naš problem, tako da u Mađarskoj osoba koja je završila našu brodarsku školu može da se vodi na brodu kao mornar sa ispitom ukoliko prikaže diplomu srednje brodarske škole. Apsurdno, ali u našim kapetanijama to ne priznaju.

Naša zvanja nisu priznata na Dunav-Majna kanalu i Majni iako u našim dokumentima izdatim od Ministarstva saobraćaja i infrastrukture piše da su validna. Ko poveruje našoj državi rizkuje kaznu od minimum 5.000 evra, a nisam siguran da je ministarstvo spremno da refundira tu kaznu. Da bi plovili po kanalu Majna – Dunav naši poslodavci moraju da angažuju loceve (sprovodnike brodova) što povlači velike dodatne troškove transporta te smanjenu konkurentnost na tržištu. Ovaj status traje već osam godina, neverovatno zar ne.

Samo za informaciju, najveća kompanija za rečna krstarenja u svetu Viking Cruises, ne prima u radni odnos radnike koji imaju brodarsku knjižicu izdatu u Republici Srbiji, mislim da to nije slučajno. Na žalost, sve je više kompanija koje zbog navedenih problema otpuštaju naše ljude ili se naši ljudi sami opredeljuju za ponovno polaganje u Nemačkoj ili drugim zemljama EU kako bi sačuvali posao i obezbedili egzistenciju za svoje porodice.

Kalkulacija gubitaka:

Sada ćemo da vam pokažemo minimalnu kalkulaciju koliko je nerad, tačnije nedovoljan rad ministarsva koštao građane Republike Srbije u poslednjih 10 godina.

Naši lađari su do 2005. u zapadnim zemljama EU koje su na Dunavu činili i do 20% nautičkog osoblja, a danas smo na nivou statističke greške sa nešto manje od 3% osoblja.

U toj grani industrije je oko 50.000 radnika i sva zanimanja i zvanja su jako deficitarna.

Zanimanje je specifično, pa naši ljudi rade na zapadu, a žive u Srbiji.

Uzmimo da je prosečna plata 1.500 evra, za 12 meseci to je 18.000 evra.

3% učešća, je oko 1.500 ljudi.

1.500 zaposlenih x18.000 evra zarade daje sumu od 2.700.0000 (27 miliona) evra.

Za deset godina to je 270.000.000 (270 miliona) evra koje nije ušlo u našu zemlju. Republici Srbiji bi samo po osnovu PDV-a pripalo 54 miliona evra.

Naravno nerad našeg ministarstva su iskoristile Rumunija i Bugarska. Njihov udeo sa nekadašnje statističke greške je došao na preko 30%. Zamislite samo koliki finansijski priliv na osnovu ovoga beleže te zemlje.

Neko će reći da su te zemlje u EU i da im je zato lakše. Međutim to nije istina, i Hrvatska je u EU pa njihovih radnika skoro i da nema.

Samo da se zna, Republika Srbija je procedure prepisivala od Republike Hrvatske. Možda su ipak trebali da prepišu od ostalih zemalja EU?

Jedino Republika Srbija, Republika Hrvatska i Ukraina imaju drugačije brodarske knjižice od ostalih zemalja na Dunavu.

Mislimo da zaposleni u Ministarstvu treba da rade u interesu građana Republike Srbije i da uspostave kontakt sa kompanijama i radnicima da bi shvatili šta treba i kako da rade. Iz priloženog se vidi da oni ne shvataju šta je njihov posao i koliko ne činjenje neophodnih poteza ugrožava i uništava domaće brodarstvo i domaću privredu. U ovom članku se nismo dotakli istih, čak i većih problema koje doživljavaju pomorci i zaposleni na morskim brodovima a gde su gubici, zbog nestručnog i neodgovornog ponašanja i poteza našeg ministarstva, mere iznosima nekoliko puta većim od navedenih na rekama.

