

УДК: 656.61:37]:340.134(4-672EU)

Bibliid 1451-3188, 21 (2022)

Год XXI, бр. 80, стр. 151-168

Изворни научни рад

Рад примљен 14. 10. 2022. године

Рад одобрен 1. 11. 2022. године

DOI: https://doi.org/10.18485/iipe_ez.2022.21.80.10

ОБУКА ПОМОРАЦА ПРЕМА ЗАКОНОДАВСТВУ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

Ирис БЈЕЛИЦА ВЛАЈИЋ¹

Анстракт: Слободно кретање радне снаге унутар Европске уније (ЕУ), захтева брже и лакше признавање диплома и уверења о достигнутим нивоима знања. Повећање обима коришћења поморског саобраћаја у трговини и стални мањак радне снаге, посебно високо образоване, као и коришћење напредних технологија којим је управљање бродовима аутоматизовано, захтева значајне иновације у погледу обучености помораца. Истовремено, повећање обима коришћења поморског саобраћаја доводи и повећања поморских несрећа и незгода. Стога, ЕУ користи постојећи међународноправни оквир да би ускладила сопствени правни поредак у складу са међународноправним стандардима. Честе промене условљене технолошким напретком у целој поморској индустрији постављају нове изазове, али дају и могућности за искоришћавање капацитета образовних институција у Републици Србији у погледу е-образовања и учења на даљину. У предметном раду ауторка је настојала да прикаже активности праћења имплементације Међународне конвенције о стандардима за обуку, издавање уверења и вршења бродске страже помораца (*STCW Конвенција*), која је кроз Директиву 2022/993 постала саставни део законодавства ЕУ. Разматрајући усвојена решења, која би државе чланице требало да усвоје, ауторка је изложила приказ прописаних захтева који се постављају пред поморце који би желели да плове на бродовима који носе заставу неке од чланица ЕУ. Компаративно, ауторка је представила и стање које постоји у вези усаглашености законодавства Републике Србије са правом ЕУ, као и са

¹ Војна академија, Београд. E-mail: iris_bjelica_vlajic@yahoo.com

међународноправним стандардима које је успоставила Међународна поморска организација (*IMO*).

Кључне речи: образовање, поморци, *STCW Конвенција*, право ЕУ, међународноправни стандарди.

1) СВРХА

Обученост и оспособљеност помораца предмет је регулисања више међународних инструмената. Пре свега, ту је Међународна конвенција о стандардима за обуку, издавање уверења и вршење бродске страже помораца из 1978. године (*STCW Конвенција*) Међународне поморске организације (*IMO*), потом Конвенција о раду помораца Међународне организације рада (*ILO*) из 2006. године која је преузела одређене одредбе *STCW Конвенције*, и коначно и Директива 2008/106 од 19. новембра 2008. године.² *STCW Конвенција* ступила је на снагу 1984. године. Измене и допуне извршене Директивом 2022/993 од 8. јуна 2022. године, извршене су због застарелости у погледу техничких иновација и измени општих фраза које су доводиле до слободног тумачења од стране држава потписница.³ „Увођење концепта *E-Nav* Међународне поморске организације (*IMO*) у децембру 2005. године, значио је прелазак са традиционалних бродова на систем електронске навигације, интегрисану контролу и напредну технологију. Овако грађени бродови не загађују околину, ергономични су и њима се безбедно управља. Од представљања Четврте технолошке револуције, као најважније теме Светског трговинског форума 2016. године, технолошки захтеви у вези изградње пловила се стално мењају”.⁴ Због тога је била потребна и промена посматрања метода и начина образовања и обуке помораца, јер више није довољно само знање већ и поседовање одређених вештина, као и стално усавршавање и прилагођавање променама. Поред усавршавања помораца, усавршавање је потребно и за наставне планове и програме, као и за наставно особље које ће преносити знања и вештине. Чињеница је да је *IMO* својим актима преузео искуства ЕУ и Европске агенције за безбедност

² “Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on the minimum level of training of seafarers (recast) (Text with EEA relevance)”, *OJ L* 323, 3.12.2008, pp. 33–61.

³ “Directive (EU) 2022/993 of the European Parliament and of the Council of 8 June 2022 on the minimum level of training of seafarers (Text with EEA relevance)”, *OJ L* 169, 27.6.2022, pp. 45–90; Mario Babić, Maja Marković, „Što donose izmjene i dopune *STCW Konvencije*”, *Uperedno pomorsko pravo*, 1995, Vol. 37 No. 145–148, str. 248.

⁴ Chang-Hee Lee, Gwi-Ho Yun, Jung-Hyeok Hong, “A Study on the New Education and Training Scheme for Developing Seafarers in Seafarer 4.0”, *Journal of the Korean Society of Marine Environment and Safety*, 2019, Vol. 25, No. 6, p. 762.

