

Саша СТЕФАНОВИЋ,
ПУ за Град Београд
Раџо ГОЈАКОВИЋ,
МУП Републике Србије, Управа Полиције
доц. др Слободан МИЛАДИНОВИЋ,
Криминалистичко-полицијска академија

УДК 351.749.2
Прегледни научни рад
Примљено: 10.6.2010.

Улога полиције у остваривању безбедности на међународним пловним рекама у Србији

Апстракт: Улога полиције у остваривању безбедности на међународним пловним рекама обрађена је само у погледу безбедносне проблематике којом се баве полицијски службеници у полицијским станицама и полицијским испоставама подручних полицијских управа кроз чију територију протичу међународне пловне реке и одвија се међународна и унутрашња пловидба, као и полицијски службеници ПИИ за безбедност на рекама у Београду. Шире гледано, улога МУП-а Републике Србије као субјекта безбедности знатно је већа, имајући у виду да одређене сегменте послова и задатака безбедности на међународним пловним рекама обављају и друге организационе јединице Министарства и то: Сектор за ванредне ситуације, САЈ, ПТЈ, Ронилачки центар жандармерије, Управа граничне полиције и др., али и у тим случајевима не треба занемарити сарадњу са Полицијском управом за град Београд, подручним полицијским управама и полицијом опште надлежности. Међународне пловне реке у Србији протежу се у дужини од око 1.000 км (река Дунав у дужини од 588 км, Сава 207 км и Тиса 168 км) и само су део унутрашњих вода и водних путева у Србији. Такође, унапређење и повећање нивоа безбедности на унутрашњим водама у Србији област је која се ће се у наредном периоду још интензивније разматрати, анализирати и развијати.

Кључне речи: водни пут и међународни водни пут, унутрашње воде, пловни пут, унутрашња пловидба, пловило, плутајући објекат и пловидбена незгода.

Увод

Кроз Републику Србију протичу три међународне пловне реке: Дунав, Тиса и Сава, које су повезане у јединствен систем и заједно са осталим водним путевима чине пловну мрежу наше земље. Пловна мрежа Србије „такође чини јединствени систем са европском мрежом пловних путева преко Дунава као главне водене саобраћајнице средње и југоисточне Европе” (Петровић, Стошић, 2002:6).



Слика 1 – Међународне пловне реке у Србији¹

Ради бољег разумевања и разграничења појмова: *међународни водни пут, водни пут, унутрашње воде, унутрашња пловидба, пловило, плутајући објекат*, који ће се користити у раду, осврнули бисмо се на њихово дефинисање и одређење у новом *Закону о пловидби и лукама на унутрашњим водама*².

Закон о пловидби и лукама на унутрашњим водама у члану 4, став 1 дефинише³:

¹ Интернет: <http://www.plovput.rs/?strana=66>, доступно 16. 11. 2010.

² Дана 20. 10. 2010. године ступио је на снагу нови *Закон о пловидби и лукама на унутрашњим водама*, Сл. гласник РС, бр. 73/10, који у члану 4, став 1 дефинише значење појмова, које се разликује у односу на дотадашње појмовно одређење у *Закону о поморској и унутрашњој пловидби*, Службени лист СРЈ, бр. 12/98, 44/99, 74/99, 73/2000; Сл. гласник РС, бр. 85/2005, 101/2005 и *Закону о унутрашњој пловидби*, Сл. гласник СРС, бр. 54/90; Сл. гласник РС, бр. 53/93, 67/93, 48/94, 101/2005.

³ Више о томе: *Закон о пловидби и лукама на унутрашњим водама*, Сл. гласник РС, бр. 73/10.

- „*водни пут* је део унутрашњих вода на коме се обавља пловидба, категорисан и отворен за пловидбу”;
- „*међународни водни пут* је водни пут на коме важи међународни режим пловидбе на коме је дозвољена пловидба пловилима свих застава”;
- „*унутрашње воде* су реке, канали и језера на територији Републике Србије”;
- „*пловни пут* је део водног пута прописане дубине, ширине и других техничких карактеристика, који је уређен, обележен и безбедан за пловидбу”;
- „*унутрашња пловидба* је пловидба која се обавља на водном путу”;
- „*пловило* је брод, технички пловни објекат, јахта, чамац, пловеће тело, плутајући објекат, пвило које обавља риболов и други објекат који је оспособљен за пловидбу и који учествује у пловидби”;
- „*плутајући објекат* је пвило без сопственог погона које по правилу није предвиђено за премештање нити за обављање посебних радова на унутрашњим водама (купатило, хангар, воденица, рибарска тиквара, кућа за одмор, понтон, понтонски мост, стамбена лађа, угоститељски објекат, сплав кућица, плутајућа радионица и слично)”;
- „*пловидбена незгода* је ванредни догађај на унутрашњим водама настао у пловидби или искоришћавању пвила, водног пута или објекта на њему при којем је дошло до људских жртава или телесних повреда, материјалне штете или загађивања животне средине”.

Међународне пловне реке Србије: Дунав, Сава и Тиса, протичу кроз подручје више полицијских управа и то: Полицијска управа за град Београд, Подручна полицијска управа Нови Сад, Подручна полицијска управа Сомбор, Подручна полицијска управа Кикинда, Подручна полицијска управа Зрењанин, Подручна полицијска управа Сремска Митровица, Подручна полицијска управа Шабац, Подручна полицијска управа Панчево, Подручна полицијска управа Смедерево, Подручна полицијска управа Пожаревац и Подручна полицијска управа Бор.

