

ISS/KS R188 БРОДОГРАДЊА И ПОМОРСКЕ КОНСТРУКЦИЈЕ

Овај програм рада усвојен је на седници Комисије која је одржана 26.03.2014. године, а одобрио га је Стручни савет за опште области стандардизације на седници која је одржана 13.05.2014. године.

Увод

Стручни рад Института за стандардизацију Србије (у даљем тексту: Институт) у појединачним областима стандардизације одвија се у комисијама за стандарде и сродне документе (у даљем тексту: комисије), које су основна техничка радна тела. По потреби, ради извршавања појединих задатака из својих делокруга, комисије могу образовати радне групе, као и друга стална и повремена радна тела.

У складу са тачком 1. Решења о образовању комисије за стандарде и сродне документе, предмет рада Комисије KS R188 јесте стандардизација у области бродоградње, бродова и пловидбе на унутрашњим водним путевима, као и опреме и елемената конструкције малих пловила, укључујући и чамце и опрему за спасавање.

На основу Статута Института и *Интерних правила стандардизације – Део 2: Образовање и рад комисија за стандарде и сродне документе*, Комисија ради на припреми српских стандарда и сродних докумената, прикупља стручна мишљења на основу српских стандарда и сродних докумената, прати и активно учествује у раду одговарајућих техничких радних тела међународних и европских организација за стандардизацију и обавља друге задатке који се односе на стандарде у области бродоградње и поморских конструкција.

Комисија прати рад техничких комитета ISO/TC 008 и ISO/TC 188, Међународне организације за стандардизацију (ISO), и CEN/SS T01 и CEN/TC 15 Европског комитета за стандардизацију (CEN).

Комисија KS R188, *Бродоградња и поморске конструкције*, образована је решењем директора Института бр. 1065/33-20-02/2011 од 27. јула 2011. године.

Комисија је образована ради:

- доношења, преиспитивања и повлачења српских стандарда и сродних докумената у наведеној области рада, у складу са Интерним правилима и упутствима Института за стандардизацију Србије;
- обезбеђивања усаглашености српских стандарда и сродних докумената са европским и међународним стандардима у наведеној области рада;
- учествовања у изради и преиспитивању стандарда и сродних докумената које доносе европске и међународне организације за стандардизацију у наведеној области рада, и
- других послова које предложи надлежни стручни савет.

1 Пословно окружење

1.1 Опште

Економска, техничка, регулаторна, законска, социјална и међународна динамика описује пословну заједницу индустријског сектора, производа, материјала и праксе које се односе на радно окружење

ове комисије и могу значајно утицати на вођење припреме релевантних стандарда и њиховог садржаја.

Акцент смерница Европске уније стављен је на сарадњу између региона и саобраћајних модуса, као и на изградњу мреже која покрива целокупну територију европске заједнице и омогућава даље проширење. Планирањем инфраструктуре и усклађивање са правцима Трансевропске транспортне мреже (ТЕН-Т) унапређује се инфраструктура која је потребна европској заједници, да би функционисала као јединствена целина без граница и да би успешно одговорила изазовима глобализације.

Европа је веома заинтересована за коришћење могућности саобраћаја на унутрашњим водним путевима (УВП). Транспорт на УВП у Европи је у фази модернизације, што се посебно односи на:

- 1) модернизацију постојећих и градњу еколошких прихватљивих и ефикасних бродова;
- 2) увођење интелигентних система у саобраћај и транспорт са сателитским позиционирањем, дигиталном навигационом картографијом и слично.

У Србији, на реци Дунав има осам лука од међународног значаја и то: Апатин, Богојево, Бачка Паланка, Нови Сад, Београд, Панчево, Смедерево и Прахово. Највеће луке на Сави су Шабац и Сремска Митровица, а на реци Тиси, Сента. По капацитетима и обиму промета, најважније луке су Нови Сад, Београд, Панчево, Смедерево и Прахово, а само Београд, Панчево и Сента имају контејнерске терминале.

Заједничка карактеристика свих наших лука јесте, мала искоришћеност постојећих капацитета, у просеку око 30%. За тако малу искоришћеност има више разлога, а основни су: смањена индустријска производња у Србији, слаба технолошка опремљеност лука, неизграђени технолошки системи за комбиновани и интермодални транспорт и сл.