пловидбе (*EMSA*). Такође, чињеница је да су *STCW Конвенција* и Директива неколико пута мењане и допуњаване, из чега произилази закључак да је неопходно боље уредити ову материју.⁵ Поред тога, основни захтев новоусвојене Директиве је да одржи и побољша ниво сигурности у поморском саобраћају и спречи загађивање мора. То се може постићи повећањем нивоа знања и вештина помораца, издавањем одговарајућих уверења о њиховој оспособљености у складу са напретком технологије и међународних правила, те изменама европске базе података о поморским вештинама. Директива укључује *STCW Конвенцију* у право Уније. Све државе чланице Уније су истовремено и потписнице *STCW Конвенције*, стога усаглашено спровођење њихових међународних обавеза требало би постићи усклађивањем правила Уније о обуци помораца и издавању сертификата са *STCW Конвенцијом*. Разлог за то је чињеница да је *STCW Конвенција* јединствен инструмент који на систематичан начин уређује део међународног поморског законодавства обезбеђивањем професионализације помораца.⁶ Један од циљева заједничке транспортне политике у области поморског саобраћаја је да се олакша кретање помораца унутар Уније, што би имало утицај на смањење недостатака стручног кадра са правом комбинацијом вештина и компетенција. Узајамно признавање сертификата помораца, које издају државе чланице, од суштинског је значаја за олакшавање кретања помораца. Одлуке држава чланица у вези са прихватањем уверења о стручној оспособљености, које друге државе чланице издају поморцима у сврху издавања националних уверења о оспособљености, требало би да буду засноване на разлозима које поморац може да утврди. Обука за поморце требало би да укључи теоријску и практичну обуку како би се осигурало да су поморци квалификовани да испуне безбедносне стандарде, и да су способни да имају адекватне реакције у опасним и ванредним ситуацијама. Државе чланице морале би да предузму и спроведу мере за спречавање и кажњавање издавања лажних сертификата о оспособљености и сертификата о стручној оспособљености, као и да наставе са својим напорима у оквиру ИМО да постигну строге и спроводљиве споразуме за борбу против таквих дела на светском нивоу.

⁵ Обуку и сертификацију помораца на међународном нивоу регулише Међународна конвенција Међународне поморске организације (*IMO*) о стандардима обуке, издавању сертификата и чувања страже за поморце из 1978. године (*Конвенција STCW*), коју је Конференција значајно ревидирала на састанку потписница *STCW Конвенције* 1995. године, и конференције одржане у Манили 2010. године. Даље измене и допуне *STCW Конвенције* усвојене су 2015. и 2016. године.

⁶ Ruan Wei, "Views from Maritime Education and Training on the Full Implementation of 2010 STCW Amendments", *Journal of Shipping and Ocean Engineering*, 2013, Volume 3, No. 1–2, p. 45.

Поред омогућавања несметане комуникације између чланова посаде или чланова посаде и путника, ради неометаног обављања послова на бродовима и заштите живота и здравља људи, те заштите мора од загађења, неопходно је да поморци који имају сертификате издате од трећих земаља, и који служе на бродовима ЕУ, имају ниво квалификације који је еквивалентан оном који се захтева *STCW Конвенцијом*. Ова Директива има за циљ да успостави процедуре и заједничке критеријуме држава чланица за признавање сведочанстава помораца, издатих у трећим земљама, на основу захтева у вези са обуком и издавањем уверења, како је договорено у оквиру *STCW конвенције*.⁷ Дигитализација података неизоставни је део технолошког напретка у области прикупљања и размене података, која има за циљ да допринесе смањењу трошкова и ефикасном коришћењу људских ресурса. Комисија би требало да размотри предузимање мера за повећање ефикасности лучке контроле укључујући, између осталог, процену изводљивости и додатне вредности успостављања централне базе података о сертификатима помораца и управљање том базом података повезаном са инспекцијском базом података из члана 24 Директиве 2009/16/ЕЗ Европског парламента и Савета. Централна база података требало би да садржи све информације из Анекса III Директиве у вези са сертификатима о оспособљености и атестима који потврђују признавање сертификата издатих у складу са правилима В/1-1 и В/1-2 *STCW Конвенције*. Директива се примењује на поморце који служе на поморским бродовима који плове под заставом државе чланице, без обзира на њихову националност, осим за: (а) ратне бродове, помоћне бродове или друге бродове, који су у власништву или којима управља држава чланица и који се користе само у владине некомерцијалне сврхе; (б) рибарске чамце; (ц) јахте за разоноду, које се не користе за трговину и, (д) једноставно изграђене дрвене бродове. Комисија, уз помоћ Европске агенције за поморску безбедност, сваких пет година проверава да ли државе чланице испуњавају минималне захтеве утврђене овом Директивом. Комисији у раду помаже и Одбор за сигурност на мору и спречавање загађења са бродова (*COSS*).⁸ Директива садржи пет прилога у којима су прописани ближи захтеви *STCW Конвенције*, у вези признања сертификата издатих од трећих земаља, те врсте информација које се достављају у одређеним роковима.

⁷ У интересу безбедности на мору, државе чланице ЕУ имају обавезу да признају квалификације које показују захтевани ниво компетенције само ако су издате од стране или у име потписника *STCW Конвенције* за које Комитет за поморску безбедност ИМО утврди да испуњавају прописане стандарде.

⁸ Одбор је основан Уредбом (ЕЗ) 2099/2002, док је *EMSA* основана Уредбом (ЕЗ) 1406/2002.

2) МЕРЕ ЕУ

Предвиђени циљеви могу бити остварени само уколико се примене мере на целој територији ЕУ. У том смислу предвиђени су следећи услови:

Поседовање минималног нивоа обуке

Обавеза је држава чланица да предузму неопходне мере да обезбеде да поморци који раде на бродовима буду обучени најмање у складу са захтевима *STCW Конвенције* и да имају уверења и/или документоване доказе да чланови посаде поседују сертификате у складу са правилом III/10.4 Конвенције SOLAS 74. Сертификати о стручности и сертификати о стручној оспособљености издају се само кандидатима који испуњавају услове. Потврде команданата, официра и радио-оператера издају и оверавају државе чланице након провере веродостојности и валидности свих потребних документованих доказа. За радио-оператера, државе чланице могу укључити додатна знања и верификацију за издавање сертификата у складу са Правилником о радио-комуникацијама. Такође, оне могу издати посебан сертификат којим се потврђује да ималац поседује додатна знања, која су прописана одговарајућим прописима. Све потврде се издају у складу са одговарајућим члановима *STCW Конвенције*.

