

# Ladarski glasnik 02<sup>2019</sup>

Magazin o bezbednosti, ekologiji i logistici na rekama

## NOVOSTI

Izmene u propisima,  
planovi i akcije

## OSVRT NA 2018

Događaji koji su obeležili  
protekle godinu

## ZANIMLJIVOSTI

Inovacije, priručnici i istorijat  
brodarstva



Broj 2 | Februar 2019.  
ISSN 2620-1976 | Besplatan primerak  
[www.udruzenjeladlara.com](http://www.udruzenjeladlara.com)



Plovidba rekama:  
Bezbednost, ekologija,  
ekonomska isplativost i brzina.



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

## Sadržaj:

|   |    |
|---|----|
| Reč urednika .....  | 1  |
| Iz stare u novu godinu .....  | 2  |
| <b>Novosti - dešavanja - ekologija</b>                              |    |
| Granski sindikat lađara Srbije .....                                | 4  |
| Šta je sindikat?.....   | 5  |
| Ciljevi sindikata u 2019 .....                                      | 5  |
| ITF .....   | 6  |
| ETF .....   | 7  |
| TASC .....  | 7  |
| Pošteni radni uslovi u sektoru rečnih<br>krstarenja .....           | 8  |
| CESNI .....   | 9  |
| Zajednički ugovor i cenovnik rada<br>.....                          | 10 |
| <b>Projekat</b>   |    |
| Centar za pomoć na rekama .....                                     | 11 |
| Informacije o upisu lekarskog pregleda u brodarsku<br>knjižicu..... | 13 |
| <b>Ekologija</b>  |    |
| Ubijanje našeg Dunava.....  | 14 |
| <b>Osvrt na proteklu godinu</b>                                     |    |
| Obaveštenje.....  | 16 |
| Oformljen sindikat.....   | 16 |
| Plovidba kroz Novi Sad .....  | 17 |
| Saopštenje za javnost.....  | 18 |
| 70 godina Beogradske konvencije.....                                | 20 |
| Saopštenje za javnost povodom<br>požara .....                       | 21 |
| Saopštenje povodom sastanka u MSGI.....                             | 22 |
| Dopis MSGI povodom polaganja stručnih<br>ispita .....               | 23 |
| Preporuke za bezbednost čamaca .....                                | 24 |
| Pokretanje kluba .....  | 25 |
| Android aplikacija.....   | 25 |
| Saopštenje povodom nezgode sa ljudskim<br>žrtvama .....             | 26 |
| <b>Zanimljivosti</b>  |    |
| Plovidbeni bilten.....  | 27 |
| Opasnosti u plovidbi.....   | 28 |
| Mrtav ugao iz kormilarnice .....                                    | 29 |
| Novi ledolomci .....  | 31 |
| Rad na priručniku - radar skripta .....                             | 32 |
| <b>Istorijat</b>  |    |
| Pramac broda na Kalemegdanu .....                                   | 33 |
| In Memoriam.....  | 34 |
| Impressum .....   | 36 |

## Reč urednika

Naše udruženje je ušlo u četvrtu godinu od osnivanja. Pred nama je drugi broj Lađarskog glasnika. Od Narodne biblioteke nam je dodeljen ISSN broj tako da smo sada i zvanično javno glasilo u Republici Srbiji. Ovaj, drugi broj, štampamo ponovo u tiražu od hiljadu primeraka a uz finansijsku pomoć pojedinih brodarskih firmi kao i donacijama naših članova. Ovaj, novi broj, će iz štampe izaći sa koricama u koloru.

Puno stvari je urađeno u protekloj godini a i puno nas čeka u budućnosti. Kroz udruživanje došlo je i do porasta stručnog znanja među lađarima koje se sve više deli i koje se utemeljuje kroz pisane publikacije koje pravimo i štampamo. Ove godine nam je u planu i razvijanje svesti kod građana naše zemlje i regiona o zaštiti vodotoka i očuvanju prirode. Plan nam je integracija mladih ljudi u rad udruženja i pripremanje mladih naraštaja na izazove budućnosti vezanih za brodarsku struku koja je zahtevna ali ujedno grana privrede sa najvećim potencijalom i razvojem.

U zajedništvu je napredak. Svaki, pa i najmanji naš trud čini veliku razliku. Različitosti među nama nisu prepreka nego naprotiv, stimulans da kroz zajednički dijalog i rad ostvarimo boljitak na svim poljima. Patriotizam se ogleda u ljubavi prema domovini, a to je naš odnos prema svemu što nas okružuje i sa čime živimo.

Moramo čuvati i voleti što smo od predaka nasledili, jer samo na taj način ostavljamo zalag budućnosti i naš rad odiše smislom. Moto našeg udruženja su reči besmrtnog velikana Đure Daničića sa kojima se trudimo da živimo i plovimo:

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

B.V.



## Iz stare u novu godinu – zapisi sa reke

Kada se saberu utisci, Udruženje profesionalnih lađara Srbije u Novu godinu ulazi sa mnogo uspeha iz prethodne, ali isto tako i sa nekoliko loših uspomena.

Na događaje koji izazivaju osećaj gorčine ne smemo zaboraviti, pre svega kako bismo sprečili, odnosno sveli na minimum njihovo ponavljanje.

Napustio nas je kapetan Mladen Golubovic, čovek koji će biti upamćen kao osoba koja je tokom svoje karijere nesebično delila savete i svoja iskustva, na čemu mu je zahvalno mnoštvo kolega.

Bili smo svedoci plovidbenih nesreća, tj. tragedija sa ljudskim žrtvama, požara na plovnim objektima, potonuća i izlivanja pogonskog goriva u reku usled nedostatka

zaštitne barijere, čestih ugrožavanja bezbednosti plovidbe itd.

Dobrih stvari je svakako bilo više i sa radošću ćemo pomenuti neke od njih.

Ostvaren je uspešan kontakt sa Ministarstvom građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i Inspekcijom plovidbe u vezi sa različitim pitanjima; u tiražu od 1000 primeraka iz štampe je izašao prvi broj „Lađarskog Glasnika“ koji je dostupan i u elektronskoj formi, jer se na naše zadovoljstvo tražio primerak više; Klub lađara u Petrovaradinu počeo je sa radom i veoma brzo postao mesto gde se u prijatnoj atmosferi okupljaju ne samo kolege, već i svi ljudi dobre volje.

Isto tako, u rad je puštena i probna verzija aplikacije Udruženja, kako bi se informacije delile brže i lakše.

Broj članova Udruženja se stalno uvećava, a sa radom je počeo i novoformirani Sindikat.

Nešto na šta svi treba da budemo naročito ponosni u prošlogodišnjem radu jeste izrada Preporuka i saveta za bezbednu upotrebu malih plovila. Na predlog članova Udruženja, a nakon mnogo godina, pristupilo se izradi ovog, ispostavilo se, veoma važnog priručnika.

Lađari su se zajednički, na zadovoljstvo svih i potpuno volonterski, pažljivo bavili pisanjem teksta i skiciranjem svih mogućih situacija koje su uočene u svakodnevnoj plovidbi. Podeljena su godinama sticana iskustva u vezi sa manevrisanjem brodovima, sakupljena su do sada nepisana pravila i običaji, a citiran je i Zakon o plovidbi i lukama.

Postojala je i ideja štampanja ovog priručnika, ali se nažalost zbog nedostatka finansijskih sredstava ipak odustalo od toga, za sada. Kao jedino rešenje doneta je odluka da ceo materijal svim zainteresovanima bude dostupan na web prezentaciji Udruženja, naravno besplatno.

Usled velikog uspeha i interesovanja za pomenuti priručnik, ove godine se pristupilo izradi još opširnijeg, koji će biti od koristi kako malim nautičarima (upravljačima motornih čamaca, jedriličarima...), tako i samim profesionalcima, posadama brodova u unutrašnjoj plovidbi. Za razliku od prethodnog, ovogodišnje izdanje priručnika će formu dobiti i u štampanom obliku, što je i predviđeno ovogodišnjim budžetom Udruženja.

Nakon svega pomenutog stiće se utisak da je u godini iza nas urađeno mnogo toga, ali je ipak u drugom planu ostala zaštita životne sredine, te će se u tekućoj godini posebna pažnja posvetiti tome.

Nakon prošlogodišnje objave teksta o trenutnom stanju na našim rekama koji se odnosio na brigu o njima, njihovu zaštitu i

unapređenje, reakcije javnosti i pojedinaca nisu izostale, ali stekao se utisak da i dalje nema volje većine da se po tom pitanju nešto konkretno i preduzme.

U vezi sa tim, kako je već navedeno u tom tekstu, nema potrebe svaljivati krivicu na nekog drugog ili tražiti izgovore, već se treba organizovati i dati svoj maksimum.

Početakom proleća, prvom prilikom koju nam hidrološka situacija dozvoli, u Beogradu će se organizovati akcija čišćenja vodotokova iz malih čamaca, o čemu će članovi i javnost biti naknadno obavesteni putem web prezentacije i sredstava informisanja.

U radnoj akciji mogu učestvovati svi zainteresovani i voljni ljudi, a u zavisnosti od broja učesnika i broja raspoloživih čamaca, određiće se tačne lokacije delovanja, a svako od prisutnih će dobiti zaštitne rukavice i džakove za prikupljeno smeće.

Da bismo nešto promenili nije nužno dolaziti u glavni grad, već sličnu akciju svako od nas može organizovati u svom gradu – od Bezdana do Timoka, na svom brodu, vezu za čamac ili pecaroškom mestu.

Ima nas dovoljno da skrenemo pažnju javnosti i još jednom ukažemo na loše stanje priobalja i vodotokova, a podršku ćemo zatražiti od Ministarstva za zaštitu životne sredine, ali i domaćih i inostranih organizacija koje se bave ovim i sličnim pitanjima.

Svi oni koji neće biti u mogućnosti da fizički učestvuju u akciji nemaju razloga za brigu, jer ćemo nastojati da se slične akcije ponavljaju što češće.

Smatram da će ovo biti dobar početak, a za dalje delovanje, predloge i sugestije Udruženje stoji na raspolaganju.

Da bi smo nešto promenili na bolje, što je ideja i velika želja svih nas, moramo nastaviti istim tempom. Nije sramota skupiti tuđi otpad, već je sramota okrenuti glavu od problema koji stoji pred nama.

Goran Stanimirov,  
Zapovednik vrste A

*Novosti - dešavanja - ekologija*

## Granski sindikat lađara Srbije



## Šta je sindikat?

Sindikat je pravno lice kojim se upravlja u skladu sa demokratskim principima (prema pravilu - jedan član, jedan glas). To je organizacija zaposlenih radnika osnovana sa ciljem da pregovara sa poslodavcem i izbiri bolji status i zaštitu prava zaposlenih, odnosno da unapredi životni standard radnika. Iako načini rada i delovanja sindikata nisu isti, oni uglavnom uključuju:

Obezbeđivanje raznih pogodnosti za članove: Sindikati bi trebalo da obezbeđuju pogodnosti za članove kroz obezbeđivanje pravne pomoći, pružanje saveta u vezi sa edukacijom, zaštitom na radu, zastupanje u sporovima protiv poslodavca itd.

Kolektivno pregovaranje: Vrlo važan segment delovanja sindikata, kada sindikati pregovaraju sa poslodavcem u cilju definisanja odnosa između radnika i poslodavca.

Industrijske akcije: Sindikati mogu organizovati štrajk ili protest u cilju ispunjenja svojih zahteva.

Političku aktivnost: Sindikati mogu promovisati zakonska rešenja koja odgovaraju članovima sindikata kroz lobiranje, podršku određenim političkim partijama i kandidatima, anketiranje građana itd.



## Ciljevi sindikata u 2019. godini



Pokretanjem sindikata i registracijom u Ministarstvu rada, ostvarili smo pravo da postavljamo određene, realne zahteve

ministarstvu i poslodavcima. Da bi naša misija bila uspešna moramo da imamo dovoljan broj članova kako bi od našeg

ministarstva dobili status REPREZENTNOSTI. Broj članova koji nam je potreban je 10% od zaposlenih u Srbiji, što je po Zavodu za statistiku, za 2017. godinu iznosilo 998 ljudi. Po tome znači da nam je potrebno 100 aktivnih članova da bi ostvarili maksimum prilikom pregovaranja i da bi naši zahtevi bili shvatani sa ozbiljnošću.

Glavni ciljevi za sledeću godinu su:

1. Zahtev Ministarstvu rada za preispitivanje zakona o zapošljavanju mladih i davanje subvencija poslodavcima za zaposlenje mladih.
2. Zahtev Ministarstvu rada za pojačanom i redovnom kontrolom zaposlenih na brodovima.
3. Zahtev Ministarstvu rada za kontrolu radnih dozvola za strance zaposlenim na brodovima sa Srpskom zastavom kao i zahtev za ograničen rad penzionera tj. povećanje dadžbina za zaposlenje penzionera.
4. Zahtev Ministarstvu za preispitivanje visine doprinosa za zaposlene na brodovima kao i visine oporezovanja dnevnica.