Upravni odbor UPLS

Crni bilans za 2019. godinu

SMEDEREVO 04.02.2019.
Kako saznaju „Smederevske novine“, dvdesetjednogodišnji N.A. se utopio u Dunavu kod Smedereva, a za njegovim telom se još traga. Prema nezvaničnim saznanjima, do utapanja je došlo nakon što su trojica mladića pokušali da sa jednog ukotvljenog broda ukradu naftu. Oni su se čamcem približili brodu, pokušali da otvore rezervoar, ali je jedan od njih, pod još nerazjašnjenim okolnostima, upao u reku.
https://smederevskenovine.rs/2019/02/04/utopio-se-mladic-u-dunavu/
PANČEVO 23.02.2019.
Na reci Dunav u visini naselja Milje kod Pančeva pronađeno je telo muškarca.
https://www.republika.rs/hronika/hronika/118733/nesrecan-slucaj-brod-udario-camac-muskarac-ispao-utopio
NOVI SAD 27.04.2019
Dva muškarca srednjih godina nestala su u nedelju 7. aprila na Dunavu kod Kamenjara, nezvanično saznaje portal nsuzivo.
http://www.mojnovisad.com/vesti/na-dunavu-kod-kamenjara-nestala-dva-muskarca-id27224.html
Tela novosadskih ribolovaca Dragana Risa (48) i Milorada Popovića zvanog Pop (66) isplivala su iz Dunava dve nedelje nakon tragedije.
http://www.mojnovisad.com/vesti/pronadjena-tela-pecarosa-nestalih-na-dunavu-kod-kamenjara-id27415.html
APATIN 27.04.2019.
Barta (33) iz Sombora smrtno je stradao u subotu, oko 17.30 časova, na Dunavu, između ovdašnjeg Brodogradilišta i restorana „Plava ruža“ u Apatinu. Mladić se utopio u prevrtanju skutera. Kako smo nezvanično saznali, tom prilikom na skuteru je sa njim bilo dvoje dece njegovih prijatelja, ali su oni srećom preživeli.
Izvor
http://www.novosti.rs/vesti/naslovna/hronika/aktuelno.291.html:791672-TRAGEDIJA-KOD-APATINA-Muskarac-se-utopio-u-Dunavu-spasena-devojcica-12-lekari-se-bore-za-zivot-trogodisnjeg-decaka
MAUTHAUZEN 26.05.2019.
Jedan 29-godišnji srpski državljanin, član posade slovačkog rečnog broda, utopio se u Dunavu kod Mauthauzena. Brod pod Slovačkom zastavom, na kojem je radio Srbin, u petak se prilikom isplovljenja iz luke Ens na Dunav isprečio zbog visokog vodostaja, te udario u most kod Mauthauzena.
https://www.novosti.rs/vesti/naslovna/hronika/aktuelno.291.html:796865-TRAGEDIJA-U-AUSTRIJI-Srpski-mornar-29-se-utopio-u-Dunavu
KOSTOLAC 10.06.2019.
U NEDELjU po podne, na Kostolačkom kanalu, u nesreći izazvanoj strujnim udarom na jedrilici, jedna

osoba je nestala, a dve su povređene. Za nestalim se i dalje traga, a nesreća se dogodila kada je jarbol plovila, na kojem su se nalazila trojica Beograđana, prišao blizu žica dalekovoda,
https://www.novosti.rs/vesti/naslovna/hronika/aktuelno.291.html:799713-Jedrilica-naletela-na-dalekovod-otac-povredjen-od-sina-ni-traga
U Kostolačkom kanalu, nakon višednevne potrage, pronađeno je telo Ivana Đ. (46) iz Požarevca, koji je nastradao 10. juna, nakon strujnog udara na jedrilici.
https://www.novosti.rs/vesti/naslovna/hronika/aktuelno.291.html:800480-NAKON-VISEDNEVNE-POTRAGE-Nadjeno-telo-stradalog-na-jedrilici

NOVI SAD 07.08.2019.

B.M. (51) utopio se juče u Dunavu kod Mačkovog spruda.
http://www.mojnovisad.com/vesti/utopio-se-u-dunavu-kod-mackovog-spruda-jos-uvek-se-traga-za-telom-id28972.html

TARAŠ 18.07.2019.