Вођење одговарајућих регистара о оспособљености

Државе чланице дужне су да воде регистар или регистре свих уверења о оспособљености и уверења о стручној оспособљености, и уверења која су издата заповедницима, официрима и, по потреби, поморцима. То се односи на издата, истекла или поново потврђена, привремено одузета, поништена уверења, као и на уверења која су уништена или изгубљена. Такође се односи и на посебно издате дозволе. Информације о статусу сертификата о оспособљености, одобрења и посебне дозволе морају бити доступне другим државама чланицама, или другим странама *SCTW Конвенције* и бродарским компанијама, које захтевају проверу аутентичности и валидности сертификата о оспособљености и/или издатих сертификата, које су им доставили поморци ради признавања њихових сертификата на основу правила *SCTW Конвенције*, или ради заснивања радног односа.

Признавање сертификата и уверења издатих у другим државама

Свака држава чланица прихвата сертификате о стручној оспособљености и документоване доказе које је издала друга држава чланица, или који су издати под њеном јурисдикцијом, у папирном или дигиталном облику у

сврху омогућавања поморцима да служе на бродовима који плове под њеном заставом. Потврда којом се потврђује признање ограничена је на позиције, функције и нивое обуке или на стручне квалификације прописане у њему. Сертификат се издаје само ако су испуњени сви захтеви *SCTW Конвенције*. Свака држава чланица прихвата и здравствене сертификате издате под јурисдикцијом друге државе чланице, у циљу омогућавања поморцима да служе на бродовима који плове под њеном заставом.

Борба против фалсификовања уверења

Државе чланице предузеће и применити одговарајуће мере за спречавање фалсификовања и других незаконитих радњи у процесу издавања сертификата и уверења и предвидети санкције које су ефикасне, сразмерне и одвраћајуће. Државе чланице у складу са својим националним законодавством одређују државне органе одговорне за идентификацију и борбу против превара и других незаконитих радњи и размењују информације са надлежним органима других држава чланица и трећих земаља о издавању сертификата поморцима.

Стандарди квалитета

Државе чланице ће осигурати да све активности обуке, процене компетенција, издавање сертификата, укључујући издавање здравствених уверења, сертификације и поновне сертификације, које спроводе невладине агенције или тела у њиховој надлежности, континуирано прате коришћењем система стандарда квалитета, како би се обезбедило постизање постављених циљева, укључујући оне који се односе на квалификације и искуство инструктора и оцењивача у складу са *SCTW Конвенцијом*.

Здравствени стандарди

Сваки поморац који има сведочанство о оспособљености или уверење о стручној оспособљености издато у складу са одредбама *STCW Конвенције* и који ради на броду мора да поседује важеће уверење о здравственој способности издато у складу са Конвенцијом. Свака држава чланица успоставиће стандарде здравствене способности за поморце и процедуре за издавање уверења о здравственој способности у складу са *STCW Конвенцијом*.

Поновна потврда важења уверења о оспособљености и о стручној оспособљености

Сваки капетан, официр и радио-оператер који има сертификат, и који исплови или намерава да се врати на море након одређеног периода

проведеног на копну, а да би остао способан за пловидбу, најмање сваких пет година мора да: (а) испуњава стандарде здравствене спремности и, (б) докаже своју сталну професионалну компетенцију у складу са *STCW Конвенцијом*. За поморску службу на бродовима за које се захтева посебна обука према међународним споразумима, сваки командант, официр и радио-оператер мора успешно завршити одобрени програм одговарајуће обуке. Исто важи и за наставак поморске службе на танкерима или за поморску службу на бродовима који плове поларним водама.

Коришћење симулатора

Стандарди перформанси и друге одредбе *STCW Конвенције* и други такви захтеви морају бити испуњени за свако релевантно уверење у погледу: (а) обавезне обуке засноване на коришћењу симулатора и, (б) процене професионалне компетентности прописане у *STCW Конвенцији*.

Одговорности бродарских компанија

Државе чланице сматраће бродарске компаније одговорним за запошљавање помораца на својим бродовима и захтеваће од бродарске компаније да: (а) обезбеди да сваки поморац запослен на било ком од бродова те компаније поседује одговарајући сертификат у складу са овом Директивом и одредбама које је утврдила држава чланица; (б) обезбеди да је бројно стање посаде на бродовима те компаније у складу са важећим захтевима државе чланице о броју чланова посаде неопходних за безбедну пловидбу; (ц) обезбеди да се документација и подаци за све поморце запослене на бродовима те компаније одржавају и да су лако доступни и да укључују, без ограничења, документацију и податке о њиховом искуству, њиховој обучености, медицинској спремности и стручној способности за додељене дужности; (д) обезбеди да су поморци, приликом ступања на дужност на било ком од бродова те компаније, упознати са својим специфичним одговорностима и свим бродским аранжманима, објектима, опремом, процедурама и карактеристикама брода, који су важни за обављање њихове рутине дужности или одговорности у случају опасности; (е) обезбеди да поморци запослени на бродовима могу ефикасно координирати своје активности у случају опасности и када обављају функције од кључног значаја за сигурност или за спречавање или ублажавање загађења; (ф) обезбеди да су поморци запослени на бродовима компаније прошли обуку за освежавање знања и обуку у складу са захтевима *STCW Конвенције* и, (г) обезбеди да се у сваком тренутку, на бродовима одвија ефективна усмена обука.

Радна способност

Државе чланице одређују и спроводе време за одмор особља на бродској стражи и оних чије дужности обухватају послове безбедности, безбедносне заштите и спречавања загађења и захтевају да системи сатова буду распоређени тако да ефикасност страже не буде смањена замором и да су дужности распоређене на начин да први састав страже на почетку путовања буде одморан и способан за рад у сваком погледу.

