

## ЈЕСЕЊЕ ПЛЕНАРНО ЗАСЕДАЊЕ ЦЕНТРАЛНЕ КОМИСИЈЕ ЗА ПЛОВИДБУ РАЈНОМ

Централна комисија за пловидбу Рајном (у даљем тексту: CCNR) основана је завршним актом Бечког конгреса, одржаног 1815. године, у циљу надзора над спровођењем заједничких правила и остваривања ближе сарадње између рајнских прибрежних држава. Први састанак CCNR–а одржан је 15. августа 1816. године у Мајнцу, а 1831. године је усвојена Конвенција из Мајнца, која је садржала прва унификована правила пловидбе на Рајни. Након 30 година примене наведених правила 1868. године долази до усвајања Мајнхамске конвенције којом се унапређују правила садржана у Конвенцији из Мајнца, али се уређују и многа друга питања попут одржавања и побољшања услова пловидбе, ослобађање бродова од обавезе плаћања накнада и такси по основу пловидбе, питање способности пловила за безбедну пловидбу, стручне оспособљености чланова посаде и друго. Државе чланице Мајнхамске конвенције из 1868. године, биле су Француска, Холандија, Пруска, Баварска, Велико Војводство Бадена и Велико Војводство Гесена. Данас су државе чланице исте конвенције Француска, Холандија, Немачка, Белгија и Швајцарска.

Једна од најзначајнијих каснијих измена и допуна извршена је 1979. године, усвајањем Протокола бр. 2 уз Мајнхамску конвенцију, којим је предвиђено да превоз између места утовара и места истовара на водним путевима рајнских прибрежних земаља могу слободно вршити само пловила која припадају рајнској флоти, док остала пловила могу да обављају такав превоз само под условима које пропише CCNR. Наиме, чланом 4. Конвенције прописано је да пловила земаља са којима није закључен билатерални споразум могу вршити превоз између лука на Рајни и Дунаву уз претходну консултацију са CCNR-ом под условима које одреди CCNR, а који се превасходно односе на техничку способност пловила за пловидбу. С тим у вези, донета је Уредба Савета 2919/85/ЕЕЗ о условима за закључење споразума у складу са измењеном и допуњеном Мајнхамском конвенцијом, којом се уводи обавеза да се о закључењу билатералног споразума са CCNR-ом обавести и Европска комисија.

Основни задаци CCNR–а огледају се у спровођењу одредби Мајнхамске конвенције у циљу подизања нивоа безбедности пловидбе, настојању да у највећој могућој мери кроз доношење усаглашених правила у различитим областима унутрашње пловидбе допринесе унификацији правних система земаља чланица CCNR–а, промовишу све економске предности унутрашње пловидбе и на тај начин допринесе развоју капацитета флоте и приближавању водног транспорта млађој популацији, разматра жалбе по решењима првостепених инстанци, именује чланове рајнског апелационог трибунала и друго.

Седиште CCNR–а од 1920. године је у Стразбуру. Делегације сваке државе чланице имају четири представника и два заменика док се председник Комисије, чији мандат траје две године, бира кружним системом према абecedном редоследу држава чланица. Званични језици CCNR–а су: француски, немачки и холандски. Од органа, у оквиру Централне комисије постоје секретаријат и апелациони трибунал. Сама Централна комисија има велики број комитета који надаље имају велики број радних група које се баве одређеним питањима значајним у области унутрашњег водног транспорта.

### ОСНОВНА ПИТАЊА КОЈА СУ СЕ РАЗМАТРАЛА

Јесење заседање Централне комисије за пловидбу Рајном (CCNR), одржано је 1. децембра 2011. у седишту ове организације у Стразбуру. Заседањем је председавао г-дин Ван Кир из Белгије.