Dana 18.07.2019. motorni potiskivač TORO 3, sudar sa splavom na reci Tisi, u blizini sela Taraš, dvoje lakše povređenih na splavu.

RAM 27.07.2019.

Dana 27.07.2019. oko 14h na 1075 km reke Dunav, kod mesta Ram, došlo je do požara u mašinskom delu potiskivača/ledolomca Petrovaradin. U momentu požara, brodu Petrovaradin su u pomoć priskočile posade sa brodova koji su bili u okruženju. Osim blažeg trovanja dimom niko od posade nije stradao.

BEOGRAD 28.07.2019.

Probijanje broda Podgorina na 15 km reke Save.Prilikom isplovljenja sidrena šapa je zakačila čelično uže sa pontona i došlo je do slaganja i probijanja brodskog trupa. Zabeležena je veća materijalna šteta.
Izvor: Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju

RAM 05.08.2019.

Prevrtanje barži (potisnica) u vlasništvu firme DMB Shipping. Nezgoda se dogodila u blizini mesta Ram, na 1076,2 km reke Dunav. Bez ljudskih žrtava.

BEOGRAD 18.08.2019.

BEOGRAD: Telo 14-godišnje devojčice pronađeno je večeras u reci Savi kod Makiša.Blic navodi, pozivajući se na nezvanične informacije, da je nestanak devojčice prijavljen danas oko 17 sati i da su telo, nakon višečasovne potrage, našli ronioci Žandarmerije. Kako se prenosi, devojčica je navodno bila na jednom od privatnih splavova kod Makiša, a u jednom trenutku neko od okupljenih je primetio da je nema, posle čega je počela potraga.
https://www.dnevnik.rs/hronika/beograd-telo-devojcice-14-nadeno-u-reci-savi-18-08-2019

NOVI SAD 20.08.2019.

Dunav u Novom Sadu, jutros oko 9 sati se, po nezvaničnim saznanjima, utopio muškarac starosti između 60 i 70 godina. Ljudi koji su se zatekli u blizini, odmah su obavestili policiju, te je organizovana potraga.Pretpostavlja se da je reč o pecarošu, koji je ispao iz čamca. Navodno je pokušao da se domogne plovila, ali u tome nije uspeo i potonuo je.
https://www.novosti.rs/vesti/naslovna/hronika/aktuelno.291.html:813290-Utopio-se-pecaros-u-Dunavu

ZEMUN 09.09.2019.

Dalibor Andonov Gru (46) poginuo je kada je prilikom vožnje kajta upao u Dunav.
http://rs.n1info.com/Vesti/a524399/Poginuo-reper-Dalibor-Andonov-Gru.html

JEZERO ĆELIJE 16.09.2019.

Njegoš Radosavljević (28), pripadnik Vatrogasno-spasilačkog bataljona iz Kruševca, utopio se u ponedeljak u jezeru Ćelije. Potraga za njim trajala je satima, a onda su ronioci u noćnim satima pronašli njegovo telo. Kada su ga izvukli, na njegovom telu konstatovane su povrede slepoočnice i ramena, pa se pretpostavlja ga je zakačila elisa na čamcu. Nesreća se dogodila u popodnevnim satima nakon spasilačke vežba na jezeru Ćelije kod Kruševca.
https://www.blic.rs/vesti/hronika/utopio-se-vatrogasac-njenog-radosavljevic/6xhrxqe

Brod SALAJKA

Dana 26.09.2019. oko 19:30h, usled plovidbene nezgode je došlo do potonuća samohodnog teretnjaka "Salajka". Do potonuća je došlo nakon udara broda u neobeleženu potopljenu baržu koja se nalazi u desnoj obali na 1166 km reke Dunav, Ada Huja, Beograd. Svi članovi posade su spašeni uz pomoć lokalnih ribara koji su priskočili u pomoć.

ŠID

Udavila se dva migranta u jezeru kod Šida. Na jezeru Sot kod Šida u utorak su se utopila dva punoletna migranta.IZVOR: TANJUG UTORAK, 1.10.2019. | 15:11

APATIN 10.11.2019.