Одговорности држава чланица за обуку и оцењивање

Државе чланице одредиће тела или органе који спроводе обуку, организују и/или надгледају провере знања, и издају уверења или посебне дозволе. Обука и процена помораца требало би да буде структурирана у складу са писаним програмима, укључујући оне наставне методе и средства, наставне поступке и материјале који су неопходни за постизање прописаних стандарда стручне квалификације. Истовремено они би требало да се имплементирају, надгледају, оцењују и подржавају од стране квалификованих лица. Лица која врше обуку или процену док су на броду то раде само када таква обука или процена неће негативно утицати на нормалан рад брода и када могу да посвете своје време и пажњу обуци и процени. Инструктори и лица која врше надзор и оцењивање одговарајуће су квалификације за појединачне врсте и нивое обуке или процену професионалних способности помораца на броду или на копну.

Комуникација на броду

Државе чланице ће осигурати да на свим бродовима који плове под њеном заставом у сваком тренутку морају постојати средства ефикасне усмене комуникације између свих чланова посаде брода о питањима безбедности, посебно у вези са тачним и благовременим пријемом и разумевањем порука и упутстава. На свим путничким бродовима који плове под заставом државе чланице, као и на свим путничким бродовима који почињу и/или завршавају пловидбу у луци чланице, радни језик се утврђује и евидентира у дневнику бродског дневника, а бродарска компанија или капетан, по потреби, одређују одговарајући радни језик који мора да разуме сваки поморац.⁹

⁹ Sohyun Jo, Enrico D'agostini, Jun Kang, "From Seafarers to E-farers: Maritime Cadets' Perceptions Towards Seafaring Jobs in the Industry 4.0", *Sustainability* 2020, vol. 12, no. 19. Интернет: <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/19/8077/htm>

Признавање сертификата о оспособљености и уверења о стручној оспособљености

Поморцима који не поседују сертификате о оспособљености, или сертификате о стручној оспособљености које су издале државе чланице у складу са правилима *STCW Конвенције*, може бити дозвољено да буду запослени на бродовима који плове под заставом државе чланице, под условом да је донета одлука о признавању њихових сведочанстава о оспособљености или уверења о стручној оспособљености.

Задржавање

Службеник за контролу државе луке може донети одлуку о привременом задржавању брода када утврди да су опасни по лица, имовину или животну средину у случајевима: (а) када поморци не поседују сведочанства, одговарајућа уверења, важеће посебне дозволе или документовани доказ да је захтев за издавање сертификата, којим се потврђује признање сертификата, поднет властима државе заставе; (б) када се не поштују примењиви захтеви државе заставе у погледу броја чланова посаде потребних за безбедну пловидбу; (ц) када страже на мосту или у машинској просторији нису одржаване у складу са захтевима које је за брод одредила држава заставе; (д) када недостају особе на стражи, које су квалификоване за рад са опремом која је апсолутно неопходна за безбедну пловидбу, безбедну радио-комуникацију или спречавање загађења мора; (е) кад нема доказа о стручној квалификацији помораца за дужности које су им додељене у вези са безбедношћу брода и спречавањем загађења и, (ф) кад није могуће распоредити особе које су довољно одморне и способне за рад у сваком погледу на прву стражу на почетку путовања и за наредну смену страже.

3) САДРЖАЈ

Држава чланица која признаје сертификат о оспособљености, или сертификат о стручној оспособљености издат командантима и старешинама у складу са правилима *STCW Конвенције*, на основу процедуре утврђене Директивом оверава тај сертификат како би потврдила његово признање тек након што се увери у његову аутентичност и ваљаност. Потврде су посебна документа која издају искључиво државе чланице ЕУ. Радно место за које је носилац сертификата овлашћен да ради назначено је на обрасцу признања са истим називима који се користе у важећим захтевима дотичне државе чланице о броју чланова посаде потребних за безбедну пловидбу. Оригинал сваког сертификата, који се захтева Директивом, мора бити доступан на броду на коме плови његов носилац, у папирном или дигиталном облику, а његова

аутентичност и валидност су проверљиви. Подносиоци захтева за издавање сертификата морају доставити задовољавајуће доказе о идентитету, старосној доби (која не сме бити нижа од прописане правилима из Анекса I за уверење о стручној спреми или уверење о стручној оспособљености за које је поднео захтев), испуњавању стандарда медицинске спремности наведене у *STCW Конвенцији* и о испуњавању стандарда професионалне квалификације за радна места, функције и нивое који морају бити наведени у потврди уверења о квалификацији. Овај став се не примењује на признавање сертификата на основу правила *SCTW Конвенције*. Одлуке о признању сертификата издатих у другим чланицама доносе се у разумном року. Држава чланица домаћин може, ако је потребно, дозволити поморцу да служи на броду који плови под њеном заставом у периоду од највише три месеца, ако поседује одговарајуће и важеће уверење издато и оверено од стране друге државе чланице, али која још није сертифицирана за признање од стране одговарајуће државе чланице домаћина. Документи који доказују да је захтев за сертификацију поднет надлежним органима морају бити доступни. Државе чланице домаћини ће, такође, гарантовати поморцима право на жалбу у вези са сваким одбијањем да се призна или прихвати валидна потврда, или у погледу изостанка одговора у складу са националним законодавством и процедурама. Такође, постоји обавеза пружања одговарајућих савета и помоћи у вези са жалбама, у складу са утврђеним националним законодавством и процедурама. Надлежни органи државе чланице домаћина могу увести додатна ограничења у вези са пословима, функцијама и нивоима обуке или стручних квалификација у вези са обалском пловидбом, због специфичности географских и хидрографских одлика одређеног простора. Држава чланица домаћин осигурава да поморци који траже признавање сертификата за функције на нивоу управљања поседују одговарајуће знање о поморском законодавству те државе чланице, које се односи на функције за које су лиценцирани да обављају. Државе чланице ће одмах обавестити друге државе чланице и Комисију о детаљима надлежних националних органа који имају мандат да спречавају фалсификовање сведочанстава. И све треће земље, са којима државе чланице имају споразуме о признању сертификата и уверења, биће обавештене о детаљима надлежних националних органа. На захтев државе чланице домаћина, надлежни органи друге државе чланице ће обезбедити писмену потврду или одбијање веродостојности сертификата помораца, одговарајућих овера и свих других документованих доказа о обуци издатих у тој другој држави чланици. Државе чланице ће успоставити процесе и процедуре за непристрасну истрагу сваког пријављеног случаја неспособности, радње, пропуста или нарушавања безбедности који може представљати директну претњу безбедности људског живота или имовине на мору, или морском окружењу које почине власници уверења о оспособљености и уверења о стручности, квалификације или сертификате које је та држава чланица издала