5. Uspostavljanje saradnje sa **ETF-om** i **ITF-om** i upoznavanje sa radom međunarodnih sindikalnih organizacija.

### Finansijski plan:

U tekućoj godini plan je da se sindikat finansira iz mesečnih članarina koja iznosi 2% redovne plate (bez dnevnica) što iznosi otprilike 800 dinara mesečno po članu. U odnosu na prihode praviće se i plan za namensko trošenje novca kao i na planiranje pomoći ugroženim članovima, na kolektivno osiguranje i pravnu pomoć u eventualnim sporovima sa poslodavcima. Detaljan plan finansiranja je izložen u Statutu sindikata i na redovnim sastancima će se raspravljati o predlozima za promenu i poboljšanje sistema finansiranja kao i trošenja sredstava.

Upravni odbor GSLS



## ITF Međunarodno udruženje transportnih radnika

### Šta je ITF?

Međunarodno udruženje transportnih radnika, Međunarodna federacija transportnih radnika, (International Transport Workers' Federation), najviša svetska organizacija pomoraca. Članovi su joj sindikati pomoraca i lučkih radnika. Globalna je sindikalna organizacija koja zastupa milione transportnih radnika širom sveta.

Duga je saradnja pomoraca i lučkih radnika, jer su zajednički radili na poboljšanju uslova rada na brodu i luka koje su poletili. Toliko rade zajedno da često jedni obavljaju posao drugih. Uzajamna solidarnost pomaže im zadržati svoja radna mjesta i ostvariti plate odvojeno te bolje zaštititi svoja prava. Radi

zaštite jednih i drugih, ITF vodi kampanju protiv tzv. zastava pogodnosti i luka pogodnosti (zemlje koje daju poslodavcima pogodnosti plaćanja malih zarada i malih socijalnih davanja), a radi uspostave i zaštite uslova radničkih prava, zdravlja i sigurnosti u svim lukama i na svim brodovima.

Od 1948. sprovodi akcije protiv podstandardnih brodova. Posebna pažnja posvećena je podstandardnim brodovima tj. brodovima koji plove protiv brodova koji ne ispunjavaju svetske standarde plovidbe i uslove rada te brodova koji viju tzv. zastave pogodnosti.

(Preuzeto sa Wikipedia)



## ETF (European Transport Worker's Federation) Evropska federacija radnika u transportu

### U susret održivom sistemu posada na unutrašnjim plovnim putevima

Zahtevi za posadom su pravila koja diktiraju minimalni broj i nivo veština osoblja na plovilu. Na unutrašnjim plovnim putevima ti su zahtevi sporno pitanje, budući da imaju velik uticaj na troškove, profitabilnost, sigurnost i radne uslove.

Kako bi doneo neke činjenične pojedinosti u raspravu, predstavnik ETF-a za unutašne plovne puteve radi na projektu "U susret održivom sistemu za proveru" (TASCS). Ovaj projekat, sufinansiran od strane EU-a i sproveden s Evropskom unijom za brodove i Evropskom organizacijom skipera, ima za cilj razviti razumne zahteve za osoblje i posade plovila na Evropskoj mreži plovnih puteva.

U osnovi, TASCS je procena radnog opterećenja, koja će takođe istražiti da li i kako ovo opterećenje utiče na članove posade na upravljačkom i operativnom nivou.

Ovaj projekat će identifikovati i proceniti sve kritične aspekte unutrašnje

plovidbe koji utiču na članove posade plovila dok su na poslu ili na slobodnim danima. Neki od uticaja su već identifikovani, ali ovaj popis je daleko od detaljnog: sistemi automatske identifikacije, radari, šeme utovara / istovara, instalacije balasta, vodostaji, veličina i oblik plovila, kontejnerizacija, tekuće gorivo i teret za prirodni plin, nova goriva, kraća vremena obrade u lukama, nove funkcionalnosti u lukama, radno vreme i Direktiva EU-a o radnom vremenu za unutrašnje plovne puteve, stres, umor, korišćenje pojedinačnih plovila ili konvoja, načini rada, vrste tereta, vodeni putevi za plovidbu, infrastrukturna uska grla, buka, vibracije, telematika, administrativni teret (kao što je hrana koja donosi puno birokratije), motore, fizičku opremu (kao što su vitla), putničke brodove, nove elektronske alate ESRB / E-dnevnik, itd.

FOTO: [https://twitter.com/etf\\_europe](https://twitter.com/etf_europe)

### Projekat TASCS

Donošenjem empirijskog pristupa pitanjima koja se tiču radnika i preduzeća, TASCS stoga nastoji podržati evropski socijalni dijalog u unutrašnjim plovnim putevima. Zapravo, projekat je zamišljen kao način sprovođenja programa rada evropskih socijalnih partnera.

Konačna ambicija evropskih socijalnih partnera je dokumentovani predlog sa

različitim mogućnostima, jednostavan za korišćenje (transparentan, fleksibilan, održiv) i jednostavan za sprovođenje zahteva za upravljanjem evropskim vodnim putevima. Naravno, to mora uzeti u obzir relevantne razlike i varijacije unutar mreže, njenih plovila i radne snage.

Preuzeto: <https://www.etf-europe.org/>



## Pošteni radni uslovi u sektoru rečnih krstarenja



FOTO: B. Vajda

Evropa je dinamično središte rečnih krstarenja. U ovoj vrlo uspešnoj i rastućoj industriji, potreba za većom dobiti je veoma izražena. Za radnike to može značiti težak posao, niže plate, duže radno vreme, smanjena medicinska i socijalna davanja, prenatrpane kabine i loš smeštaj, pa čak i plaćanje odsustva sa posla. Sve je to rezultat mera smanjenja troškova koje proizlaze iz povećane konkurencije u turističkom sektoru.

Sektor rečnih krstarenja je mašina za izradu novaca, kao što znamo iz rasta i saobraćaja angažovanih brodova. Mnogo novih plovila svake godine ulazi u evropske plovne puteve, velika i luksuzna plovila sa svime što osigurava dobrobit putnika. To su skupi brodovi za proizvodnju, ali svaki brod je finansijski otpisan za samo nekoliko godina - najviše pet. To je jasan pokazatelj da su profitne marže vanredno visoke. Sektor rečnih krstarenja može sebi da priuštiti da svoje radnike tretira s dostojanstvom poštovanjem.

ETF-ova predstavništva zahtevaju fer, siguran i jednak posao za sve koji rade u evropskom sektoru rečnih krstarenja. Radnici

zaslužuju više i ne bi se trebali zadovoljiti trenutnom situacijom.

ETF-ova radna grupa za krstarenje rekama poslednjih godina je organizovala niz aktivnosti za postizanje tih ciljeva. Cilj nam je u narednim godinama ojačati ovaj rad tako što ćemo: Koordinirati, uz pomoć ITF-a, posete brodovima za krstarenje s ciljem animiranja radnika. Organizovanje redovnih aktivnosti i njihovo predstavljanje u medijima što je više moguće. Izrada novih i ažuriranih alata, kao što je namenska baza podataka. Učestvovanje u smislenom dijalogu s pojedinim firmama i sektorskom trgovačkom unijom IG River Cruise.

Ako imate problem ili pitanje, kontaktirajte nas na [rivercruise@etf-europe.org](mailto:rivercruise@etf-europe.org). Ne zaboravite jasno naznačiti na kojem plovilu radite i koja je vaša nacionalnost. Povez ćemo vas s vašim lokalnim predstavnikom. Pogledajte našu brošuru i podelite je svim svojim kolegama sa rečnih krzera - posadu nautičkog i hotelskog osoblja.

Preuzeto sa: <https://www.etf-europe.org/>

# C E S N I

## Evropski komitet za izradu standarda u unutrašnjoj plovidbi



FOTO: B. Vajda

### IZAZOVI BUDUĆNOSTI

Osnovni preduslov za uspeh u bilo kojoj aktivnosti, je mogućnost predviđanja budućih događaja i blagovremena priprema i adaptiranje na novonastalu situaciju. Prvi korak izrade bilo kog plana je procena trenutne situacije i situacije u bližoj i daljoj budućnosti. Kada je brodarstvo u pitanju, trenutna situacija se može opisati kao vreme velikih promena, koje donose pozitivne i negativne efekte, a koji donose promene situacije u bližoj i daljoj budućnosti.

Iako je nezahvalno iznositi prognoze, već sada je moguće predvideti dalji razvoj događaja i pretpostaviti kako će izgledati brodarstvo u vremenu koje dolazi. Za stvaranje šire slike je potrebno ispratiti dešavanja i

događaje vezane za različite međunarodne projekte i organizacije.

Osnovni cilj ovih dešavanja je unapređenje unutrašnje plovidbe kroz postavljanje indetičnih standarda i pravila za sve učesnike u unutrašnjoj plovidbi na evropskom kontinentu, bez obzira na zastavu pod kojom plove i iz koje evropske države je ukrcano osoblje. Organizacije i neki od projekata koje treba pratiti zbog svog uticaja na brodarstvo su: CESNI - [www.cesni.eu](http://www.cesni.eu) - *European Committee for drawing up standards in the field of inland navigation.*

CESNI odnosno Evropski komitet za izradu standarda u oblasti unutrašnje plovidbe, je međunarodno telo, koje se bavi dugotrajnim

i sporim procesom izrade pravila i standarda u unutrašnjoj plovidbi. Upravo ta pravila će oblikovati izgled brodarstva u budućnosti. CESNI je aktivan od 2015 godine. U radu CESNI učestvuju države članice rajnske komisije i države članice EU, preko svojih predstavnika kao i države posmatrači.

Republika Srbija ima status posmatrača u CESNI od 19 jul 2017, pored Srbije status posmatrača ima i Republika Ukrajina od 18 oktobra 2017.

Trenutni uticaj rada CESNI na brodarstvo, se vidi na promenama koje se dešavaju i dešavaće se uskoro. Svaka od promena nosi sa sobom pozitivne i negativne efekte. Grubo promene se mogu podeliti na tri grupe.

Promene tehničkih pravila. Ove promene se odnose na plovila, vremenom i na način na koji su osmišljene dovešće do promene samih brodova. Pozitivni efekti su uticaj na životnu sredinu i bezbednost ukrcanog osoblja. Kao i uticaj na brodograđevinsku industriju i sve prateće proizvodne procese, kroz povećanje produktivnosti i broja radnih mesta. Negativni efekti, iako minimali odraziće se na brodarstva država koje neće moći finansiski da isprate promene ulaganjem u nove tehnologije, što će dovesti do njihovog nestanka sa tržišta, a slobodan prostor nastao njihovim nestankom će preuzeti brodarstva iz okruženja koja su uspela da uspešno se prilagode novim tehničkim pravilima.

Promene u oblasti ljudskih resursa. Ovde dolazimo do ogromnih promena, koje će

dovesti do ukidanja nekih zvanja, povećanja obima posla i odgovornosti za neka zvanja i velikih promena u sistemu obrazovanja i sticanja zvanja u unutrašnjoj plovidbi. Kako je ovaj proces već otpočet u prilogu teksta je budućni izgled zvanja u unutrašnjoj plovidbi. Pozitivan efekat je u zajedničkom propisanom minimumu programa obuke i obrazovanja i načinu sticanja zvanja u unutrašnjoj plovidbi. Takvim načinom obuke dolazimo do veće mobilnosti radne snage, koi će odraziti i na tržište rada u unutrašnjoj plovidbi. Negativan je opet vezan za ekonomsku situaciju, zbog troškova osnivanja i održavanja odgovarajućih trening centara, moguća negativna posledica je da neke države neće moći da ulože ili neće imati interes da formiraju trening centre, što će dalje voditi ka školovanju kadrova u inostranstvu, a samim tim i deficita radne snage u državama koje se na vreme ne prilagode novoj situaciji.

Promene u brodskoj administraciji. Vrlo pozitivne promene, cilj je da bez obzira na zastavu pripadnosti plovila, sve države izdaju brodska dokumenta na skoro ili identičnim obrascima. Praktično obrasci se razlikuju samo po oznaci državne pripadnosti plovila. Ova promena znatno olakšava rad kako ukrcanom osoblju, tako i službama ovlašćenim za kontrolu i inspekciski nadzor.

Zapovednik A Zoran Jovičić

## Zajednički ugovor i cenovnik rada

Veliki broj domaćih poslodavaca nam se obratio za pomoć oko angažovanja kadrova. Na osnovu međusobne razmene informacija konstatovali smo da većina poslodavaca ne želi da prijavljuje ukrcano osoblje i da nude isključivo dnevnice "na ruke" što narušava svaki mogući red a i protivzakonito je, pritom

ukazuju na manjak osoblja i veliki problem oko angažovanja kadrova. Sami poslodavci mogu vrlo brzo da nađu kadar pružajući adekvatnu prijavu, cenu rada, zadovoljavajuće uslove rada i tehničku ispravnost brodova i plovila u sastavu. Na brojne zahteve naših redovnih članova o uspostavljanju reda i

standarda u angažovanju posada na brodovima trgovačke mornarice, na poslednjem zasedanju Skupštine je jednoglasno doneta odluka o usvajanju Cenovnika rada kroz koju bi bila definisana minimalna cena rada u odnosu na uslove angažovanja poslodavca kao i forma ugovora koji bi svi članovi koji su angažovani na privremeno-povremenim radovima na brodu,

potpisivali sa poslodavcem. Forma ugovora i cenovnik rada biće istaknuti na našem sajtu krajem februara.