На заседању су размотрене следеће тачке дневног реда:

1. Отварање заседања – усвајање дневног реда
2. Општа и правна питања
  - 2.1 Додељивање статуса посматрача Републици Србији
  - 2.2 Биланс за период 2010-2011. година
  - 2.3 Припрема активности за период 2012-2013. година
  - 2.4 Сигурност и поузданост пловног пута Рајне

- 2.5 Климатске промене и пловидба Рајном
- 2.6 Одрживост пловидбе Рајном и пловидбе на унутрашњим пловним путевима
- 2.7 Међународна сарадња CCNR-а (ЕУ и међународне организације)
- 2.8 Припрема дипломатске конференције у циљу ревизије Конвенције о ограниченој одговорности у унутрашњој пловидби
- 2.9 Разматрање жалбе поднете CCNR-у
- 2.10 Статус ратификације конвенција и протокола који се односе на CCNR
3. Економски аспекти, Економска ситуација у сектору пловидбе Рајном
4. Овлашћења за заповеднике бродова и чланове посаде
- 4.1 Признавање бугарског сведочанства за заповеднике бродова
- 4.2 Административни споразум који треба закључити са Републиком Бугарском
- 4.3 Формирање радне групе за питање узајамног признавања и модернизације стручне оспособљености у сектору унутрашње пловидбе
5. Прописи у саобраћају
6. Технички захтеви за бродове
7. Транспорт опасних терета на унутрашњим пловним путевима
8. Питања која се односе на Рајну као пловни пут
9. Подаци о спровођењу у државама чланицама одлука комитета и радних група и подаци о поступцима којима привремени захтеви престају да важе
10. Буџет и административна питања
11. Разно

#### Тачка 2.1 Додељивање статуса посматрача Републици Србији

У оквиру друге тачке дневног реда, присутнима се обратио Генерални секретар подневши усмени извештај који се односио на захтев Републике Србије за добијање статуса посматрача при овој организацији.

Након тога, делегацијама се обратио г-дин Младен Мијовић, конзул Републике Србије у Стразбуру, изневши основне мотиве због којих Србија тражи статус посматрача при овој Комисији.

Конзул је у свом обраћању истакао да, имајући у виду да значај и улога CCNR-а данас превазилазе оквир басена Рајне и да CCNR остварује најближу техничку и другу сарадњу са најзначајнијим међународним организацијама и институцијама попут Европске уније (нарочито Генералним директоратом за мобилност), Европском конференцијом министара транспорта и Економском комисијом Уједињених нација за Европу, Република Србија, која има веома важну улогу у унутрашњем водном транспорту на Европском континенту, има потребу да оствари одговарајућу сарадњу са CCNR-ом, што јој је омогућено кроз стицање статуса државе посматрача при CCNR-у.

Након презентација Републике Србије коју је својим излагањем пропратио г-дин Љубиша Михајловић, помоћник директора у Дирекцији за водне путеве, Комисија је усвојила одлуку којом се Републици Србији додељује статус посматрача.

Захваљујући овом статусу, Србија ће моћи непосредно да учествује у раду различитих комитета CCNR-а. Србија је актер у европској унутрашњој пловидби чија улога све више расте. Сарадња Србије са CCNR-ом омогућиће јој да доврши укључивање у своје национално законодавство европских прописа и такође ће се ојачати везе које Централна комисија одржава са Дунавском комисијом чији је Србија члан. Србија је једанаеста држава која ужива статус посматрача при CCNR-у. Поред ње овај статус имају Аустрија, Украјина, Чешка, Словачка, Бугарска, Румунија, Мађарска и Пољска, Луксембург и Велика Британија.

#### Тачка 2.3 Припрема активности за период 2012-2013.

Централна комисија је усвојила свој нови план организације за период 2012-2013. година.

У складу са правилом ротације, Француска ће од 1. јануара 2012. преузети председавање CCNR-ом. Г-ђа Едвиге Белиард, државни саветник, шеф дирекције за правне послове Министарства спољних послова Француске, преузеће функцију председника.

Француска као нови председавајући изложила је своје смернице према којима ће се управљати током овог периода. Ове смернице се посебно односе на модернизацију система оспособљености особља ангажованог у унутрашњој пловидби, на јачање еколошке димензије унутрашње пловидбе која треба и даље да се потврђује као средство одрживог транспорта, гаранција безбедности и поузданости водних путева Рајне. Смернице се односе и на развој односа CCNR-а са другим партнерима, надзор унутрашње пловидбе, као и на унапређивање ефикасности и транспарентности међуинституционалне сарадње на европском плану у домену унутрашње пловидбе.