током обављања послова наведених у њиховим уверењима о квалификацији и сертификатима о стручној квалификацији, као и за повлачење, привремени опозив и укидање ових сертификата о обуци и уверења о стручној спреми из наведених разлога и ради спречавања преваре. Казне или дисциплинске мере прописују се и спроводе у случајевима: (а) када бродарска компанија или заповедник брода запошљавају лице које не поседује сертификат који се захтева у складу са Директивом; (б) када заповедник брода дозвољава лицу које не поседује одговарајућу потврду, важећу специјалну дозволу или не поседује документоване доказе да обавља било коју функцију или било који посао, на било ком радном месту, које на основу Директиве мора извршити лице које има одговарајући сертификат; или, (ц) када је лицу поверено обављање било које функције или било ког посла, на било ком радном месту, преваром или на основу фалсификованих докумената које, на основу ове Директиве, мора да обавља лице које поседује одговарајући сертификат или посебне дозволе. Обуке помораца и издвање сертификата може бити поверено владиним агенцијама или телима који спроводе обуке у складу са системом стандарда квалитета и јасно дефинисаним циљевима образовања и обуке. Прецизно се утврђују стандарди квалитета професионалне обуке и нивои знања, разумевања и вештина који одговарају проверама знања и евалуацији на основу *SCTW Конвенције* који треба да се постигну. Области примене стандарда квалитета обухватају управљање системима за издавање сертификата на свим курсевима и програмима обуке, тестовима знања и проценама, које спроводи свака држава чланица као и квалификације и искуство које инструктори и оцењивачи морају да имају. Циљеви и сродни стандарди квалитета могу се посебно прецизирати за различите курсеве и програме обуке и морају покривати управљање системом сертификације. Државе чланице ће обезбедити да независну процену знања, разумевања, вештина и стицања професионалне компетенције и управљања системом сертификације, најмање сваких пет година, спроводе квалификоване особе које саме нису укључене у наведене активности. Држава чланица подноси Комисији извештај о свакој извршеној процени користећи образац *STCW Конвенције*, у року од шест месеци од датума процене. Здравствено стање помораца од значаја је за ваљано обављање њихових задужења и безбедност свих лица која се налазе на броду, али и спречавања загађења. Лица одговорна за процену здравствене способности помораца морају бити лекари који су прошли посебну обуку за обављање медицинских прегледа помораца, у складу са *STCW Конвенцијом*. Уверење о здравственој способности издаје се кандидатима који не могу бити млађи од 16 година, и који пруже задовољавајући доказ идентитета у складу са стандардима које је утврдила дотична држава чланица. Уверења о здравственој способности вреде најдуже две године, осим у случају помораца млађих од 18 година, када важе најдуже годину дана. Ако период важења лекарског уверења истиче током пловидбе,

по окончању пловидбе поморац ће бити упућен на нови лекарски преглед. У хитним случајевима, држава чланица може дозволити поморцу да ради без важећег лекарског уверења док стање хитности не буде окончано. Свака држава чланица упоређује стандарде оспособљености које се траже од кандидата за сертификате о стручности и/или сертификате о стручној оспособљености, издате до 1. јануара 2017, са онима наведеним да би стекла одговарајући сертификат о оспособљености и/или уверење о стручној оспособљености *STCW Конвенције*. Државе утврђују и да ли постоји потреба да се од носилаца таквих уверења о стручности и/или стручној оспособљености захтева да прођу одговарајућу допунску и обновљену обуку или да процене своју компетентност. Државе чланице ће, у консултацији са заинтересованим странама, успоставити или промовисати успостављање структуре курса за освежење знања. Такође, у циљу сталног ажурирања знања мајстора, официра и радио-оператера, свака држава чланица ће обезбедити да се текстови најновијих измена националних и међународних прописа о безбедности људског живота на мору, безбедносној заштити и заштити морског окружења буду доступни бродовима који плове под њеном заставом. Бродарске компаније, заповедници и чланови посаде одговорни су за потпуно извршавање обавеза и предузимање других мера неопходних како би сваки члан посаде био у могућности, на основу знања и познатих информација, да допринесе безбедном раду брода. Компанија доставља писана упутства заповеднику сваког брода којим одређују политике и процедуре које треба поштовати како би сви новозапослени поморци на броду имали прилику да се упознају са бродском опремом, радом, процедурама и другим решењима неопходним за правилно обављање њихових послова, у разумном року пре него што им се те дужности поделе. Такве политике и процедуре укључују додељивање разумног временског периода током којег ће сваки новозапослени поморац имати прилику да се упозна са специјалном опремом коју ће користити или посебности у вези са стражом на броду, обезбеђењем, заштитом животне средине и поступцима и решењима у случају опасности, које поморци морају знати за правилно обављање својих дужности. Такође, и време за одређивање члана посаде од поверења који ће бити одговоран за обезбеђивање да се сваком новорегрутованом поморцу дају битне информације на језику који разуме. Државе чланице ће узети у обзир опасност коју представља замор помораца, посебно оних чије дужности укључују безбедно управљање бродом у складу са безбедносним мерама. Сва лица која су распоређена на дужност одговорног стражара или морнара који је у саставу страже, и она лица којима су распоређени послови безбедности, заштите, спречавања загађења и обезбеђења имају право на одмор.¹⁰ Време одмора се