Svi redovni članovi Udruženja će potpisivanjem naše forme ugovora imati garantovanu besplatnu pravnu pomoć u slučaju ne poštovanja odredbi iz ugovora i cene rada od strane poslodavca.

Upravni odbor UPLS

## Projekat

# Centar za pomoć na rekama

Na redovnom zasedanju Skupštine profesionalnih lađara Srbije doneta je odluka o formiranju koordinacionog centra za pomoć, potragu i spašavanje na rekama. Centar je osmišljen kao saradnja članova našeg Udruženja i volontera nautičara, koji bi prošli našu besplatnu obuku, sa zvaničnim institucijama, u pružanju pomoći pri pretrazi, spašavanju i vanrednim okolnostima. Centar za pomoć je osmišljen po uzoru na Nemački "Wasserwacht" koji pri Crvenom krstu Nemačke pruža pomoć na rekama od 1883.

Naš centar za pomoć će se pored pomoći i asistenciji zvaničnim državnim institucijama, baviti i monitoringom kupališta i ekološkim monitoringom priobalja posebno u letnjem periodu. Trenutno raspolažemo sa četiri čamca u Novom Sadu i jednim čamcem u Beogradu, koji su stavljeni na raspolaganje za rad Centra od strane naših redovnih članova.

Sistem će biti postavljen na edukaciji zainteresovanih volontera koji će po obavljenoj besplatnoj obuci dobijati obeležje našeg udruženja za čamac i dozvolu za obavljanje rečne patrole i biće povezan sa Centrom putem aplikacije.

Pozivamo sve zainteresovane profesionalce kao i nautičare koji žele da budu deo ovog plemenitog projekta da podnezu

zahtev, tj. dostave email na adresu : [udruzenjeladjara@gmail.com](mailto:udruzenjeladjara@gmail.com) sa naznakom "za rečnu stražu" i mi ćemo zahtev razmotriti u najkraćem mogućem roku. Internet adresa centra je UPLS.RS - "Udruženje profesionalnih lađara Srbije - Rečna straža" i počće sa radom po zvaničnom pokretanju Centra. Centar bi trebalo da počne sa radom i prvim aktivnostima početkom juna 2019.

Upravni odbor UPLS





**UPLS | УПЛС**  
УДРУЖЕЊЕ ПРОФЕСИОНАЛНИХ ЛАЂАРА СРБИЈЕ

## Informacija o upisu lekarskog pregleda u brodarsku knjižicu

Već smo pisali da je u toku prošle godine došlo do promene u zakonu u vezi vršenja lekarskih pregleda i upisa u brodarsku knjižicu.

Naime, donošenjem novog Zakona o plovidbi na unutrašnjim vodama i lukama u članu 134a se navodi da lekarski pregled važi do 65 godine ako nema opravdane potrebe za dodatnim kontrolnim pregledima, u slučaju težih bolesti, invalidnosti ili sl. a uz obavezan nalaz doktora Medicine rada.

Od naših kolega koji su obavljali lekarski pregled dobili smo informaciju da nisu baš svi doktori upućeni u novu uredbu te ukoliko imate problem možete se pozvati na: Zakon o plovidbi na unutrašnjim vodama i lukama, član 134a (Službeni glasnik RS, broj 41/2018). U nastavku prenosimo pun tekst navedenog člana iz pomenutog zakona: **Član 134a** \*Zdravstveni pregled može da bude redovni i nadzorni. \* Redovni zdravstveni pregled vrši se pre izdavanja brodarske knjižice, odnosno dozvole za ukrcavanje i naročito obuhvata oštrinu vida i sluha, prepoznavanje boja, motoriku gornjih i donjih udova, kao i neuropsihijatrijsko i kardiovaskularno stanje lica, u skladu sa standardom za vršenje zdravstvenih pregleda članova posade brodova unutrašnje plovidbe koji su propisani od strane Evropskog komiteta za izradu standarda u unutrašnjoj plovidbi (CESNI). \*Prilikom vršenja redovnog zdravstvenog pregleda članovima posade utvrđuje se krvna grupa i RH faktor. \* Kada napuni 60 godina, član posade mora da izvrši redovni zdravstveni pregled u naredna tri meseca, a nakon toga svake pete godine. \*Kada napuni 70 godina, član posade mora da izvrši redovni zdravstveni pregled svake druge godine. \*Lučka kapetanija izdaje ovlašćenje o osposobljenosti članu posade iz st. 4. i 5. ovog člana, uz napomenu da je član posade izvršio redovni zdravstveni pregled. \*Poslodavac, zapovednik broda ili inspektor može da zahteva od člana

posade da se podvrgne zdravstvenom pregledu, ako postoje objektivni razlozi koji ukazuju da zahtevi u pogledu zdravstvene sposobnosti više nisu ispunjeni. \*Ako prilikom vršenja zdravstvenog pregleda član posade ne ispunjava sve propisane zahteve u pogledu zdravstvene sposobnosti, specijalista medicine rada koji je ovlašćen za vršenje zdravstvenih pregleda može da uvede ograničenja ili da primeni određena odstupanja pod uslovom da ona ne utiču na bezbednost plovidbe, pri čemu se ograničenja, odnosno odstupanja unose u ovlašćenje o osposobljenosti, odnosno posebnoj osposobljenosti. \*Nadzorni zdravstveni pregled vrši se u roku kraćem od redovnog zdravstvenog pregleda, ako je određen kraći rok važnosti izveštaja o izvršenom redovnom zdravstvenom pregledu. \* Član posade ima pravo na besplatni godišnji zdravstveni pregled tokom koga se posebno proveravaju simptomi ili uslovi koji mogu da budu prouzrokovani radom na brodu sa najkraćim dnevnim vremenima odmora i/ili najmanjim brojem dana odmora u skladu sa čl. 130b i 130v ovog zakona. \*Troškove zdravstvenog pregleda iz stava 10. ovog člana snosi poslodavac iz sopstvenih sredstava. \*Članovi posade koji rade noću i imaju zdravstvene probleme za koje je utvrđeno da su prouzrokovani noćnim radom moraju, u zavisnosti od raspoloživih mogućnosti, da budu premešteni na drugo odgovarajuće radno mesto sa radnim vremenom po danu. \*Besplatni zdravstveni pregled podleže obavezi čuvanja lekarske tajne. \*Besplatni zdravstveni pregled vrši se u okviru sistema javnog zdravlja. \*Pod sistemom javnog zdravlja iz stava 14. ovog člana podrazumevaju se zdravstvene ustanove, odnosno privatna praksa, koje ispunjavaju uslove za vršenje zdravstvenih pregleda članova posade brodova u skladu sa zakonom. **\*Službeni glasnik RS, broj 41/2018**



## Ubijanje našeg Dunava – zapisi sa reke

Kao osoba koja je odrasla na obalama Save i Dunava a kao jedan od mnogih ljudi koji rade na brodovima u unutrašnjoj plovidbi i koji plove od Severnog do Crnog mora, pored svih dogodovština, raznih poznanstava i priča, jedan utisak je ipak upečatljiv i meni konstantno na pameti: Dunav koji protiče kroz teritoriju naše zemlje kao da je drugačiji od onog koji izvire kod Švarcvalda i protiče kroz Nemačku, Austriju, Slovačku, Mađarsku, Hrvatsku itd.

U čemu je razlika, tačnije zašto tako mislim pokušaću da objasnim u nastavku. Neće biti govora o karakteristikama plovnog puta, obeležavanju plovidbenih sektora, mostova i krivina, vec onako obično i ukratko,

o ekologiji i očuvanju prirode, tačnije živog sveta u prirodi, nama ipak ne tako važnoj temi.

Za početak ću pomenuti reku Rajnu, može se reći najvažniji/najprometniji plovni put Evrope. Rajna je duga 1320km, od kojih je plovno 863k m, tačnije do grada Bazela. Na svojim obalama ima na desetine velikih industrijskih centara koji svojim radom doprinose ekonomskom razvoju država, ali istovremeno u mnogome utiču na životnu sredinu.

Treba pomenuti opšte poznatu činjenicu da se uporedo sa ekonomskim razvojem povećava i naseljenost grada/regije, a zatim se ponovo povećava (nepovoljni) uticaj na floru i faunu.

U Bazelu je 01.11.1986 godine, došlo do ekološke katastrofe kada se zapalilo skladište sa raznim hemijskim materijama, koje su kasnije našle put do tokova Rajne, što je dovelo do pomora ribe i živog sveta u vodi, nekih vrsta čak i do istrebljenja, a snabdevanje vodom za piće bilo je onemogućeno, tačnije zabranjeno. Sve ovo je dovelo do organizovanja Rajnskih država, kako bi se katastrofalno stanje popravilo i na dalje pratilo, sa ciljem izbegavanja sličnih nezgoda.

Danas reka Rajna izgleda potpuno drugačije. industrija se neprestano razvija, Duizburg je najveća rečna luka u Evropi, gradovi rastu, ali ipak živi svet se vratio u pređašnje stanje. Jegulje su ponovo čest ulov pecarosa, radi se na povratku lososa, a sam kvalitet vode je na zavidnom nivou i istu koristi preko 20 miliona ljudi koji žive u državama Rajnskog sliva.

Nadležni organi kontrolišu industriju (u Nemačkoj se voda testira na svakih 6 minuta, 24 časa dnevno i na najmanju promenu u kvalitetu/sastavu vode, istog trenutka se obaveštavaju nizvodni gradovi a fabrike u zoni testiranja se privremeno zatvaraju do okončanja istrage), učesnicima rečnog saobraćaja su na raspolaganju obalni kontejneri za odlaganje otpada kao i brodovi koji će primiti staro ulje/filtere, sadržinu fekalnih tankova ili otpadne vode iz ugostiteljskih objekata duž obale. Pošto je akcenat svega napisanog na rečnom saobraćaju, valja spomenuti da su lađari prosto u obavezi da sačuvaju dobijenu potvrdu o "odlaganju" otpada, kako bi bili ispravni u slučaju kontrole.

Danas Dunav, druga Evropska reka po dužini sliva izgleda slično, ali nažalost, samo do naše granice. Iz nekog razloga, nakon ulaska u teritorijalne vode Srbije, ljudi zaboravljaju na pravila i propise, zdrav razum kao da nestaje i radi se sve ono što je bilo gde u svetu strogo kažnjivo, a sve to na štetu stanovnika Srbije.

Brodovi koji plove našim vodama bez kontrole mogu da ispuste sve ono što im je na

teretu, a za šta bi u inostranstvu platili odlaganje, jer prosto – reč je o materijama opasnim po životnu sredinu. isto tako, da li zbog manjka mesta za odlaganje otpada na obali, nepostojanja kontrole ili neodgovornog ponašanja, zatičemo gomile smeća u matici reke. Možda ovom poslednjem dosta pomažu ugostiteljski objekti duž obale i bahati pojedinci, ali to svakako nije ni toliko bitno.

U naše reke se iz fabrika bez bilo kakve kontrole i reda ispušta sve i svašta, pa smo svedoci bezbroj događaja gde se u centru grada boja vode menja iz sata u sat, a reakcije nadležnih nema ili se odgovornost prosto prebacuje sa jedne službe na drugu, sve dok voda ne odnese otrove dalje, a javnost zaboravi na nemili događaj. Sa svakim sličnim slučajem se uništava biljni i životinjski svet, što može imati nesagledive posledice po društvo u celini. isto tako moramo biti svesni činjenice da i sami koristimo tu vodu u svakodnevnom životu.

Nema potrebe svaljivati krivicu na nekog drugog ili tražiti izgovore, već se na vreme, tačnije čim pre, okrenuti problemu i raditi na onome što su drugi uveliko sprovedi u delo: kontrolu industrije, prečišćavanje komunalnih otpadnih voda iz gradova, suzbijanje divljih deponija, dovoljan broj kontejnera na obali, obavezno uvođenje brodova za prihvatanje otpada sa plovnih objekata, kao i kontrola istih i ono najbitnije – edukacija najmlađih.

Naftne mrlje, pomor ribe, nepregledni niz džakova smeća, leševi uginulih domaćih životinja, plastičnih flaša i ostalog smeća mogu postati prošlost, samo i jedino ako se sami potrudimo da nešto promenimo na bolje.

Možda nam ipak, pre svih gore navedenih mera, treba malo zdravog razuma, jer ukoliko sami ne želimo sebi da pomognemo, niko drugi to neće uraditi umesto nas.

Kapetan Goran Stanimirov  
Zapovednik vrste A



## Osvrt na proteklu godinu

Dopisi, obaveštenja, dešavanja...

# Obaveštenje o odlukama sa zasedanje redovne Skupštine Udruženja održane 24.12.2018. u Novom Sadu

Na redovnom zasedanju Skupštine udruženja profesionalnih lađara Srbije koje se održalo 24.12.2018 u prostorijama Saobraćajne škole "Pinki" u Novom Sadu razmatrane su sve tačke Dnevnog reda.