Усвојен је план расподеле председавања комитетима и радним групама. Председавање комитетима је подељено између представника држава чланица CCNR-а.

CCNR је усвојио програме активности својих комитета за период 2012-2013. У њима су прецизно дефинисане, поред осталих задатака и мере које ће обележити активности комитета у наредне две године. Међу одабраним темама у оквиру ових програма, посебно место заузима спровођење поступка модернизације прописа који се односе на стручну оспособљеност, спровођење стратегије РИС-а, спровођење мера унапређивања пловног пута Рајне, модернизацију правила и одредби чији је циљ обезбеђивање стабилитета бродовима, ревизија прелазних одредби, припрема мера за развој и примену ЛНГ-а у пловидби на Рајни.

#### Тачка 2.4 Сигурност и поузданост пловног пута Рајне

Делегати су се на пленарном заседању упознали са извештајем Секретаријата CCNR-а у којем је анализирано питање сигурности и поузданости водног пута Рајне. Извештај се надовезао на незгоду брода „Валдхоф“, али, не изјашњавајући се директно о њему, имао је за циљ да развије глобални одговор кад је реч о средствима којима се могу свести на најмању могућу меру незгоде изазване питањима стабилитета и умањити последице незгода које доводе до блокаде пловних путева.

Истичући да је број озбиљних незгода на Рајни и даље мали, у извештају су размотрене могуће мере за деловање на техничком плану, плану обуке особља, правном оквиру и мерама спасавања или деблокаде пловног пута. Ова разматрања била су узета у обзир током израде програма активности CCNR-а за период 2012-2013.

#### Тачка 2.5 Климатске промене и пловидба на Рајни

Делегати су се на пленарном заседању упознали са извештајем који су припремили Комитет за питања климатских промена и Комитет за унутрашњу пловидбу. У извештају су анализирани могуће последице климатских промена на пловни пут Рајне. Према расположивим подацима, ове промене ће довести до дугих периода веома високих и веома ниских вода. Ове појаве су одувек постојале и биће изражене тек у другој половини века. Никаква изненадна нити значајна промена природе која утиче на пловидбу Рајном не очекује се у скорој будућности. Ипак, предузимаће се мере за смањење последица високих и ниских вода, како на плану инфраструктуре, тако и кад је реч о техничким карактеристикама бродова и логистичкој организацији јер се њима побољшавају услови садашње пловидбе и врши припрема за будућност.

CCNR је објавила свеобухватни извештај „Климатске промене и пловидба Рајном“

Упознавши се са свеобухватним извештајем „Климатске промене и пловидба Рајном“ који су израдили њени надлежни комитети, Централна комисија за пловидбу Рајном (CCNR) је констатовала следеће:

- Унутрашња пловидба располаже потенцијалом који омогућава да се значајно умањи емисија гасова који стварају ефекат стаклене баште, што подразумева и раст пружања транспортних услуга, али и захтева преузимање одговорности у погледу заштите климе;
- Према садашњим сазнањима, пловни пут Рајне неће у скорој будућности (до средине овог века) претрпети значајне промене у односу на тренутно стање;
- Последице климатских промена на функционисање инфраструктуре и пловност Рајне моћи ће да се констатују тек од средине овог века;
- Иако је у првој половини овог века утицај климатских промена веома ограничен, треба посветити посебну пажњу промени стања воде која ће се десити вероватно касније, како би се на време ублажиле евентуалне негативне последице по поузданост унутрашње пловидбе.

Свесна да је одговорна за обезбеђивање одрживе и поуздане пловидбе на Рајни, CCNR је позвала своје комитете да наставе са одлучним радом на постизању тог циља. Њен комитет за прописе о вршењу прегледа ће на пролећном пленарном заседању 2012. доставити извештај о ситуацији и том приликом ће, кроз стратешки приступ и врло прецизно предложити додатне неопходне активности. Њен стални технички комитет ће непрекидно ажурирати своје извештаје на основу нових сазнања до којих ће се временом долазити. Економски комитет ће размотрити веома детаљно и у тесној сарадњи са заинтересованим сектором, аспект поузданости пловидбе на Рајни. Његове активности ће се нарочито концентрисати на унапређивање одговарајућег укључивања унутрашње пловидбе у логистичке ланце.