Република Србија као континентална земља, без морске обале, има велики интерес да буде присутна у бродоградњеној индустрији и поморском саобраћају пре свега због велике и успешне традиције у пројектовању и градњи морских и речних бродова (преко 2300 пројектованих и изграђених бродова), великог броја бродоградилшта, признатог и међународно акредитованог универзитетског образовања из бродоградње (преко 400 инжењера бродоградње дипломирало је на Универзитету у Београду у претходних 65 година), међународно публикованог и награђиваног научног рада у области бродоградње, затим због великог броја помораца (око 5000) и потенцијалног развоја сопственог поморског бродарства.

У складу са намером да се Република Србија што пре интегрише у Европску унију, у току је процес усаглашавања националног са европским законодавством, који се врши путем преузимања Директива Новог приступа ЕУ. На основу тог процеса, Комисија врши усаглашавање српских стандарда са европским стандардима, и то усвајањем европских стандарда као националних, а посебно европских хармонизованих стандарда који су у директној вези са имплементацијом ових директива. Осим тога, приликом преузимања европских као српских стандарда повлаче се сви конфликтни национални стандарди за исте предмете стандардизације.

Заинтересоване стране у области рада ове комисије су:

- државне институције;
- универзитети.

1.2 Квантитативни показатељи пословног окружења

Следећа листа квантитативних показатеља представља елементе пословног окружења и даје адекватне информације неопходне за предстојеће активности комисије:

- допринос побољшању квалитета производа;

- повећање опште безбедности производа;
- побољшање конкуренције;
- сертификавање производа стављених на тржиште РС који испуњавају критеријуме за оцену усаглашености и захтеве дефинисане српским стандардима;
- доношење националних стандарда као подршка националној регулативи;
- доношење хармонизованих стандарда.

Водни транспорт има значајно место у развоју Европске транспортне мреже, пре свега са аспекта очувања животне средине, високе сигурности и безбедности, и ниских трошкова транспорта. Својим географским положајем, на раскршћу транспортних коридора 7 и 10, Република Србија представља стратешки важну саобраћајницу Европе. Србија са својих 1564 km дужине водних путева чини значајну „карику“ између запада и истока. Дужина мреже водних путева у Републици Србији обухвата: Дунав 588 km, Саву 211 km, Тису 164 km, Тамиш 3 km, Хидросистем Дунав-Тиса-Дунав (ДТД) 599 km. Република Србија тренутно има 10 лука отворених за међународни саобраћај.

Република Србија тренутно под својом заставом има преко 900 бродова унутрашње пловидбе, од чега је 400 у оперативној употреби. Укупан број пловила која су учествовала у водном саобраћају на рекама Републике Србије у 2012. био је 1032 пловила. У последњих неколико година, забележен је раст броја малих пловила приватног бродарства.

Предузећа у Србији која се баве водним транспортом, имају 396 пловних средстава, што чини капацитет од 403.833 тоне и укупну снагу 59.929 KW. Преко 77% чине пловила за превоз расутих терета, а остало су пловила за превоз течног терета. Сва речна флота је доста стара и технолошки заостала. У последњих 20 година изграђено је само 7,1% потискивача, 5,7% тегљача и 1,4% самоходних бродова. Са оваквом флотом Србија партиципира у укупној Дунавској флоти са свега 10%. Након чишћења речних корита од НАТО граната и остатака од порушених мостова, речни транспорт има тенденцију раста, тако да је 2006. године остварено 1.640 милиона tkm, уз напомену да је то још увек само 50% од остварених услуга у 1990. години. (Подаци Републичког завода за статистику)

У неким европским земљама се у 2011. години на рекама реализовало преко 15% укупног транспорта, као на пример у Белгији 18,5%, Бугарској 15%, Холандији 36,7%, Румунији 21,7% (Подаци Еуростата). У Србији је тренутно недовољно искоришћен потенцијал водних путева и проценат робе превезене на овај начин у 2011. години био је 8,69 %. Предвиђено је да се овај обим до 2027. године повећа за 30 %. Робни промет на Дунаву чини 80 % до 90 % укупног промета робе на свим унутрашњим водним путевима. Према статистичким подацима, у 2011. био је већи за 11 %, док је те године у Европи на Дунаву промет робе пао за око 10 %.