Napravljena je detaljna analiza prošlogodišnjeg rada i zalaganja članstva na promociji i unapređenju rada Udruženja. Jednoglasno je doneta odluka o povećanju članarine na 3000 dinara godišnje i napravljen je finansijski plan za narednu godinu.

Dogovoreno je i potvrđeno da je prioritet u narednoj godini pravljenje i izdavanje Priručnika rečne navigacije. Podeljene su teme i određeni su autori određenih oblasti i prvi rezultati se očekuju krajem februara kada će se predstaviti preliminarni oblik priručnika. Primećen je i pohvaljen pojačan rad inspekcije plovidbe i pohvaljena je komunikacija sa resornim ministarstvom sa kojim je u toku prošle godine postignuta kvalitetna komunikacija u vezi unapređenja plovidbe. Od pomoćnika ministra i dalje očekujemo zvaničnu potvrdu

imenovanih članova Ispitne komisije za stručne ispite i članova za Radnu grupu.

Članovima je predstavljen plan za promenu brodarskih knjižica od strane MSGI kao deo procesa prilagođavanja evropskim propisima i pojašnjena je promena u vršenju lekarskih pregleda za ukrcano osoblje.

Predstavljen je plan održivosti Kluba lađara, izglasan je plan izrade zajedničkog ugovora kao i cenovnika rada koji bi bio obavezujući za sve članove Udruženja, uz podršku pravnog tima Udruženja.

Članovi su upoznati sa idejom stvaranja saradnje sa ronilačkim klubom iz Novog Sada i stvaranje grupe za pomoć pri spašavanju na rekama u Novom Sadu. Posebna tema je bila pokretanje Sindikata. Objašnjena je uloga sindikata kao i planirane akcije u toku naredne godine. Predstavljen je sistem finansiranja kao i uslovi članstva i prioriteta na početku rada.

Svi materijali, sa novim članskim kartama, odluke i planovi biće dostavljeni svim članovima udruženja i sindikata na kućnu adresu u toku narednog meseca.

Upravni odbor UPLS

## Oformljen sindikat profesionalnih lađara Srbije

Obaveštavamo javnost da je 27.11.2018. zvanično primljeno rešenje o upisu granskog sindikata profesionalnih lađara Srbije u registar pod rednim brojem 24921.

Početkom rada sindikata, lađari Srbije će pored Udruženja lađara, koje se bavi edukacijom i promovisanjem lađarstva, imati i pravni način delovanja za poboljšanje uslova rada, unapređenje produktivnosti i postizanje

socijalne pravde i ravnopravnosti za zaposlene u brodarskoj struci u Srbiji. Polovinom decembra biće organizovano zasedanje Skupštine sindikata gde će biti predstavljen plan budućeg rada, uslova članstva i finansiranja. Osnovni podaci o sindikatu mogu se videti na zvaničnoj web prezentaciji, na adresi:

<http://sindikatladjara.org>



Plovidbeni prolaz mosta Boško Perošević u Novom Sadu 06.10.2018.(FOTO)

## Plovidba kroz Novi Sad opasna po život!?

Povodom problema bezbednosti plovidbe kroz Novi Sad mi, kao Udruženje profesionalnih lađara upozoravamo već tri godine. Do sada se nadležna inspekcija plovidbe nije u dovoljnoj meri bavila dopisima i apelima koje smo slali pa se ovim putem obraćamo ponovo, kako Inspekciji plovidbe tako i građanima Novog Sada.

Novi Sad, zbog dve uzastopne krivine, suženja plovnog puta i gabarita mostova predstavlja problem u plovidbi. Navigatori pri plovidbi kroz Novi Sad moraju da obrate posebnu pažnju i da postupaju oprezno. Pored ovih, navedenih problema, već nekoliko godina unazad imamo problem sa pecarošima

u plovidbenom otvoru mosta Boško Perošević. Zatičemo ih i danju i noću, najčešće u ne obeleženim čamcima, usidrene u plovnom otvoru. Današnji brodovi imaju veliku brzinu i često pecaroši imaju problem da se sklone iz plovidbene zone dovoljno brzo i na taj način direktno ugrožavaju živote ljudi, bezbednost brodova i bezbednost mosta.

Apelujemo na inspekciju plovidbe i grad Novi Sad da reši ovaj problem dok ne dođe do ozbiljne havarije sa mogućim smrtnim ishodom.

Upravni odbor UPLS

## Saopštenje za javnost povodom potonuća samohodnog teretnjaka Tomas 20.08.2018.



Dana 20.08.2018. oko 8:00h u blizini Smedereva, na 1108 km Dunava u desnoj obali, potonuo je samohodni teretnjak "Tomas". Do nezgode je došlo nakon utovara na plovnom bageru "Crni" koji se nalazi 4 kilometra nizvodno od mesta nesreće. Do potonuća je došlo velikom brzinom usled prodora vode u brodski trup, za sada iz nepoznatih razloga. Zapovednik broda je brзом reakcijom uspeo da nasuče brod na sprud u obali i na taj način spreči veću tragediju i moguć gubitak ljudskih života. Zapovednik je po incidentu momentalno obavestio Kapetaniju pristaništa Smederevo putem telefona. Posada je samostalno napustila objekat i svi članovi posade su prošli bez povreda.

Problem je nastao u brzini delovanja Inspekcije plovitbe i Kapetanije pristaništa. Potonuće se dogodilo 20.08. a inspekcija je izašla na uviđaj 2 (dva) dana kasnije, 22.08.2018. Mesto nesreće je bilo 2 dana bez nadzora, posadi niko nije poslat u pomoć,

objekat nije obezbeđen barijerom za slučaj izlivanja goriva, nije izdato saopštenje brodarstvima, nije obustavljena niti usporena plovidba na tom delu Dunava tako da je nasukani brod bio dva dana u stalnoj opasnosti od prevrtanja i totalnog potonuća objekta.

Na samo 20 km od mesta nesreće nalazi se područje od međunarodnog značaja, specijalni rezervat prirode "Delibatska peščara" – Rasarsko područje "Labudovo okno". Čitavo područje rezervata je ugroženo neadekvatnim delovanjem Inspekcije plovitbe i nedostatkom Službe za brzo delovanje na rekama. Podsećamo da je obezbeđivanje mesta nesreće bilo problematično i pre dve godine kada su prilikom potonuća samohodnog teretnjaka Beograd 10 život izgubila 2 člana posade.

Pozivamo nadležne institucije da se razmotri povećanje i poboljšanje inspeksijskog nadzora na rekama kao i da se formira jedinica za brzo delovanje u vanrednim situacijama na

rekama kako bi se izbegle nesreće u budućnosti.

Ovim putem podsećamo nadležne organe i upozoravamo javnost da na sektoru Dunava u Srbiji ima velik broj objekata koji stoje bez nadzora, u očajnom stanju i za koje je pitanje vremena kada će početi da se prevrću i potapaju usled atmosferskih promena, kolebanja vodostaja i zuba vremena.

Sledeće fotografije su sa Ade Huje u Beogradu i sa Dunavskog keja u Novom Sadu. O nebezbednom stanjanju objekata i zahtevu za njihovo uklanjanje više puta je obaveštena Inspekcija plovidbe.

Upravni odbor Udruženja profesionalnih  
lađara Srbije.



## 70 godina Beogradske konvencije – 90. zasedanje Dunavske komisije



U Palati Srbija dana 29. juna održana je Ministarska konferencija i 90. zasedanje Dunavske komisije. Dan ranije 28. juna povodom jubileja održan je prijem povodom otvaranja izložbe u Palati Srbija u saradnji sa Arhivom Jugoslavije i Muzejom nauke i tehnike u Beogradu. Skupu su prisustvovali

visoki predstavnici zemalja članica Dunavske komisije, Evropske komisije, Rajinske komisije, Savske komisije i drugih važnih međunarodnih organizacija, kao i diplomatskih predstavnika i stručnjaka u oblasti plovidbe brojnih zemalja.

Konferenciju je otvorila potpredsednica vlade i ministarka građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture gospođa Zorana Mihajlović. Konferenciju je vodio pomoćnik ministra za vodni saobraćaj gospodin Veljko Kovačević. Na konferenciji je predstavljena strategija razvoja slobodne plovidbe Dunavom kao i potreba za revizijom Beogradskog sporazuma. Pored brojnih zvanica, na poziv gospodina Veljka Kovačevića, prisustvovali su i predstavnici Udruženja profesionalnih lađara Srbije kao i predstavnici Udruženja kapetana Srbije.

Upravni odbor UPLS

## Saopštenje za javnost povodom požara na motornom gliseru u Novom Sadu 24.06.2018.



U utorak 24.06.2018. došlo je do požara na gliseru koji se nalazio na prikolici prilikom porinuća u vodu. Osobe koje su ga spuštale u vodu odreagovale su neiskusno i loše. Otkacili su zapaljeni gliser da pluta na vodi. Tako zapaljen plutao je pored obale vikend naselja Kamenjar i pretio da ugrozi marinu sa više čamaca. Jedan od vlasnika čamaca na marini ušao je u svoj čamac, presreo ga i odvuкао dalje ka matici da ne ugrožava ostala plovila. U međuvremenu je pozvao vatrogasce koji su došli ali nisu imali pristup čamcu pa su ih vlasnici čamaca dovezli svojim ličnim plovilima da ugase požar koji su gasili i vatrogasci i čamdžije ispalcima, PP aparatima i sličnim priručnim sredstvima.

Sticajem srećnih okolnosti i pravilnim reagovanjem nekolicine odgovornih pojedinaca izbegnuta je velika tragedija. Vatrogasci su brzo došli na mesto nesreće ali je izostala adekvatna reakcija zbog nedostatka

opreme za suzbijanje požara na vodi.

Podsećamo da Novi Sad ne poseduje ni jedan brod vatrogasac kao i da čamci rečne policije i kapetanije nisu opremljeni sredstvima za gašenje požara te da ne postoji adekvatan plan za suzbijanje požara većih razmera na vodi.



Pozivamo nadležne organe, lokalne samouprave, kao i privredna društva da se uključe u planiranje prevencije požara na rekama da bi se izbegle veće katastrofe koje se mogu dogoditi. Podsećamo i naglašavamo da u Novom Sadu postoji sidrište rafinerije gde često stoje brodovi i objekti za prevoz naftnih derivata i ovakvi događaji mogu izazati tragediju neslućenih razmera. Takođe se obraćamo nautičarima da posvete posebnu pažnju na bezbednost prilikom porinuća objekata kao i pri plovidbi kako ne bi ugrožavali ostale učesnike u rečnoj plovidbi.

## Saopštenje povodom sastanka u MGSI održanog 26.06.2018.



Veljko Kovačević (Foto: MGSI)

Na poziv pomoćnika ministra za vodni saobraćaj, gospodina Veljka Kovačevića, održan je treći sastanak između predstavnika Ministarstva i Udruženja profesionalnih lađara Srbije u prostorijama MGSI 26.06.2018. Naše Udruženje je od strane ministarstva dobilo čast da imenuje stalnog predstavnika u komisiji za polaganje stručnih ispita kao i predstavnika u formiranju Radne grupe ministarstva.

Predstavljen je razvoj realizacije priznavanja plovidbenih isprava na reci Rajni. Pretpostavljeni rok za potpunu realizaciju je kraj godine. Predstavnici ministarstva su nas obavestili o izmenama i dopunama pravilnika o obaveznim lekarskim pregledima i o izmenama u pravilniku o minimalnom broju članova posade.

Od strane Udruženja ukazano je na problem overe ubrođenja osoba koje rade pod stranim zastavama sa našim brodarskim knjižicama. Dobili smo uverenje da se na tom problemu radi i da će se uskoro doći do konstruktivnog rešenja. Za sada savetujemo kolege koje rade pod stranim zastavama da izvade i vode ubrođenje u brodarskim knjižicama države pod čijom zastavom plove. Ubrođenje vođeno na ovaj način, ako je overeno od strane države pod čijom se zastavom plovi, biće priznato od naše kapetanije.

Sastanak je održan u profesionalnoj atmosferi sa konstruktivnim i korisnim razmenama informacija u cilju poboljšanja i unapređenju brodarske struke.

## Dopis MGSI povodom problema prilikom polaganja stručnih ispita 16.05.2018.



Poštovani, obraćamo Vam se sa molbom da nam odgovorite na nekoliko pitanja koja su vezana za probleme oko priprema i polaganja ispita za sticanje posebnih ovlašćenja o osposobljenosti u unutrašnjoj plovidbi, kao i postupaka u slučaju opasnosti na brodu.