Četvorica migranata nestala su u Dunavu kod Apatina, prilikom pokušaja da ilegalno pređu u Hrvatsku, nezvanično saznaje N1. Čamac pun migranata koji su išli ka Hrvatskoj se sinoć prevrnuo na Dunavu kod Apatina, u blizini vikend naselja Vagoni.
Izvor:
http://rs.n1info.com/Vesti/a542803/Prevrnuo-se-camac-s-migrantima-kod-Apatina-traga-se-za-nestalima.html

ZLATARSKO JEZERO 14.11.2019

Ronioci Žandarmerije pronašli su u Zlatarskom jezeru, kod Nove Varoši, beživotno telo Milutina Rističevića (61) iz Užica koji je u ponedeljak, iz nepoznatog razloga ispao iz svog čamca u jezero i udavio se.
https://www.novosti.rs/vesti/naslovna/hronika/aktuelno.291.html:830174-Milutin-je-ispao-iz-camca-i-stradao-Ronioci-pronasli-telo-Uzicanina-koji-se-utopio-u-Zlatarskom-jezeru

KARAVUKOVO 23.12.2019.

Prevrnuo se čamac, poginulo šest osoba, od toga dvoje dece.
http://rs.n1info.com/Vesti/a554755/Prevrnuo-se-camac-s-migrantima-kod-Karavukova.html

Crni bilans za 2019. godinu:

23 izgubljena života
1 požar na brodu
3 potonuća broda
2 velike havarije sa velikom materijalnom štetom bez ljudskih žrtava

Pozitivna stavka je da u 2019. godini nije bilo leda pošto bi materijalna šteta bila značajno veća usled nedostatka ledolomaca i brodova za posebne namene.

Umesto zaključka

Pomak u rešavanju problema u lađarstvu se vidi. Najveći uspeh je ostvaren kod obeležavanja plovnog puta i tu se dobro pokazao rad i organizacija Plovputa. Na žalost gorući problemi i dalje nisu rešeni. To su problemi rada kapetanija pristaništa, kontrole i bezbednosti plovidbe, validnost plovidbenih ovlaštenja, obeleženost opasnih mesta kao i sinhronizacija u radu kapetanija, carine, granične policije. Po našem mišljenju, najveći je problem reorganizacije obrazovanja i edukacije svih učesnika u plovidbi i gubljenje trke sa zemljama iz okruženja, zbog nedovoljne angažovanosti i brzini rešavanja najbitnijih problema kao i zbog nepotrebnog razbacivanja državnog novca na bespotrebne projekte. Struka vapi za podmlatkom a odgovorni pojedinci i ministarstva ne uviđaju zastarelost i nefunkcionalnst trenutnog sistema. Ukoliko ne ubrzamo reforme i ne uključimo struku u rešavanje problema, preti nam nestajanje brodarske struke u roku od par godina. Možda je interes države da prodaje samo infrastrukturu bez ljudi, ili da uzima novac od naplate taksi i poreza na upotrebu luka i pontona? Delovanje odgovornih ukazuje na to. Nadamo se da grešimo i da je u pitanju samo sporost birokratije ali i u tom slučaju potrebno je reagovati što pre i pokrenuti neophodne reforme jer ovim putem, kojim sada idemo, Srpsko brodarstvo nakon 200 godina, prestaće da postoji.

Prioriteti za sledeću godinu su:

1. Rešavanje brodarskih knjižica i ovlaštenja
2. Rešavanje statusa škole i statusa mladih
3. Rešavanje problema starih ovlaštenja i zvanja
4. Formiranje centra za praćenje brodova
5. Sinhronizacija rada lučkih kapetanija
6. Poboljšanje edukacije svih učesnika u plovidbi
7. Poboljšanje komunikacije između Ministarstva i lađara, na svim nivoima

PRISTUPNICA

Ime i prezime:_____

JMBG:_____

Adresa stanovanja: _____

Poštanski broj:_____

Grad:_____

E-pošta:_____

Broj telefona (uključujući i pozivni npr. 00381):_____

Zvanje u unutrašnjoj ili dugoj plovidbi (npr. Zapovednik A):_____

Ime i adresa kompanije trenutnog zaposlenja:_____

Koliko dugo radite u brodarstvu? (okvirno broj godina radnog staža):_____

Datum pristupanja:_____

Svojim potpisom prihvatam u potpunosti Statut Udruženja i zastupam stavove UPLS-a. I Sindikata lađara i pomoraca Srbije