2 Очекиване користи од рада комисије

Очекивани резултати рада Комисије су:

- успостављање принципа и правила за пројектовање у складу са законском регулативом;
- уклањање техничке баријере у трговини;
- усаглашавање националних стандарда са европским и међународним стандардима;
- олакшавање веза између произвођача, потрошача и органа надлежних за технички преглед и испитивање;
- подршка националном законодавству, нарочито Директивама новог приступа за које се планира да буду преузете у национални систем (Directive 2006/87/EC on technical requirements for inland waterway vessels and Council Directive 96/98/EC on Marine Equipment).

Кроз примену српских стандарда који за основу имају европске стандарде очекује се рационализација средстава и материјала који се користе у овој области и истовремено испуњење битних захтева у погледу сигурности.

3 Учешће у раду комисије

Све заинтересоване стране (произвођачи, институти, научне и образовне установе, државна управа, итд.) могу да предложе своје стручњаке за чланове Комисије, при чему треба водити рачуна о заступљености свих заинтересованих страна.

Такође, могуће је и учешће у својству посматрача под одређеним условима прописаним Интерним правилима стандардизације - Део 2: Образовање и рад комисија за стандарде ИСС-а. Садашњи састав Комисије чине представници државне институције и универзитета.

4 Циљеви и стратегија за остваривање циљева

4.1 Циљеви

Основни правац деловања Комисије подразумева стандардизацију у области бродоградње и поморских конструкција. У том смислу дефинисани су следећи циљеви:

1. Усвајање приоритетних стандарда из дате области, на начин предвиђен *Интерним правилима стандардизације – Део 1: Доношење, објављивање, одржавање, преиспитивање и повлачење српских стандарда и сродних докумената.*
2. Усаглашавање националних са европским стандардима, њиховим преиспитивањем и доношењем одлуке о повлачењу оних стандарда који су у супротности са европским.
3. Заступање српских националних интереса у области рада Комисије пред одговарајућим европским и међународним комитетима за стандардизацију путем учествовања српских стручњака и експерата у раду ових техничких комитета.

4.2 Стратегије за остваривање циљева

Остваривање циљева Комисије заснива се на дефинисању приоритета њеног рада, а то су преузимање и усвајање европских и међународних стандарда кроз праћење рада комитета:

CEN/SS T01	Shipbuilding and maritime structures (Бродоградња и поморске конструкције)
CEN/TC 15	Inland navigation vessels (Бродови унутрашње пловидбе)
ISO/TC 008	Ships and marine technology (Бродови и поморске технологије)
ISO/TC 188	Small craft (Мала пловила)

4.3 Аспекти заштите животне средине

Транспорт на УВП, као ефективан, енергетски ефикасан и одржив, представља конкурентну алтернативу железничком и друмском транспорту. Потрошња енергије по тона-км робе у водном транспорту је вишеструко мања у односу на друмски транспорт, и неколико пута мања у односу на железнички транспорт.

Укупни екстерни трошкови унутрашње пловидбе, који обухватају незгоде, загушења, емисију буке, загађење ваздуха и друге утицаје на околину су чак седам пута мањи него у друмском транспорту, уз висок ниво сигурности, посебно у транспорту опасних терета. Транспорт на УВП доприноси смањењу загушења путне мреже у густо насељеним регионима и упркос географским ограничењима утиче на стабилизацију раста цена.

5 Фактори који могу утицати на испуњење и имплементацију програма рада

Фактори који могу утицати на испуњење и имплементацију програма рада, пре свега се односе на:

- недостатак финансијских средстава који онемогућава обезбеђење одговарајућих превода и упућује на преузимање стандарда методом проглашавања, што умањује кредибилитет ових стандарда у пословном окружењу;
- нередовно долажење чланова Комисије на седнице, због чега може доћи до одступања од плана доношења стандарда;
- незаинтересованост стручне јавности за учешће у јавној расправи и достављању примедба у вези са предлогом нацрта српских стандарда који се стављају на јавну расправу.

6 Корисни линкови за све наведене активности

Институт за стандардизацију Србије
Комисија ISS/KS R188
Европски комитет за стандардизацију
Директиве новог приступа

<http://www.iss.rs>

http://www.iss.rs/tc/?national_committee_id=804

www.cen.eu

www.newapproach.org/Directives