Više godina unazad kapetanija pristaništa Beograd organizuje u svojim prostorijama pomenute ispite za nautičko i mašinsko osoblje. Problem sa kojim se suočavamo nastaje u pripremi kandidata za ispit. Dostupnost stručne literature koja bi se koristila za pripremanje ispita kao i organizovanje nekih eventualnih predavanja u svrsi pripreme kandidata za odgovarajući ispit, odnosno fokusiranje na oblasti iz struke koje će biti na samom ispitu nema ili nije adekvatna. Kandidatima se suočavaju sa velikim problemom jer je u pitanju struka koja i dalje koristi dosta običajnih normi iz nekih ranijih perioda, kao i dosta novosti koje su uvedene modernizacijom opreme plovila. Naravno, novim izmenama u pravilniku za sticanje zvanja u unutrašnjoj plovidbi, omogućeno je da ljudi koji nisu školovani za ovaj poziv nađu posao u brodarstvu, pa je njima još teže da se upoznaju sa terminologijom, tehnologijom i metodikom rada i korišćenja određenih uređaja te i postojanje eventualne literature. Isto tako, se javlja sloboda članova ispitne komisije da ispitanike pitaju sve i svašta, što često nema dodirnih tačaka sa organizovanim ispitom što kandidate dovodi do zabune i davanja netačnih odgovora, padanja na ispitu i izlaganja novim troškovima koji nisu zanemarljivi, gubitku vremena i mogućnosti odlaganja pa čak i gubitka mogućnosti za ubrođenjem a samim tim i sticanjem dodatnog iskustva.

Kao dodatni problem se javlja i popravni ispitni rok. Nigde nije istaknut termin, kao ni uslovi koji se moraju ispuniti (konkretno mislimo na troškove). Na osnovu pomenutih činjenica, sledi i niz pitanja. Molim Vas da imate u vidu da ništa nije zlonamerno, već isključivo u cilju poboljšanja i olakšanja

načina rada kako službenicima lučke kapetanije, tako i nama lađarima. Da li će biti dostupna i definisana obavezna stručna literatura ?

Da li će biti uvedena organizovana predavanja u vidu kursa (poput pripreme za ADN, ili pripreme za pomorce) za sve kandidate koji polažu ispite o posebnim osposobljenostima u unutrašnjoj plovidbi ?

Da li postoji mogućnost prisustvovanja neutralnog člana ispitne komisije ispred MSGI koji bi pratio objektivan pristup ocenjivanju ostalih članova ispitne komisije? Da li će se uvesti pogodnosti polaznicima koji izlaze na popravni ispitni rok? (smatramo da je neopravdano plaćanje punog iznosa ispita, ako već kandidatima pored datuma održavanja ispita nije dato ništa drugo u vidu stručne literature priznatih izdavača i pisaca, stručnih predavanja ili nekih smernica koje bi opravdale tako visoke cene ispita).

Da li postoji zakonski vremenski rok u okviru kojega bi MSGI odnosno lučka kapetanija trebala da obezbedi popravni ispitni rok za polaznike i ako postoji zašto nije istaknut na vidnom mestu u prostorijama lučke kapetanije pored obrazaca za prijavu ispita u redovnom roku?

Molimo vas da ova naša pitanja prihvatite kao dobronamerne sugestije.

Unutar UPLS se već vodila diskusija o ovome, a pošto je jedan od glavnih ciljeva našeg udruženja upravo stvaranje boljih uslova za rad na brodovima i plovnim objektima, predlažemo da UPLS koncipira stručnu literaturu koja bi objedinila i stare iskustvene norme, instrukcije za rad i korišćenje moderne brodske navigacione opreme kako bismo našim kolegama i budućim naraštajima lađara olakšali pripreme za ispite iz vezanih oblasti i izbegli postojeće probleme.

Među članovima UPLS su renomirani profesionalci angažovani na domaćim i na stranim plovilima svih tipova i vrsta, koji su više nego voljni da pomognu, naravno uz Vašu saglasnost kao nadležnog ministarstva. Što se tiče stručne obuke, odnosno predavanja,



verujemo da bi bila moguća u okviru škole za brodarstvo, brodogradnju i hidrogradnju u

saradnji profesora iz škole, članova ispitne komisije i članova UPLS.

Upravni odbor UPLS

## Preporuke za bezbednost plovidbe malih čamaca

Sa početkom proleća počinje i sezona plovidbe čamaca za sport i razonodu po našim rekama. Povodom brojnih problema sa kojima se mi, kao profesionalni lađari srećemo, a tiču se bezbednosti plovidbe, odlučili smo da u saradnji sa nautičkim udruženjem Moja lađa napravimo jedan priručnik ili savetnik nautičarima kako treba pravilno da se ponašaju u plovidbi i pri susretu sa velikim brodovima i plovidbenim sastavima. Priručnik je dostupan

u PDF izdanje priručnika su sa punom pažnjom propratili mediji i predstavljen je u jutarnjem programu RTS - a od strane našeg predstavnika. Priručnik je odobren i od strane MSGI kao dodatna literatura za pripremu polaganja ispita za upravljača motornog čamca.

U ovoj godini se planira izdavanje drugog dela i pravilje štampnog primerka.

Upravni odbor UPLS

Gostovanje na jutarnjem programu RTS-a



FOTO: M. Šujdović



## Pokretanje kluba profesionalnih lađara Srbije 02.05.2018.

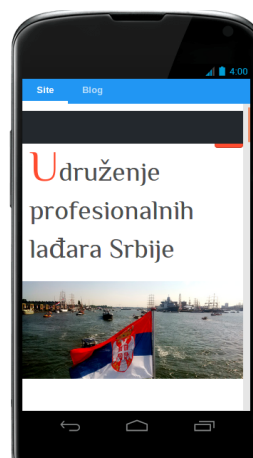
Obaveštavamo sve članove udruženja da je počeo sa radom klub profesionalnih lađara Srbije. Namena kluba je okupljanje članova i promovisanje rada Udruženja profesionalnih lađara Srbije. Svečana proslava povodom pokretanja kluba bila je organizovana u

prostorijama kluba na adresi: Beogradska 2, Petrovaradin, u petak 04.05.2018. sa početkom u 17h.

Upravni odbor UPLS

## Android aplikacija

Poštovane kolege, napravili smo android aplikaciju našeg Udruženja. Aplikacija pored redovnih funkcija, kao što su na sajtu, poseduje mogućnost slanja push up notifikacija. Od sada ćemo se truditi da sve važne informacije delimo sa članovima i na ovaj način. Trenutno je u funkciji probna verzija aplikacije i sve nedostatke ćemo otklanjati blagovremeno. Aplikaciju možete preuzeti u play prodavnici.



## Saopštenje za javnost povodom plovidbene nezgode sa ljudskim žrtvama 13.03.2018.



Povodom ove tragedije u ime Udruženja profesionalnih lađara Srbije izjavljujemo iskreno saučešće porodicama stradalih. Nažalost došlo je do događaja na čiju mogućnost smo upozoravali više puta u predhodnom periodu (Obaveštenje Ministarstvu br.8 09.03.2017. i Saopštenje za javnost povodom ugrožene bezbednosti plovidbe 30.06.2017. Lađarski glasnik broj1 strana 21 i 22)

Dana 13.03.2018. oko 17 časova na 1172 km plovnog puta Dunava došlo je do plovidbene nezgode u kojoj su dve osobe izgubile život. U nezgodi su učestvovali samohodni teretnjak Sveti Nikola sa sastavom i malo plovilo (čamac) u kome su se nalazile osobe koje su stradale.

Po do sada raspoloživim informacijama, s/t Sveti Nikola se nalazio u nizvodnoj plovidbi sa teretnim sastavom. Dimenzije sastava su iznosile 95 metara dužine, 31 metar širine i gaz 2.7 metara sa količinom ukrcanog tereta od 4000 tona. Brzina sastava je iznosila oko 15km/h.

Očekivani zaustavni put broda, u trenutnim plovidbenim uslovima gde je protok vode zbog dolaska vode povećan, iznosi između 500 i 800 metara. Nakon uočavanja čamca na kolizionom kursu, navigator koji je vodio sastav broda Sveti Nikola je iz režima liniske plovidbe prešao u režim manevra za izbegavanje sudara. Nažalost u tome nije uspeo.

Bitno za sagledavanje događaja je i prisustvo uzvodnog potiskivanog sastava, sa kojim se s/t Sveti Nikola susretao neposredno pre nesreće a koji je uticao na položaj sastava Svetog Nikole i na raspoloživ manevarski prostor broda. Analizu ovog događaja, u cilju informisanja i edukacije svih učesnika u vodnom saobraćaju, objavićemo nakon završetka procedura nadležnih državnih organa i prikupljanja svih relevantnih činjenica.

Apelujemo ovom prilikom na medije da ozbiljnije obavljaju svoj posao, da se suzdržavaju od poluinformacija bez prethodne provere. Izveštavanje u ovom slučaju je bilo delimično i konfuzno počevši od tačne

pozicije događaja do upotrebe fotografija iz arhive. Na nekim portalima su korišćene fotografije iz plovidbenih nezgoda iz 2016.

Apelujemo na resorno Ministarstvo da pojača inspekcijski nadzor i oformi centar za traganje i spašavanje kao i centar za brzo delovanje u

vanrednim situacijama na rekama kako bi se u budućnosti smanjila mogućnost nesreća na plovnim putevima.

Upravni odbor UPLS

## Zanimljivosti:

# Plovidbeni bilten Direkcije za vodne puteve



FOTO: [http://www.plovput.rs/image/site\\_images/header-plovidbeni-bilten.jpg](http://www.plovput.rs/image/site_images/header-plovidbeni-bilten.jpg)

Svedoci smo razvoje elektronskih pomagala i njihove upotrebi u svakodnevnom životu. U današnje vreme je korišćenje interneta postala potreba. U skladu sa tim, Direkcija za vodne puteve republike Srbije ide u korak sa vremenom.

Jedan od servisa koji se posebno ističe po korisnosti i kvalitetu je Plovidbeni bilten.

Plovidbeni bilten u realnom vremenu pokazuje sve neophodne informacije o plovnom putu i bezbednosti plovidbe.

Plovidbenom biltenu možete pristupiti na internet adresi:

<http://www.plovput.rs/plovidbeni-bilte>

## NAPOMENA PRI KORIŠĆENJU BILTENA:

Podaci o raspoloživim dubinama na kritičnim sektorima su informativnog karaktera, na bazi aktuelnih vodostaja i rezultata poslednjih hidrografskih merenja. Podaci o raspoloživim visinama plovidbenih otvora mostova su informativnog karaktera, na bazi aktuelnih vodostaja. Direkcija za vodne puteve proračunava i objavljuje ove podatke u najboljoj nameri kao pomoć svim korisnicima plovnih puteva.

Svi aktuelni dinamički podaci na Plovidbenom biltenu su kratkoročni i podložni promenama.

Greške u proračunu nisu izgledne, ali su moguće. Direkcija za vodne puteve se ne može smatrati odgovornom za bilo kakvu štetu nastalu upotrebom ovih podataka. Direkcija za vodne puteve savetuje pažljivo razmatranje svih podataka objavljenih na Plovidbenom biltenu pre njihove upotrebe.

Podaci o prognozi raspoloživih visina plovidbenih otvora mostova kao i plovidbene dubine publikuju se za one mostove i delove plovnog puta za čije referentne vodomerne stanice postoji prognoza vodostaja.

## O direkciji za vodne puteve:

Direkcija za vodne puteve je organ uprave u sastavu Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture nadležna za održavanje i razvoj unutrašnjih plovnih puteva u Republici Srbiji na kojima važe

međunarodni i međudržavni režimi plovidbe (reke Dunav, Sava i Tisa). Osnovana je 1963. godine. Njeni zaposleni svakodnevno rade na uspostavljanju bezbednih uslova za unutrašnju plovidbu.



FOTO: V. Šekerović

## Opasnosti u plovidbi pri naglom kolebanju vodostaja

Protekla godina bila je obeležena ekstremno niskim vodostajem. Nizak vodostaj predstavlja veliku prepreku u plovidbi i može da prouzrokuje velike gubitke privredi zbog smanjenog prevoznog kapaciteta brodova. Nakon velike količine padavina dolazi i do naglog dolaska vode koja pri dolaznom talasu podiže velku količinu otpada sa obala koje kretanjem vode dolazi u plovni put i može da izazove velike probleme pri navigaciji.

Među najopasniji materije koje mogu da ugroze plovidbe, spada drveni otpad sa priobalnih šumarija ili sa neutvrđenih obala koje voda podiže i nosi u plovni put. Jedini način da se umanja opasnost od velike materijalne štete je obavezno osiguranje

brodova i brza i adekvatna procena osiguravajućih društava.