Тачка 2.8 Припрема дипломатске конференције у циљу ревизије Конвенције о ограниченој одговорности у унутрашњој пловидби

Извештај је поднела г-ђа Турнеј, правни саветник Централне комисије.

Конвенцију из Стразбура о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби потписало је 4. новембра 1988. у Стразбуру шест држава рајнског и мозелског басена (Швајцарска, Француска, Немачка, Луксембург, Белгија и Холандија) и ступила је на снагу 1. септембра 1997. Рађена по обрасцу Конвенције о ограничењу одговорности за поморска потраживања („LLMC“, потписане 19. новембра 1976.), она утврђује систем паушалног ограничења одговорности бродовласника у случају штете настале у току пловидбе. Да би остварио потраживање, бродовласник мора основати фонд при суду или надлежном националном органу, чији се износ утврђује у складу са одредбама Конвенције.

Конвенција је првобитно закључена као инструмент који се односи само на Рајну и Мозел, али њоме се предвиђа да државе које имају пловну везу са овим пловним путевима могу да јој приступе.

Године 2007. државе потписнице Конвенције су одлучиле да покрену поступак за њену ревизију, како би се омогућио приступ свакој заинтересованој држави и реализовали износи на основу ограничене одговорности договорени пре двадесет година.

Група владиних експерата се у том циљу састала још 2007. и финализирала је нацрт ревидиране конвенције у јесен 2011.

Упознавши се са закључком рада групе владиних експерата за ревизију Конвенције о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби, Централна комисија је одлучила да поднесе нацрт ревидиране конвенције који је припремила група експерата на усвајање, на Конференцији на коју су позване државе чланице CCNR-а и друге заинтересоване државе.

Дипломатска конференција би требало да се одржи у Стразбуру, у другој половини 2012. године.

#### Тачка 2.9 Жалба против Немачке коју је доставила компанија River Services GmbH

Конвенција из Манхајма даје сваком заинтересованом лицу право на жалбу у вези са применом те конвенције у држави чланици. Ово право на жалбу се може превасходно тицати мера које је предузела држава чланица а чија се усклађеност са конвенцијом из Манхајма доводи у питање.

Такву жалбу је 5. маја 2011. поднела компанија River Services GmbH наводећи кршење члана 3. Манхајмског акта од стране Немачке, будући да је Келн увео „културну таксу“ на сваки брод крузер који се ноћу везује на његовој територији. Сагласно са правилником о праву на жалбу, представник Немачке је доставио своје писмене примедбе у року од три месеца од пријема ове жалбе и закључио је да такву жалбу треба одбити. Централна комисија, поступајући у складу са чланом 6. правилника о праву на жалбу, одлучила је да именује извештача који ће преиспитати ову жалбу.

Ова одлука илуструје упечатљив аспект Конвенције из Манхајма која, својом процедуром, гарантује унакрсно испитивање спорова који се односе на њену примену.

#### Тачка 3. Економска ситуација у сектору пловидбе Рајном

У току првог полугодишта 2011. обим транспорта Рајном се смањио за више од 3 % у односу на прво полугодиште 2010. Осим тога, током јануара и фебруара 2011, блокада средње Рајне изазвана незгодом брода „Валдхоф“ довела је до 30-дневног застоја пловидбе на тој деоници. Прецизније, обим транспорта сувог терета је умањен за 2 %, а обим транспорта танкерима за 7,6 %.

У том контексту, стање предузећа која се баве пловидбом је забрињавајуће кад је реч о транспорту сувог терета, будући да је обим транспорта још мањи од оног пре кризе (2008) и да и даље не омогућава задовољавајућу експлоатацију флоте.