¹⁰ Време за одмор износи најмање 10 сати у сваком периоду од 24 сата, и 77 сати у сваком седмодневном периоду.

може поделити на највише два дела – један у трајању од најмање шест сати, док размаци између два узастопна периода одмора не могу бити дужи од 14 сати. Ово се може прекршити само у случају нужде или у другим изузетним условима рада. Ватрогасне вежбе и вежбе чамаца за спасавање, и друге вежбе прописане националним законима и другим прописима и међународним актима, изводе се на начин да што мање ремете време одмора и не изазивају замор. Распореди страже треба да буду постављени на лако доступним локацијама, састављени на стандардизованом обрасцу и на радном језику или језицима који се користе на броду и на енглеском. Дневни одмор помораца евидентира се на стандардизованом обрасцу, на радном језику или језицима који се користе на броду и на енглеском језику, како би се омогућило праћење и верификација у складу са овим чланом. Поморцима мора бити достављена копија обрасца о времену одмора који се односи на њих оверена од стране капетана или особе коју овласти капетан и поморци. Изузетно, заповедник брода има право да захтева од поморца да обавља посао онолико дуго колико је потребно да би се обезбедила непосредна безбедност брода, лица на броду или терета.¹¹ Такође, и да би се пружила помоћ другим бродовима или лицима у невољи на мору. Сходно томе, заповедник може привремено обуставити распоред времена одмора и захтевати од помораца да раде онолико дуго колико је потребно док се не успоставе нормални услови. Након поновног успостављања нормалних услова, заповедник брода ће осигурати одговарајуће време за одмор сваком поморцу који је радио током прописаног периода одмора. Узимајући у обзир опште принципе о заштити здравља и безбедности радника, државе чланице могу националним законима и другим прописима или поступком надлежног органа да одобре или региструју колективним уговорима изузећа од прописаног времена одмора, под условом да време одмора није краће од 70 часова у седмодневном периоду. Такви изузеци ће поштовати утврђене норме колико год је то могуће, али се могу узети у обзир чешћи и дужи периоди одсуства или одобрити компензационо одсуство морнарима на стражи или поморцима који раде на бродовима за кратка путовања. Интервали између два периода изузетка на броду не смеју бити краћи од двоструког трајања изузетка. У циљу спречавања злоупотребе алкохола, државе чланице утврђују границу или количине концентрације алкохола за старешине, официре и друге поморце приликом обављања постављених послова везаних за безбедност и заштиту поморске средине.¹² Комуникација на броду мора се одвијати без тешкоћа између заповедника и

¹¹ Ирис Бјелица Влајић, „Правила и стандарди за безбедност путничких бродова“, *Европско законодавство*, 2020, бр. 73–74, стр. 141–152.

¹² Директивом је постављена граница од 0,05% садржаја алкохола у крви (БАЦ) или 0,25 мг/л алкохола из даха.

посаде, али и између посаде и путника. Када радни језик на броду није службени језик државе чланице, сви планови и спискови који се објављују морају садржати и преводе на радни језик. На путничким бродовима особе одређене распоредом узбуњивања, за помоћ путницима у случају невоље, морају бити лако и брзо препознатљиве и имати комуникацијске вештине довољне за ту сврху на језику или језицима који одговарају претежној националности путника који се превозе на одређеној рути. Способност коришћења енглеских израза за давање основних инструкција може бити средство комуникације са путником коме је потребна помоћ, без обзира да ли путник и посада говоре исти језик или не. Могу се користити и друга средства комуникације током трајања опасности (указивањем, ручним знацима или скретањем пажње), на места инструкција, састајалишта, уређаја за спасавање или путева за евакуацију кад вербална комуникација није могућа.¹³ На танкерима за нафту, хемијским танкерима и танкерима за течни гас који вију заставу државе чланице, капетан, официри и поморци могу да комуницирају једни са другима на заједничком радном језику (језицима). Држава чланица која намерава да призна сертификате о оспособљености или о стручној оспособљености, које је трећа држава издала мајстору, официру или радио-оператеру за потребе службе на бродовима који плове под њеном заставом, подноси Комисији захтев за признање те треће земље, који мора да буде пропраћен прелиминарном анализом усклађености треће земље са захтевима *STCW Конвенције*, као и разлозима за признавање уверења треће земље. Након што држава чланица поднесе такав захтев, Комисија обрађује захтев без одлагања и одлучује да покрене процену система обуке и сертификације у трећој земљи у оквиру разумног рока. Када се донесе позитивна одлука о покретању процене, Комисија, уз помоћ Европске агенције за поморску безбедност и уз могуће учешће државе чланице која је молила и свих других заинтересованих држава чланица, прикупља информације и спроводи процену система обуке и сертификације у трећој земљи за коју је поднета пријава за признање ради провере да трећа земља испуњава све захтеве *STCW Конвенције*. Уједно, проверава и да ли су предузете одговарајуће мере за спречавање издавања лажних уверења и узима у обзир да ли је трећа земља ратификовала Конвенцију о раду за поморце из 2006. године. Ако, закључи да су сви ови услови испуњени, Комисија доноси акте за спровођење којим утврђује своју одлуку о признавању треће земље. Трећа земља, да би испунила захтеве *STCW Конвенције*, мора да примени главне корективне мере, укључујући измене свог законодавства и свог система образовања, обуке и сертификације. Акти за спровођење доносе се у року од 36 месеци од дана подношења захтева државе чланице за признавање сертификата треће државе. Држава чланица која

¹³ Blagovest Belev, Sevdalin Daskalov, "Computer technologies in shipping and a new tendency in ship's officers' education and training", *IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering*, 2018, no. 618, pp. 1–8.