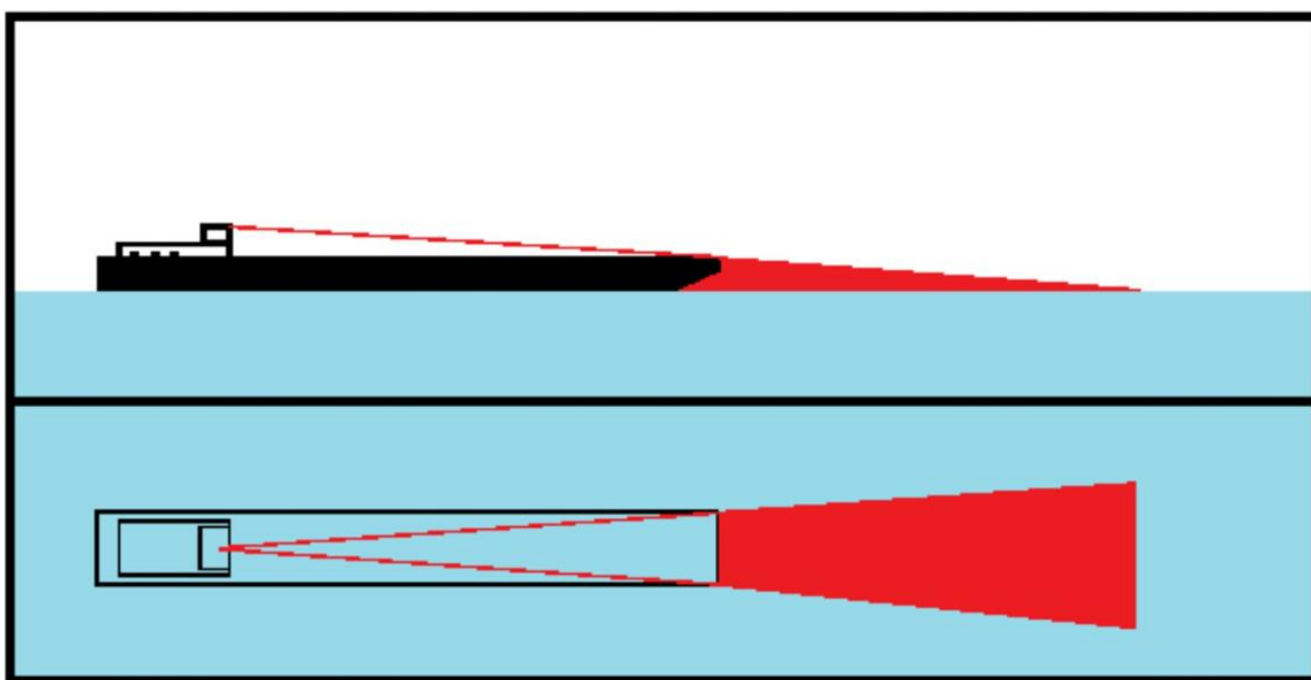
Na fotografijama se vidi primer oštećenja upravljačko/propulzionog sistema na putničkom brodu usled kontakta sa podvodnim deblom na reci Rajni. Procenjena šteta na ovom brodu iznosi čak 115.000,00 evra.

Ovakvi događaji bi trebalo da podstaknu vlasnike brodova da više pažnje i sredstava posvete osiguranju brodova, kao i osiguravajućim društvima da porade na poboljšanju sistema osiguranja kao i saradnje sa međunarodnim osiguravajućim društvima i prihvatanje pozitivnih iskustava iz razvijenih zemalja a u cilju poboljšanja kvaliteta plovidbe i poboljšanja uslova rada posada.



Foto: B.Vajda

## Mrtav ugao iz kormilarnice



Ilustracija: J.Z. i Š.M.

Navigator koji upravlja brodom nije u mogućnosti da vidi neke delove vodenog ogledala na kojima se može naći malo plovilo. Površina vodenog ogledala koje se nalazi u mrtvom uglu zavisi od dimenzija broda i pozicije kormilarnice. Prilikom plovidbe u blizini brodova bitno je da upravljač čamca ima vizuelni kontakt sa navigatorom. Ukoliko ne vidite navigatora, ne vidi ni on vas i može samo da pretpostavlja gde se nalazite i kojom brzinom i u kom smeru se krećete. Preporuka za korisnike malih plovila je da ne dovode svoja plovila u mrtav ugao.

Ukoliko se nađete u navigatorovom mrtvom uglu, možete smatrati da niste ostavili dovoljno prostora. Prioritet osobi koja upravlja

čamcem u takvoj situaciji je da se što je moguće pre skloni sa pravca kretanja broda i iz mrtvog ugla.

Koristan savet, a odnosi se na mrtav ugao prilikom prolaska čamcem pored usidrenih ili brodova privezanih uz obalu, bio bi da i tom prilikom ostanete van mrtvog ugla kormilarnice odnosno da u svakom trenutku iz čamca možete da vidite kormilarnicu. Ovo je veoma bitno jer je moguće da navigator otpočne manevar isplovljavanja i odvajanja od obale ili pristana, potpuno nesvestan vašeg prisustva u neposrednoj blizini.

Preuzeto sa: ***Preporuke i saveti za bezbedno korišćenje malih plovila (UPLS)***

## Pogled sa komandnog mosta potiskivača u plovidbi sa sastavom

FOTO: V. Šekerović



## Novi ledolomci



Foto: Vlado Šekerović

U budžetu za narednu godinu država je opredelila novac za izgradnju ledolomca. U nadležnom ministarstvu najavljuju da će srpskim rekama ploviti za dve godine. Ističu da je ta gradnja značajna, ne samo zbog samostalnosti u vanrednim situacijama već i zbog isplativosti.

Kada je pre dve godine led zamrznuo plovidbu na srpskim rekama, nije zamrznuo samo zaradu lađarima, nego i celoj privredi.

"Tada automatski skače cena goriva zbog samog transporta jer se gorivo transportuje brodovima od rafinerije do rezervoara i kada je taj put presečen sam transport je mnogo skuplji", kaže Branislav Vajda iz Udruženja lađara Srbije.

Sante leda pre dve zime bile su veliki zalogaj za jedinog domaćeg ledolomca "Grebena" i potiskivača "Bora". Pomogli su mađarski, ali su državu za mesec dana i koštali oko 300.000 evra. Kako bismo u vanrednim uslovima na celom toku, od Bezdana do Prahova mogli da branimo Dunav, potrebno je šest ledolomaca.

"Mi imamo trojni sporazum između vlada Mađarske, Hrvatske i Srbije, gde je deo od

Bezdana do Novog Sada branimo sa mađarskim ledolomcima. Deo od Đerdapa pa sve do Beograda imamo sporazum sa Rumunima, tako da nam ti delovi nisu sporni", kaže Veljko Kovačević iz Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture.

Prema njegovim rečima, ono što jeste sporno i što se najbolje videlo 2017. godine, to je deo od Beograda do Novog Sada gde nemamo raspoložive tehničke kapacitete.

On je podsetio da su tada obezbeđena dva mađarska ledolomca, ali i ukazao da to nije način na koji bi trebalo dugoročno da radimo. A dugoročan plan je izgradnja novog borca sa ledom.

"To je kao da pitate da li je neophodno da imate gradski saobraćaj", kaže Vajda.



Iako je država i prošle godine najavljivala izgradnju, novi brod će na srpske reke za oko dve godine, koliko bi trebalo da traje gradnja.

"Ja mislim da je bolje što smo pristupili ovom putu da gradimo novo i to je pokazala i studija, zato što ćemo imati jednu novu opremu koja može narednih 50 godina da služi. Sa ovim ledolomcem možemo da radimo deset dana neprestano, bez dotakanja goriva, vode ili bilo čega drugog. Posada od deset ljudi može da kontroliše ceo prostor i da upravlja i Dunavom i Savom", kaže ministar poljoprivrede Branislav Nedimović.

Ostalim danima biće na raspolaganju za tegljenje robe. Savremen, može da pomaže i u gašenju požara – kako na vodi tako i na

kopnu. Lađari žale za starim ledolomcima "Vučevom" i "Čakorom".

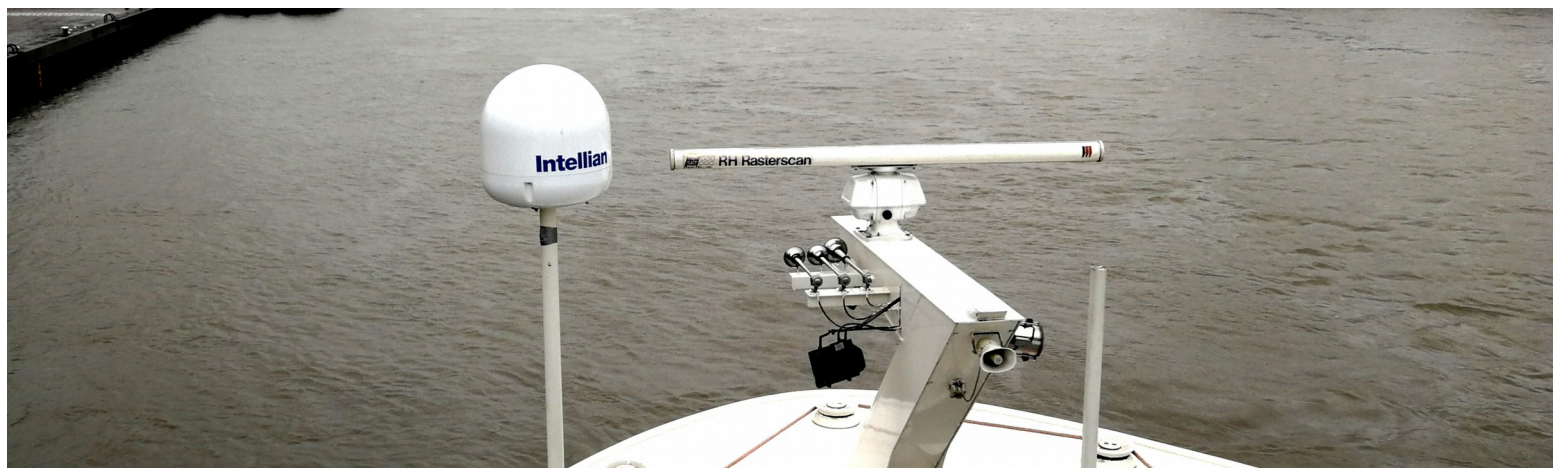
"Tehničke ekipe iz Uprave za vodu su tamo odlazile. To bi bila slična investicija, čak i da je pola, opet je problem između novog i starog – nije isto", kaže ministar Nedimović.

Tender je već raspisan, do kraja januara izabraće se izvođač. Kako najavljaju u resornom ministarstvu, izgradnja treba da počne u februaru.

Preuzeto sa: RTS

<http://www.rts.rs/page/stories/ci/story/124/drustvo/3362326/greben-i-bor-za-dve-godine-dobijaju-pojacanje.html>

## Rad na priručniku - radar skripta



Naše udruženje je preuzelo na sebe velik projekat izrade Priručnika za rečnu plovību. Priručnik će sadržati sve neophodne informacije koje se tiču rada na brodu, od privezivanja i palubnih uređaja pa do rečne navigacije i korišćenja savremenih navigacionih sredstava.

Prvi sadržaj koji smo napravili je deo o podešavanju i korišćenju radara na brodovima. Sadržaj je koncipiran po principu postavljenog

pitanja i davanja odgovora na pitanje. Sadrži tri dela: I deo - Princip rada radara, II deo - Radarske kontrole i III deo - Upotreba radara u navigaciji. Od ovog sadržaja smo napravili skriptu samo za korišćenje radara koja se može besplatno preuzeti na našem sajtu na adresi: <https://udruzenjeladjara.com/nova-skripta-za-upoznavanje-sa-principom-rada-i-podesavanje-radara/>.

Autor je zapovednika vrste A Vlado Šekerović

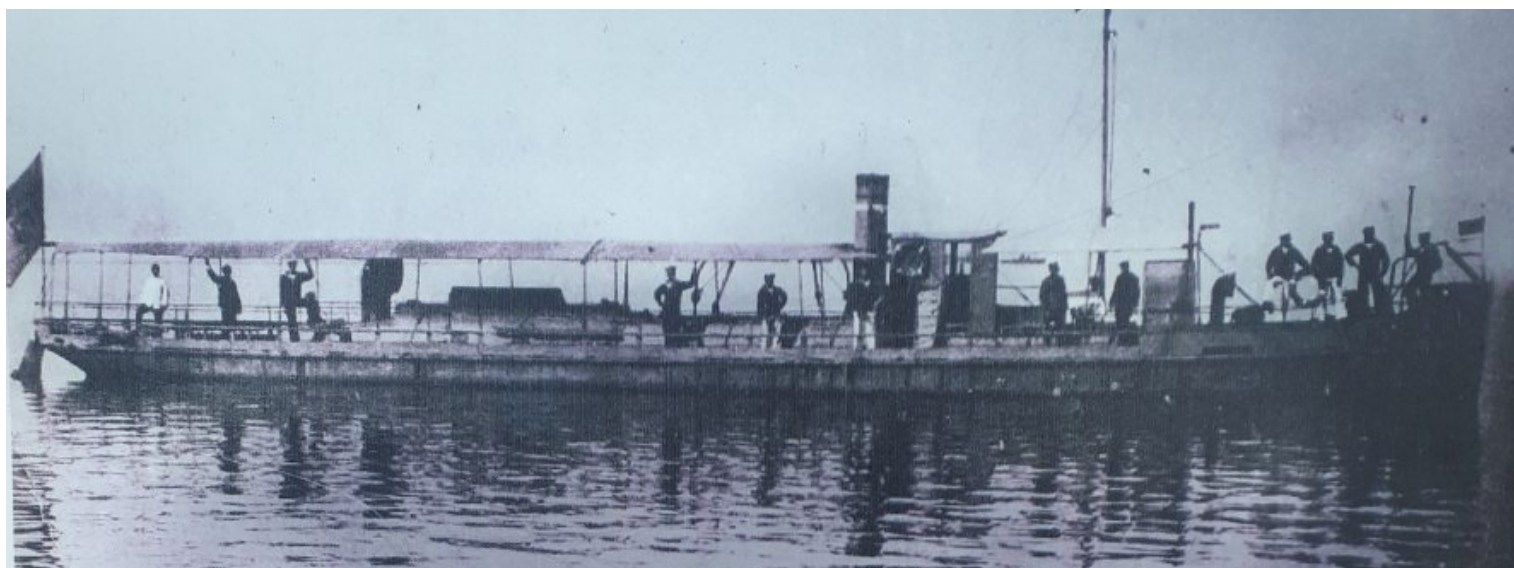
## Istorijat - Pramac broda na Kalemegdanu

Poslednje mesto na kom bi očekivali da ugledate deo broda poput pramca je kalemegdanska tvrđava. Međutim, upravo na bedemu beogradske tvrđave kod Vojnog muzeja se nalazi jedan, zapravo ono što je ostalo od pramca broda SRBIJA. Brod i posada, koji su deo istorije. Srpska vrhovna komanda na Krfu, za vreme Prvog svetskog

rata kupila je za svoje potrebe stari torpiljer po ceni od 5000 Drahmi. Nakon remonta brod je predat brodarskoj komandi, pod zastavom Srbije ploviti i obavljati zadatke u akvatoriji Jonskog i Egejskog mora. Predstavlja prvi ratni brod na moru pod zastavom Srbije, a posadu od 28 članova čine lađari sa Dunava i Save.