Кад је реч о транспорту танкерима, присутно је прекорачење капацитета, које представља препреку брзој обнови економске ситуације предузећа. Имајући у виду благо снижавање захтева и капацитете флоте који су знатно увећани обезбеђивањем нових бродова са двоструким трупом, стање у предузећима ће моћи да се побољша тек када једнотрупни бродови буду морали да оду са тржишта. У том контексту, ограничене су перспективе за побољшање економске ситуације на тржишту Рајне у 2012. години.

#### Тачка 4. Признање сведочанстава за бугарске заповеднике бродова

У жељи да олакша приступ професији заповедника брода на тржиште Рајне, Централна комисија је одлучила да призна на Рајни сведочанства за заповедника брода које је издао бугарски орган на основу Правила 6. о оспособљености помораца у Републици Бугарској, уз извршен број допунских услова, везаних за стицање знања у одређеним секторима на Рајни и подношење потврда о физичкој и психичкој спремности за лица старија од педесет година. Ова одлука о признавању ступа на снагу 1. јула 2012.

Административни споразум са прецизираним модалитетима сарадње између CCNR-а и Министарства транспорта, поморске администрације Републике Бугарске биће ускоро потписан између генералног секретара CCNR-а и генералног директора Бугарске поморске администрације.

#### Тачка 4.2 Образовање заједничке радне групе за узајамно признавање и модернизацију оспособљености у домену унутрашње пловидбе

У жељи да одговори на дефицит особља који представља велики проблем у пловидби Рајном, Централна комисија је одлучила да иницира образовање заједничке радне групе за

узајамно признавање и модернизацију стручне оспособљености у унутрашњој пловидби. Ова групу ће чинити национални експерти држава чланица и држава које нису чланице а чија сведочанства за заповеднике бродова и/или овлашћења за вршење послова на броду су призната у пловидби на Рајни. Европска комисија и друге међународне организације које се баве унутрашњом пловидбом, као и државе посматрачи позване су да учествују у раду ове групе.

Задатак заједничке групе биће да својим идејама иде корак унапред кад је реч о процесу узајамног признавања квалификација, да предлаже мере за развој професионалне каријере и за модернизацију путева приступа овој професији, како би се она учинила што атрактивнијом. Ове активности се уграђују у један општи циљ модернизације професије заповедника брода.

Резолуцијом, CCNR је задужио Комитет за социјална питања, питања рада и професионалне обуке, као и Секретаријат CCNR-а, да изврше припремне активности које су потребне за образовање заједничке групе, у сарадњи са свим надлежним органима и заинтересованим међународним организацијама. Планирано је да први састанак буде одржан у 2012. години.

Позив који је упућен јуна 2010. приликом презентације **Међународног сигурносног упутства за танк тегљенице и терминале у унутрашњој пловидби**, а у циљу да се пружи финансијска подршка његовој изради, уродио је плодом. До сада је девет угледних међународних организација дало финансијску подршку за реализацију превода овог упутства што је омогућило да је до јесени 2011. био завршен превод на француски језик и да се започне рад на преводу на немачки и холандски језик. Прве информације које долазе из сектора пловидбе у вези са применом овог сигурносног упутства, показују да он својим садржајем одговара потребама пловидбе. Група за координацију израде овог упутства изразила је спремност да трајно ажурира Упутство у складу са техничким развојем.

Додатне информације о Међународном сигурносном упутству објављене су на сајту [www.isqintt.org](http://www.isqintt.org).

Тачка 11. Разно

Делегације су усвојиле заједничко саопштење за штампу.

Делегације су се сагласиле да датум следећег пленарног заседања буде 31. мај 2012. године.

Учешће представника Управе за утврђивање способности бродова за пловидбу у раду Радне групе за техничка питања Централне комисије за пловидбу Рајном, као и на пленарним заседањима је сврсисходно пошто је то прилика да се стекну нова сазнања о достигнућима у области водног саобраћаја, прати развој прописа у домену унутрашње пловидбе и техничких захтева за бродове а такође је то прилика да Управа да допринос изради прописа и унапређивању европског бродарства и тиме учврсти статус Србије као активног актера у унутрашњој пловидби Европе.