подноси захтев може одлучити да једнострано призна трећу земљу све док се не усвоји акт о спровођењу. Ако донесе ову једнострану одлуку о признавању, држава чланица ће доставити Комисији број који потврђују признавање сертификата које је издала за сертификате о стручности и сертификате о стручној оспособљености које је издала трећа земље до доношења акта за спровођење у вези са признавањем.¹⁴ Држава чланица може, ако то околности захтевају, дозволити запошљавање поморца на радном месту које није радио-официр или радио-оператер у периоду не дужем од три месеца, на броду који плови под њеном заставом, ако поседује одговарајући и важећи сертификат издат и оверен у складу са захтевима треће земље, али који још увек није сертифициван од стране државе чланице. Документи који доказују да је захтев за сертификацију поднет надлежним органима морају бити доступни. Сваки брод, осим ратних и јавних бродова, док се налази у лукама државе чланице подлеже надзору државе луке од стране службеника које је та чланица прописно овластила.

4) ДАТУМ СТУПАЊА НА СНАГУ

Директива 2022/993 ступила је на снагу 20-ог дана од дана објављивања у „Службеном листу ЕУ” од 27. јуна 2022. године, тј. 17. јула 2022. године.

5) ИЗВОРИ

Babić, Mario, Markovčić, Маја, „Što donose izmjene i dopune STCW Konvencije”, *Uпоредно поморско право*, 1995, Vol. 37 No. 145–148.

Belev, Blagovest and Daskalov, Sevdalin, “Computer technologies in shipping and a new tendency in ship’s officers’ education and training”, *IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering*, 2018, no. 618.

Бјелица Влајић, Ирис, „Правила и стандарди за безбедност путничких бродова”, *Европско законодавство*, 2020, бр. 73–74.

“Directive (EU) 2022/993 of the European Parliament and of the Council of 8 June 2022 on the minimum level of training of seafarers (Text with EEA relevance)”, *OJ L 169*, 27.6.2022.

“Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on the minimum level of training of seafarers (recast) (Text with EEA relevance)”, *OJ L 323*, 3.12.2008.

¹⁴ Признавање сертификата издатих од признатих трећих земаља и објављених у „Службеном листу Европске уније”, серија Ц, до 14. јуна 2005. остају на снази. Ова признања могу да користе све државе чланице, осим ако их Комисија накнадно није повукла. Комисија саставља и ажурира листу признатих трећих земаља. Листа се објављује у Службеном листу Европске уније – серија С.

- Jo, Sohyun, D'agostini, Enrico, Kang, Jun, "From Seafarers to E-farers: Maritime Cadets' Perceptions Towards Seafaring Jobs in the Industry 4.0", *Sustainability* 2020, vol. 12, no. 19. Интернет: <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/19/8077/htm>
- Lee, Chang-Hee, Yun, Gwi-Ho, Hong, Jung-Hyeok, "A Study on the New Education and Training Scheme for Developing Seafarers in Seafarer 4.0", *Journal of the Korean Society of Marine Environment and Safety*, 2019, Vol.25, No. 6.
- Manuel, Michael Ekow, "Vocational and Academic Approaches to Maritime Education and Training (MET): trends, Challenges and Opportunities", *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol.16, 2017, pp. 473–483.
- Review of Maritime Transport 2017, UNCTAD, United Nation Publication, New York and Geneva, 2017.
- „Стратегија развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године”, *Службени гласник Републике Србије*, бр. 3/2015-34, 66/2020-10
- Wei, Ruan, "Views from Maritime Education and Training on the Full Implementation of 2010 STCW Amendments", *Journal of Shipping and Ocean Engineering*, 2013, Volume 3, No. 1–2.

6) ЗНАЧАЈ ЗА РЕПУБЛИКУ СРБИЈУ

Јачање капацитета поморске пловидбе Комисија ЕУ препознала је кроз давање предности сарадњи у оквиру региона. Наиме, Комисија је покренула процес израде Стратегије ЕУ за Јадранско-јонски регион (*EUSAIR*), за чију је основу узета Поморска стратегија ЕУ из 2012. године.¹⁵ С тим у вези, у преговарачком Поглављу 14 разматра се усаглашеност домаћег законодавства Републике Србије са транспортном политиком и стандардима ЕУ. Република Србија је ратификовала Међународну конвенцију о стандардима за обуку, издавање уверења и вршење бродске страже помораца (*STCW Конвенцију*) из 1978. године. Важеће законодавство из области поморства усаглашено је са захтевима из Конвенције, али је потребан додатни напор на успостављању центара за обуку помораца и бродара.¹⁶ Република Србија поседује речну трговачку флоту, али су старост и техничка застарелост пловила, уз мањак

¹⁵ *EUSAIR* обухвата следеће државе: Републику Србију, Републику Италију, Републику Албанију, Босну и Херцеговину, Републику Хрватску, Републику Грчку, Црну Гору и Републику Словенију. Република Италија и Република Србија одређене су за координаторе тзв. *две од четири идентификоване области* „Повезивање региона” (саобраћај и енергетика). Видети: „Стратегија развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године”, *Службени гласник Републике Србије*, бр. 3/2015-34, 66/2020, Интернет: <https://www.pravno-informacioni-sistem.rs/SlGlasnikPortal/eli/rep/sgrs/vlada/strategija/2015/3/2/reg.13.10.2022>.