Po podacima iz stalne postavke Vojnog muzeja u posadi su se nalazili na poziciji kapetana Josip Topalović i Đorđe Đorđević. U mašini Milan Pavlović i Đorđe Đurić krmar Janko Popović.



BROD SRBIJA: dužina 29.70m, širina 3.70m, gaz 1.70m, posada 28 članova



U stalnoj postavci Vojnog muzeja izloženo je brodsko zvono, kormilarski točak, fotografija broda, osnovni podaci o brodu i posadi i maketa ovog broda. U depou Vojnog muzeja verovatno postoji još podataka i predmeta vezanih za ovaj brod, međutim ovaj put nismo imali vremena da uspostavimo kontakt sa kustosom i proverimo, to ostaje za neki drugi susret sa istorijom lađara Srbije.

Februar 2019

Zapovednik vrste A Zoran Jovičić

Zapovednik vrste A Nikola Tekilerović

## In Memoriam - Dve godine od potonuća i pogibije, niko odgovoran...

Dve godine od potonuća broda Beograd 10 sa ljudskim žrtvama. I dalje niko nije odgovoran

03.11.2017. je došlo do potonuća broda Beograd 10. Dva člana posade, Milan Brzaković i Nikola Kosovac su izgubili život u okolnostima koje ni do današnjeg dana nisu jasno definisane i razjašnjene.

Za njihov angažman na neispravnom plovilu i za njihovu smrt još uvek niko nije odgovoran. Zvanično saopštenje sudskog veštaka je da je

za potonuce kriv zamor materijala i na tome je završena dalja istraga. Zamor materijala je fizička reakcija na neodržavanje i na neadekvatno servisiranje plovila kao i neadekvatan pregled plovila od stručne inspekcije i izdavanje dozvole za plovidbu brodu koji nije ispravan.

Iza zamora materijala stoje ljudi, jedni koji su poginuli i drugi koji su ih u smrt poslali.

Još uvek niko odgovoran...

Upravni odbor UPLS



Nikola Kosovac



Milan Brzaković

## In Memoriam – kapetan Mladen Golubović



Kapetan Mladen Golubović

Sa žaljenjem obavještavamo da nas je napustio naš kolega, počasni član Udruženja profesionalnih lađara, kapetan Mladen Golubović.

Kapetan Mladen Golubović je rođen 28.03.1949. u Rači (Bajina Bašta), gde je odrastao i završio osnovnu školu. Srednju brodarsku školu završio je u Beogradu, kao stipendista firme "Heraj Pinki". Radni vek je proveo u tom preduzeću. Svrstavao se u najmlađe kapetane unutrašnje plovidbe, sa brilijantnom karijerom u zemlji i inostranstvu. Kao kapetan radio je odgovorno i časno na svim mogućim vrstama plovila, dok se nije penzionisao 2010.godine. Nesebično je prenosio znanja i iskustva mlađim kolegama i sinovima, na koje je bio ponosan. Preminuo je u 69.godini i konačno uplovio u mirnu luku, 19.03.2018.godine.

Za njim su ostali supruga Marica, sinovi kapetani Dejan i Slobodan, unuci Ognjen, Luka i Lazar.



## Impressum:

Udruženje profesionalnih lađara Srbije, [udruzenjeladjara@gmail.com](mailto:udruzenjeladjara@gmail.com), [www.udruzenjeladjara.com](http://www.udruzenjeladjara.com),  
Lončarska 7, 21000 Novi Sad, Republika Srbija, PIB: 109423439  
Banca Intesa: 265-6250310000238-28  
Telefon: +381 64 11 21 886

**Glavi odgovorni urednik:** Branislav Vajda

**Saradnici na tekstovima i fotografijama:** Zoran Jovičić, Milivoje Šujdović, Vlado Šekerović,  
Goran Stanimirov, Nikola Tekilerović

**Tiraž:** 1000 primeraka

### Preuzeti tekstovi:

RTS (<http://www.rts.rs/page/stories/ci/story/124/drustvo/3362326/greben-i-bor-za-dve-godine-dobijaju-pojacanje.html>) strana 32, Plovidbeni bilten Diekcije za vodne puteve ([plovput.rs](http://plovput.rs)) strana 27 i 28, ETF (<https://www.etf-europe.org/>) strana 7 i 8, ITF (Wikipedia.org) strana 6

### Preuzete fotografije:

([twitter.com/itfglobalunion](https://twitter.com/itfglobalunion)) strana 6, ([https://twitter.com/etf\\_europe](https://twitter.com/etf_europe)) strana 7, FOTO:  
[http://www.plovput.rs/image/site\\_images/header-plovidbeni-bilten.jpg](http://www.plovput.rs/image/site_images/header-plovidbeni-bilten.jpg) strana 27

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 brodersku 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 adresu 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 : [udruzenjeladjara@gmail.com](mailto:udruzenjeladjara@gmail.com) kao i na dostupne brojeve telefona.

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



## ZNACI ZA REGULISANJE PLOVIDBE

### OSNOVNI ZNACI

#### A - ZNACI ZABRANE

**A.1** Zabranjeno prolaska (opšti znak)

**A.1a** **A.1b** **A.1c** **A.1d** **A.1e** **A.1f**

**A.1.1** Deonice zatvorene za upotrebu, osim za mala ne-motorizovana plovila

**A.2** Zabranjena svih vrsta prestizanja

**A.3** Zabranjena međusobnog prestizanja sastava

**A.4** Zabranjena susretanja i prestizanja

**A.4.1** Zabranjena međusobnog susretanja i prestizanja sastava

**A.5** Zabranjena stajanja (sidrenja ili vezivanja uz obalu)

**A.5.1** Zabranjena stajanja na širini označenoj u metrima (mereno od znaka)

**A.6** Zabranjena sidrenja i vučenja sidara, uzadi ili lanaca

**A.7** Zabranjena vezivanja uz obalu

**A.8** Zabranjena okretanja

**A.9** Zabranjena pravljenja talasa ili povlačenja vode

**A.9a** **A.9b**

**A.10** Zabranjena prolaza izvan označenog prostora (u otvorima mostova ili brana)

**A.11** Zabranjena prolaska, ali izvršiti pripreme za nastavak plovidbe

**A.11a** **A.11b** **A.11c**

**A.12** Zabranjena plovidbe za plovila sa sopstvenim pogonom

**A.13** Zabranjena plovidbe za sva sportska plovila i plovila za razonodu

**A.14** Zabranjena skijanja na vodi

**A.15** Zabranjena plovidbe za jedrilice

**A.16** Zabranjena plovidbe za sva plovila koja nemaju ni sopstveni pogon ni jedra

**A.18** Kraj zone brze plovidbe malih sportskih plovila i plovila za razonodu

**A.19** Zabranjena porinuća ili izvlačenja plovila

**A.20** Zabranjena vožnje skutera

#### B - ZNACI OBAVEZE

**B.1** Obavezna plovidba u smeru označenom strelicom

**B.2** a) Obaveza skretanja na stranu plovnog puta sa leve strane plovila (B.2a)  
b) Obaveza skretanja na stranu plovnog puta sa desne strane plovila (B.2b)

**B.3** a) Obaveza plovidbe stranom plovnog puta koja se nalazi sa leve strane plovila (B.3a)  
b) Obaveza plovidbe stranom plovnog puta koja se nalazi sa desne strane plovila (B.3b)

**B.4** a) Obavezan prelazak na levu stranu (B.4a)  
b) Obavezan prelazak na desnu stranu (B.4b)

**B.5** Obavezno zaustavljanje u uslovima koji su predviđeni ovim Pravilima

**B.6** Obaveza da se ne sme preći naznačena brzina (u km/h)

**B.7** Obaveza davanja zvučnog signala

**B.8** Obaveza obraćanja posebne pažnje

**B.9** Obaveza da se ne sme uploviti u glavni plovni put ili preći preko njega ako će taj manevar prinuditi plovila koja plove na tom plovnom putu da promene svoj pravac ili brzinu

**B.10** Obaveza plovila koja se kreću glavnim plovim putem da u slučaju potrebe promene svoj pravac ili brzinu da bi omogućili prolaz plovilima koja izlaze iz pristaništa ili pritoka

**B.11a** **B.11b** **B.11** a) Obaveza da se stupi u radio telefonsku vezu (B.11a)  
b) Obaveza da se stupi u radio telefonsku vezu na talasnoj dužini koja je navedena na znaku (B.11b)

#### C - ZNACI OGRANIČENJA

**C.1** Ograničena dubina vode

**C.1a** **C.1b** **2.20**

**C.2** Ograničena slobodna visina prolaza iznad nivoa vode

**C.2a** **C.2b** **7.50**

**C.3** Ograničena širina plovnog puta ili prolaza

**C.3a** **C.3b** **45**

**C.4** Postoje ograničenja u plovidbi: Tražiti obaveštenje

**C.5** Plovni put je udaljen od desne (leve) obale: broj na znaku označava odstupanje, u metrima mereno od znaka, kada se plovila moraju držati

#### D - ZNACI PREPORUKE

**D.1** Preporučeni otvor

a) U oba smera  
b) Samo u naznačenom smeru (prolazak u suprotnom smeru je zabranjen)

**D.1a** **D.1b** **D.1c** **D.1d** **D.1e** **D.1f**

**D.2** Preporuka da se plovila u obelježnom prostoru (ispod mostova i prilikom prolaska kroz brane)

**D.2a** **D.2b**

**D.3** Preporučuje se plovidba u smeru koji označava strelica

U smeru od stalnog belog svetla ka treptućem belom svetlu

**D.3a** **D.3b**

#### E - ZNACI OBAVEŠTENJA

**E.1** Dozvoljen prolaz (opšti znak)

**E.1a** **E.1b** **E.1c** **E.1d**

**E.2** Naponski kabl iznad plovnog puta

**E.3** Brana

**E.4** a) Skela koja ne plove slobodno (E.4a)  
b) Skela koja plove slobodno (E.4b)

**E.5** Mesta na kojima je dozvoljeno stajanje (na sidru ili vezan uz obalu)

**E.5.1** Dozvoljeno stajanje na delu vodene površine, na širini označenoj u metrima, mereno od table

**E.5.2** Dozvoljeno stajanje na delu vodene površine između dva rastojanja koja su ispisana na tabli u metrima, mereno od table

**E.5.3** Maksimalan broj plovila kojima je dozvoljeno da stoje jedan pored drugog

**E.5.4** Mesto za stajanje potisnaka i potiskivanih sastava koji ne moraju da nose obeležja definisana članom 3.14 dokumenta CEVNI

**E.5.5** Mesto za stajanje potisnaka i potiskivanih sastava koji moraju da nose jedno plavo svetlo ili jedan plavi konus (definisano članom 3.14 dokumenta CEVNI)

**E.5.6** Mesto za stajanje potisnaka i potiskivanih sastava koji moraju da nose dva plava svetla ili dva plava konusa (definisano članom 3.14 dokumenta CEVNI)

**E.5.7** Mesto za stajanje potisnaka i potiskivanih sastava koji moraju da nose tri plava svetla ili tri plava konusa (definisano članom 3.14 dokumenta CEVNI)

**E.5.8** Mesto za stajanje plovila koja nisu potisnice ili potiskivani sastavi i ne moraju da nose oznake propisane članom 3.14. dokumenta CEVNI

**E.5.9** Mesto za stajanje plovila koja nisu potisnice ili potiskivani sastavi, a moraju da nose jedno plavo svetlo ili jedan plavi konus (definisano čl. 3.14 dokumenta CEVNI)