Pristupam: 1. Udruženju lađara Srbije 2. Granskom sindikatu lađara i pomoraca Srbije

(Zaokruži željenu opciju)

Članarina za UPLS za 2020.godinu iznosi 3000 dinara i možete je uplatiti uplatnicom u pošti lil banci na račun: **265-6250310000283-28**

Kao poziv na broj unesite vaš **JMBG.**

Potpis:_____ **Datum:_____**

Lađarski glasnik 03[2019]

Magazin o bezbednosti, ekologiji i logistici na rekama

ISSN 2620-1976 I Besplatan primerak

Impressum:

Udruženje profesionalnih lađara Srbije, udruzenjeladjara@gmail.com, www.udruzenjeladjara.com, Lončarska 7,21000 Novi Sad, Republika Srbija, PIB: 109423439

Raiffeisen banka AD Beograd: 265-6250310000238-28

Telefon: +381 64 11 21 886

Glavni odgovorni urednik: Branislav Vajda
Saradnici na tekstovima i fotografijama: Igor Dorčić, Zoran Pančić, Zoran Jovičić, Milivoje Šujdović, Vlado Šekerović, Goran Stanimirov, Nikola Tekilerović., Tomislav Petrović
Naslovna fotografija: Tomislav Petrović
Tiraž: 1000 primeraka

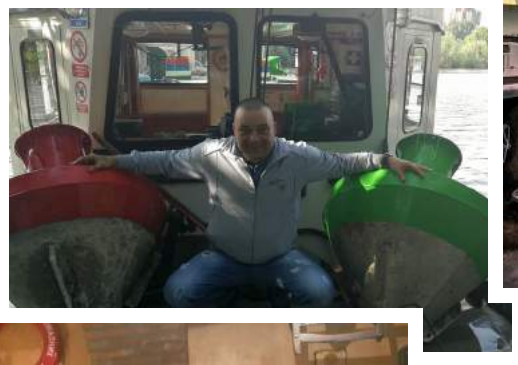
Preuzete fotografije:
ITF(twitter.com/itfglobalunion), ETF (https://twitter.com/etf_europe)

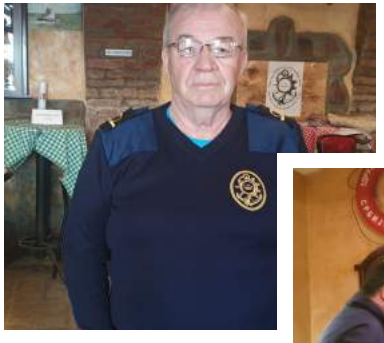
Udruženje profesionalnih lađara Srbije se nalazi u Novom Sadu, u Lončarskoj ulici broj 7. Kao srtukovno Udruženje bavi se unapređenjem brodarstva u Srbiji i regionu kao i edukacijom lađara i svih zainteresovanih za plovidbu rekama i jezerima Srbije. Članovi Udruženja mogu da postanu sva lica koja poseduju brodarsku knjižicu i svi koji svojim trudom i zalaganjem 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.

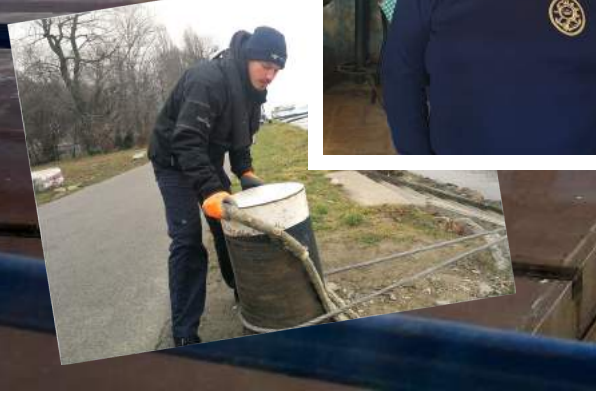
Zahvaljujemo se svim kolegama koji su svojim trudom i zalaganjem pomogli da treći broj Lađarskog glasnika bude objavljen.