едукованог кадра, основни проблем.¹⁷ Током 2007. године Србија је остала без поморске трговачке флоте, док велики број држављана Србије плови под заставама других држава. Новим Законом о поморској пловидби прописани су стандарди и захтеви за рад акредитованих институција за образовање и обуку помораца, у складу са захтевима *STCW Конвенције* и предметне Директиве ЕУ. Европска агенција за поморску безбедност (*EMSA*) и Генерални директорат за мобилност и транспорт Европске комисије, усвојили су „Извештај о процени усклађености система образовања, обуке и сертификације помораца Републике Србије са *STCW Конвенцијом*”, у коме је констатовано да је на основу свих законодавних и других мера Република Србија испунила међународне и европске стандарде у процесу образовања, обуке и сертификације помораца, и да ће Европска комисија наставити са признавањем овлашћења о оспособљености које издаје Република Србија. Усвајање најновије Директиве захтева од Републике Србије поновно разматрање испуњености услова и додатно усаглашавање са новим захтевима. Усвајање прописаних стандарда квалитета у извођењу обука и наставе отвара низ могућности у области едукације и развоја образовних центара, као и укључивања универзитета и научних института у овај процес, будући да није довољан само развој вештина већ и стицање одређених академских знања будућих помораца.¹⁸ Коришћење симулатора у обуци, као и употреба сателита, информациона технологија, учења на даљину и мултимедија доводе до тога да географска ограничења појединих земаља губе на значају, а дају могућности за искоришћавање капацитета образовних

¹⁶ У односу на питање образовања и обуке помораца, ову област је до 2011. године карактерисала неусклађеност са захтевима *STCW Конвенције*. Република Србија поднела је 2009. године детаљан извештај Међународној поморској организацији (*IMO*) о спровођењу *STCW Конвенције*. Након извршене анализе поднетог извештаја, Република Србија је обавештена да центри који су добили одобрење за рад у Републици Србији не испуњавају захтеве у погледу стандарда квалитета у раду који су прописани *STCW Конвенцијом*. Србија је позвана да у најкраћем могућем року отклони утврђене недостатке како би се избегао поступак скидања са тзв. *беле листе администрација*. Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре новим Законом о поморској пловидби започело је реформу у овој области.

¹⁷ Поглавље 2.1 Стратегије развоја водног саобраћаја наводи да је према подацима из 2012. године просечна старост пловила била преко 35 година.

¹⁸ У поглављу 5.1 Стратегије наводи се да у Републици Србији постоје две средње школе за школовање бродара, а да се посредно водним саобраћајем баве неки факултети Универзитета у Београду (Грађевински, Машински и Саобраћајни факултет) и Технички факултет у Новом Саду, као и Војна академија Универзитета одбране на којој је акредитован студијски програм Менаџмент у одбрани за модул речних јединица. Кроз овај научички програм извршена је имплементација Међународне конвенције о стандардима за обуку, издавање уверења и вршење бродске страже помораца.

институција у Републици Србији за све поморце широм света. Тако је процес школовања и обуке, који се спроводи на Војној академији Универзитета одбране, усклађен са ЕУ стандардима и препорукама Међународне поморске организације. Ово може бити солидна основа за обуке које ће се у будућности спроводити и које ће бити тржишно оријентисане.¹⁹ Развој наставних планова и програма, као и антиципација одређених стандарда, доприноси не само повећању знања него и одређеном друштвеном напретку.

TRAINING OF SEAFARERS ACCORDING TO THE EUROPEAN UNION LEGISLATION

Summary: The free movement of labour within Europe requires faster and easier recognition of diplomas and certificates of the levels of knowledge achieved. The increased volume of maritime traffic in trade, as well as the constant shortage of labor, particularly highly educated labor, as well as the use of advanced technologies that automate ship management, necessitate significant innovations in seafarer training. At the same time, the increase of maritime traffic also leads to an increase in maritime accidents and incidents. As a result, the EU uses the existing international legal framework to align its legal order with international legal standards. Frequent changes caused by technological progress in the entire maritime industry pose new challenges but also provide opportunities for utilising the capacities of educational institutions in the Republic of Serbia in terms of e-education and distance learning. In the subject paper, the author tried to show the activities of monitoring the implementation of the International Convention on Standards for Training, Certification, and Watchkeeping of Seafarers (STCW Convention), which became an integral part of EU legislation through Directive 2022/993. Considering the adopted solution that the member states should adopt, the author presented an overview of the prescribed requirements that are set before seafarers who would like to sail on ships flying the flag of one of the EU member states. Comparatively, the author also presented the state of compliance of the legislation of the Republic of Serbia with EU law as well as with international legal standards established by the International Maritime Organization (IMO).

Keywords: Education, seafarers, STCW Convention, EU law, international legal standards.

¹⁹ Војна академија унапредила је свој наставни процес инсталирајући *Transas Bridge* и *GMDSS simulator* и увела међународни систем квалитета за основне академске студије и за курсеве које се реализују по *STCW Конвенцији*. Поред тога, Војна академија је од Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре добила акредитацију за курс „водителј јахте”, чиме се процес образовања проширује и на комерцијалне услужне делатности.