**E.5.10** Mesto za stajanje plovila koja nisu potisnice ili potiskivani sastavi, a moraju da nose dva plava svetla ili dva plava konusa (definisano članom 3.14 dokumenta CEVNI)

**E.5.11** Mesto za stajanje plovila koja nisu potisnice ili potiskivani sastavi, a moraju da nose tri plava svetla ili tri plava konusa (definisano članom 3.14 dokumenta CEVNI)

**E.5.12** Mesto za stajanje za sva plovila koja ne moraju da nose oznake propisane članom 3.14. dokumenta CEVNI

**E.5.13** Mesto za stajanje za sva plovila koja moraju da nose jedno plavo svetlo ili jedan plavi konus (definisano članom 3.14 dokumenta CEVNI)

**E.5.14** Mesto za stajanje za sva plovila koja moraju da nose dva plava svetla ili dva plava konusa (definisano članom 3.14 dokumenta CEVNI)

**E.5.15** Mesto za stajanje za sva plovila koja moraju da nose tri plava svetla ili tri plava konusa (definisano članom 3.14 dokumenta CEVNI)

**E.6** Dozvoljeno stajanje na sidru ili vučenje sidara, uzadi ili lanaca

**E.6.1** Dozvoljena upotreba pilona

**E.7** Dozvoljeno vezivanje uz obalu

**E.7.1** Mesto za stajanje rezervisano za utovari i istovari vozila (maks. dozvoljeno vreme stajanja može biti označeno na informativnoj tabli ispod znaka)

**E.8** Mesto za okretanje

**E.9** Plovni put kome se prilazi smatra se sporednim

**E.9a** **E.9b** **E.9c**

**E.10** Plovni put kome se prilazi smatra se glavnim

**E.10a** **E.10b**

#### E.11a E.11b E.11

**E.11** Prestanak važenja zabrane ili obaveze koja važi za jedan smer plovidbe ili prestanak nekog ograničenja

**E.12a** **E.12b** **E.12c** **E.12d** **E.12** Oznake za prolazak: jedno ili dva bela svetla

a) Stalno svetlo (svetla): teškoće u plovidbi - stajati ako propisi zahtevaju (E.12a, E.12b)  
b) Treptuća svetla (svetla): - prolazak dozvoljen (E.12c, E.12d)

**E.13** Mesto za snabdevanje pitkom vodom

**E.14** Mesto sa telefonom

**E.15** Dozvoljena plovidba plovilima sa sopstvenim pogonom

**E.16** Dozvoljena plovidba plovilima za sport i razonodu

**E.17** Dozvoljeno skijanje na vodi

**E.18** Dozvoljena plovidba jedrilicama

**E.19** Dozvoljena plovidba za sva plovila, osim plovila na sopstveni pogon i jedrilice

**E.20** Dozvoljeno jedrenje na dasci

**E.21** Dozvoljena brzina plovila malih sportskih plovila i plovila za razonodu

**E.22** Dozvoljeno spuštanje ili izvlačenje plovila iz vode

**E.23** Mogućnost dobijanja nautičkih informacija putem radio-telefonske veze na naznačenom kanalu

**E.24** Dozvoljena vožnja skutera

**E.25** Dostupno snabdevanje električnom energijom

**E.26** Zimovnik

**E.26.1** Maksimalan broj plovila dozvoljen u zimovniku

**E.27** Zimsko sklonište

**E.27.1** Maksimalan broj plovila za koje je dopušteno stajanje u zimskom skloništu  
Maksimalan broj plovila vezanih bočno  
Maksimalan broj redova plovila vezanih bočno

#### DOPUNSKI ZNACI

**(a)** **(b)**

**1 000** **1 500**

**A. Table sa natpisima na kojima je naznačeno rastojanje na kome počinju da važe propisi ili posebni uslovi koji su navedeni osnovnim znakom**

**Napomena:** Table su smeštene iznad osnovnog znaka, npr:  
a) Zaustavljanje posle 1000 m  
b) Skela koja se ne kreće samostalno udaljena je 1500 m

**B. Dodatni svetlosni znaci**

Svetleće bele strelice kombinovane sa određenim svetlom, sa sledećim značenjem:

a) Sa zelenim svetlom  
**Primer:** ulaz u bazen u pravcu strelice dozvoljen

b) Sa crvenim svetlom  
**Primer:** ulaz u bazen u pravcu strelice nije dozvoljen

**C. Strelice koje pokazuju pravac deonice na koju se primenjuju odredbe osnovnog znaka**

**Napomena:** Strelice ne moraju nužno da budu bele i mogu da se postavje pokraj ili ispod glavnog znaka

a) Dozvoljeno stajanje  
b) Zabranjeno stajanje (na rastojanju od 1000m)

**D. Table sa objašnjenjima i dopunskim obaveštenjima**

**Napomena:** Table su smeštene ispod glavnog znaka

**Primer 1** Carina, zaustavljanje radi carinske kontrole

#### ZNACI ZA OBELEŽAVANJE PLOVNOG PUTA

**1.A** **1.B** **1.C** **1.D** **Obaveza granica plovnog puta bovom**  
Desna strana plovnog puta

**1.A** Bova sa svetlom  
**1.B** Bova bez svetla  
**1.C** Plovak  
**1.D** Motka

**2.A** **2.B** **2.C** **2.D** **Leva strana plovnog puta**

**2.A** Bova sa svetlom  
**2.B** Bova bez svetla  
**2.C** Plovak  
**2.D** Motka

**3.A** **3.B** **3.C** **3.D** **Račvanje plovnog puta**

**3.A** Bova sa svetlom  
**3.B** Bova bez svetla  
**3.C** Plovak  
**3.D** Motka

**3.E** **3.E1** **3.F** **3.F1** **Račvanje plovnog puta sa preporučenom stranom prolaska**

**4.A** **4.B** **Oznake na obali koje označavaju položaj plovnog puta u odnosu na obalu**  
Plovni put uz desnu obalu  
**4.A** sa svetlom;  
**4.B** bez svetla

**5.A** **5.B** **Plovni put uz levu obalu**

**5.A** sa svetlom;  
**5.B** bez svetla  
**Primer:** Upotreba znakova

**4.C** **4.D** **5.C** **5.D** **Obeležavanje prelaza**

Na desnoj obali: **4.C** sa svetlom; **4.D** bez svetla  
Na levoj obali: **5.C** sa svetlom; **5.D** bez svetla

**Jednostavno označavanje prelaza**

**Označavanje osa dugih prelaza**

Po dva znaka identičnog oblika postavljani jedan iza drugog na istoj obali, tako da formiraju pokriveni smer koji označava osu dugog prelaza.

**4.F** **5.F** **6.A** **6.B** **Obeležavanje opasnih mesta i prepreka**

Obalski znak:  
**4.F** desna obala,  
**5.F** leva obala,  
**6.A, 6.B** račvanje

**Bova:**  
Desna strana plovnog puta  
**1.F1** Motka  
**1.F** Bova sa motkom

**2.F1** **2.F** **Leva strana plovnog puta**  
**1.F1** Motka  
**1.F** Bova sa motkom

**Ostala obeležavanja opasnih mesta i prepreka na plovnom putu**

**Prolaz dozvoljen slobodnom stranom bez smanjenja brzine**

Nocu  
Jedno crveno svetlo

Danju  
Zabranjena ulaska A.1 ili jedan crveni balon

Danju  
Jedna crvena zastava ili crvena ploča

**Prolaz dozvoljen slobodnom stranom pri smanjenoj brzini (izbegavajući pravljenje talasa)**

Nocu  
Jedno crveno svetlo

Danju  
Jedna crvena zastava ili crvena ploča

**Dopunsko obeležavanje za plovidbu uz pomoć radara**

**A. Označavanje stubova postavljanih iznad plovnog puta (ako je potrebno)**

1. Žuti plovak sa radarskim reflektorima smešten uzvodno i nizvodno od stubova

**2. Žuti radarski reflektor na konzoli smešten uzvodno i nizvodno od stubova**

**B. Označavanje kablova postavljanih iznad plovnog puta (ako je potrebno)**

1. Radarski reflektori pričvršćeni za kablove (daju na radaru sliku niza tačaka za prepoznavanje kablova)

2. Žuti plovci sa radarskim reflektorima raspoređeni u parovima blizu obala (svaki par daje na radaru sliku dve tačke, jedna uz drugu, za prepoznavanje kablova)

**B. Označavanje plovnog puta jezera i širokih (prostranih) plovinih puteva**

Obeležja strana sveta

**8.D** **8.D1** **Oznake izolovanih opasnih mesta**

**8.E** **8.E1** **8.E2** **Obeležavanje opasnosti u sredini plovnog puta**

# Sea Danube Trans

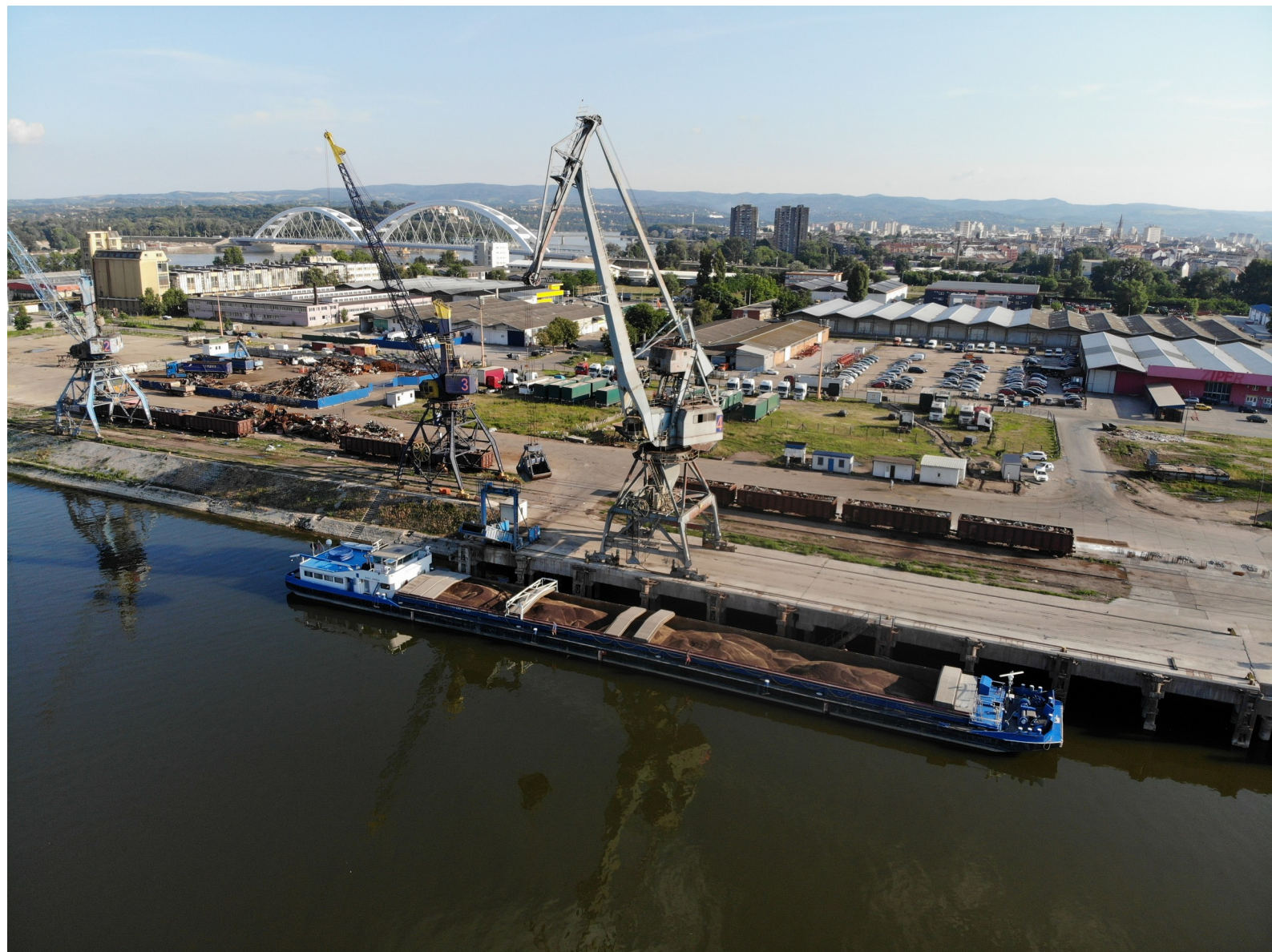


FOTO: V. Šekerović, Brod Sveti Nikola, luka Novi Sad

## Sea Danube Trans

Lider u prevozu rasute robe kompanija Sea Danube Trans osnovana 19.12.2011. u Beogradu. Bavi se prevozom tereta na rekama i moru, carteringom, logistikom... Posедује četiri konvoja za prevoz tereta: potiskivače, samohotke i veliki broj barži. Najpouzdaniji partner i lider u regionu u svojoj delatnosti.

Kontakt: Jovan Vračar (direktor): +381 (0) 63 88 166 08  
Email adresa: [jovan.vracar@seadanube.rs](mailto:jovan.vracar@seadanube.rs)  
Bulevar Milutina Milankovića 7 v, Novi Beograd