УПЛС | UPLS

Удружење професионалних лађара Србије
Udruženje profesionalnih lađara Srbije
The Association of Professional Boatman of Serbia







2020

JANUAR

	P	U	S	Č	P	S	N
01			01	02	03	04	05
02	06	07	08	09	10	11	12
03	13	14	15	16	17	18	19
04	20	21	22	23	24	25	26
05	27	28	29	30	31		

FEBRUAR

	P	U	S	Č	P	S	N
05						01	02
06	03	04	05	06	07	08	09
07	10	11	12	13	14	15	16
08	17	18	19	20	21	22	23
09	24	25	26	27	28	29	

MART

	P	U	S	Č	P	S	N
09							01
10	02	03	04	05	06	07	08
11	09	10	11	12	13	14	15
12	16	17	18	19	20	21	22
13	23	24	25	26	27	28	29
14	30	31					

APRIL

	P	U	S	Č	P	S	N
14			01	02	03	04	05
15	06	07	08	09	10	11	12
16	13	14	15	16	17	18	19
17	20	21	22	23	24	25	26
18	27	28	29	30			

MAJ

	P	U	S	Č	P	S	N
18					01	02	03
19	04	05	06	07	08	09	10
20	11	12	13	14	15	16	17
21	18	19	20	21	22	23	24
22	25	26	27	28	29	30	31

JUN

	P	U	S	Č	P	S	N
23	01	02	03	04	05	06	07
24	08	09	10	11	12	13	14
25	15	16	17	18	19	20	21
26	22	23	24	25	26	27	28
27	29	30					

JUL

	P	U	S	Č	P	S	N
27			01	02	03	04	05
28	06	07	08	09	10	11	12
29	13	14	15	16	17	18	19
30	20	21	22	23	24	25	26
31	27	28	29	30	31		

AVGUST

	P	U	S	Č	P	S	N
31						01	02
32	03	04	05	06	07	08	09
33	10	11	12	13	14	15	16
34	17	18	19	20	21	22	23
35	24	25	26	27	28	29	30
36	31						

SEPTEMBAR

	P	U	S	Č	P	S	N
36		01	02	03	04	05	06
37	07	08	09	10	11	12	13
38	14	15	16	17	18	19	20
39	21	22	23	24	25	26	27
40	28	29	30				

OKTOBAR

	P	U	S	Č	P	S	N
40				01	02	03	04
41	05	06	07	08	09	10	11
42	12	13	14	15	16	17	18
43	19	20	21	22	23	24	25
44	26	27	28	29	30	31	

NOVEMBAR

	P	U	S	Č	P	S	N
44							01
45	02	03	04	05	06	07	08
46	09	10	11	12	13	14	15
47	16	17	18	19	20	21	22
48	23	24	25	26	27	28	29
49	30						

DECEMBAR

	P	U	S	Č	P	S	N
49		01	02	03	04	05	06
50	07	08	09	10	11	12	13
51	14	15	16	17	18	19	20
52	21	22	23	24	25	26	27
53	28	29	30	31			

Državni praznici:

1. Lađari nemaju praznike

Verski praznici:

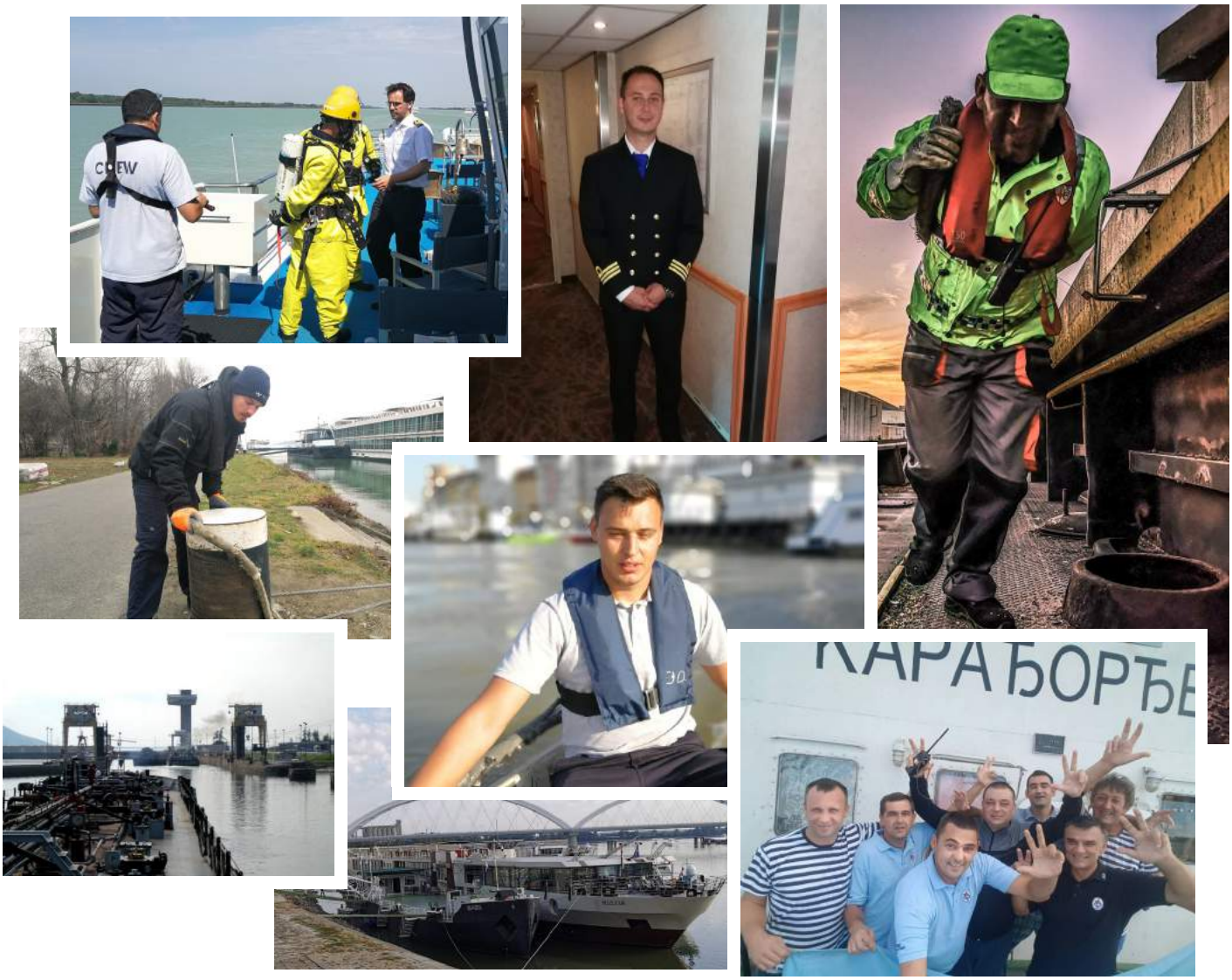
19.12. - Sveti Nikola

Pokretni praznici:

1.Slobodni dani
2. Zimski remont
3. Čekanje utovara
4. Čekanje istovara

Udruženje profesionalnih lađara Srbije, udruzenjeladjara@gmail.com, www.udruzenjeladjara.com, PIB: 109423439, Raiffeisen banka: 265-625031000023

GRANSKI SINDIKAT LAĐARA I POMORACA SRBIJE



Postani deo najveće zajednice transportnih radnika na svetu. Zalažemo se za poštene i fer uslove rada, za jednak standard i radne uslove, za realne zarade, socijalnu zaštitu i prava radnika. Granski Sindikat lađara i pomoraca Srbije je deo ITF-a i pod svoje okrilje prima SVE radnike na brodovima, lučke radnike i pomoćne radnike u vodnom transportu, svih zvanja. Postani i ti deo naše porodice, priključi nam se: www.sindikatladjara.org