Такође, од укупне дужине државне границе Републике Србије према суседним земљама, која износи 2.351,8 км, 697 км је природна граница на води, и то:

- „према **Републици Мађарској**: 174,7 км, од чега је 170 км на копну и **4,7** км на води;
- према **Румунији**: 547,9 км, од чега је 290,6 км на копну и **257,3** км на води;

- према **Републици Бугарској**: 360,4 км, од чега је 343,5 км на копну и **16,9** км на води;
- према **Републици Македонији**: 283 км, од чега је 281,3 км на копну и **1,7** км на води;
- према **Републици Албанији**: 113,4 км, од чега је 113 км на копну и **410** м на води;
- према **Црној Гори**: 249,5 км, од чега је 245 км на копну и **4,5** км на води;
- према **Босни и Херцеговини**: 363 км, од чега је 102 км на копну и **261** км на води, и
- према **Републици Хрватској**: 259 км, од чега је 108,5 км на копну и **150,5** км на води.”⁴

„Природну границу Републике Србије чине и три међународне пловне реке: Дунав – према Р Хрватској и Р Румунији, на коме је режим пловидбе регулисан *Конвенцијом о режиму пловидбе на Дунаву*, Сава – према Босни, на којој је режим пловидбе регулисан *Оквирним споразумом о сливу реке Саве са Анексима* и *Протоколом о режиму пловидбе*, и Тиса – на којој је режим пловидбе регулисан билатералним споразумом са Р Мађарском. Такође, плаву границу чини и река Дрина према БиХ, која није међународни пловни пут.”⁵

Међународне пловне реке које протичу кроз Србују не треба посматрати само као саобраћајнице, као водне путеве којима се одвија пловидба. Њихов значај свакако је много већи имајући у виду, поред саобраћајног, још и стратешки, транзитни, економски, еколошки, туристички, спортски, културни значај, као и многе друге могућности које пружају друштву, држави и међународној заједници уопште. Управо због значаја који има за државу, остваривање безбедности на међународним водним путевима и рекама у Србији је сложен, комплексан и мултидисциплинаран процес у којем Министарство унутрашњих послова Републике Србије и полицијски службеници који обављају послове безбедности на рекама имају значајну улогу.

Основне географске карактеристике међународних пловних река у Србији

Дунав – „Дунав је најдужа река у Европској унији и друга најдужа река у Европи након Волге. Извире у Шварцвалду од мањих река Берге и Бригах код града Донаушингена. Дунав је дугачак око 2.850 км, протиче

⁴ Интернет: http://www.mup.gov.rs/cms_cir/direkcija.nsf/granicna-policija.h, доступно 17. 11. 2010. Примера ради: река Дунав од ушћа реке Нере, до тремеђе Србије, Румуније и Бугарске, у дужини од 230 км, чини границу између Србије и Румуније. Од Нештинске Аде (1.295 пловни км) до Бездана (1.425 пловни км), у дужини од 130 км, Дунав чини апроксимативну границу са Републиком Хрватском.

⁵ *Стратегија интегрисаног управљања границом у Републици Србији*: 5.2 Географске карактеристике – Плава граница, Сл. гласник РС, бр. 11/2006.

кроз неколико централноевропских главних градова, пре него што се улије у Црно море кроз делту Дунава у Румунији и Украјини. Река Дунав представља веома важан транспортни коридор (пан-европски коридор VII). То је једини унутрашњи пловни пут међу 10 пан-европских коридора. Кроз Србију Дунав тече у дужини од 588 километара, од Бездана до Тимока. Од тога, 137,6 километара представља заједнички сектор са Хрватском, а 299,35 километара са Румунијом (Дукић, Гавриловић, 2002:35-43).

Сава – Река Сава је по дужини трећа, а по протоку највећа притока Дунава. Дужина Саве од њеног извора у планинама западне Словеније до ушћа у Дунав у Београду је око 944 км. Протиче кроз четири земље (Словенију, Хрватску, Босну и Херцеговину и Србију) и повезује три главна града: Љубљану у Словенији, Загреб у Хрватској и Београд у Србији. Површина слива од 97.713 км², покрива знатан део Словеније, Хрватске, Босне и Херцеговине, Србије, Црне Горе и мањи део територије Албаније. Река Сава представља међународни пловни пут. *Оквирни споразум о сливу реке Саве* потписан је 2004. године од стране Словеније, Хрватске, Босне и Херцеговине и Србије, а Међународна комисија за слив реке Саве почела је са радом 2006. године. Што се тиче капацитета пловидбе, река Сава је данас пловна за велика пловила од Београда до Славонског брода (км 377) и за мања пловила до Сиска (км 583) (Дукић, Гавриловић, 2002:45-51).

Тиса – Река Тиса је највећа лева притока Дунава. Протиче кроз Панонску низију. Извире у Украјини, на Карпатима, у области Буковина, и даље пролази кроз Мађарску, Румунију, Словачку и Србију. Улива се у Дунав насупрот Старог Сланкамена. Тиса је дугачка 1.358 км. У Војводини Тиса дели Бачку (десна обала) и Банат (лева обала). Највећа притока Тисе је Муреш, а затим следе Бегеј, Бодрог, Златица, Кереш, Самош и Шајо. Тиса је пловна у дужини од 532 км, а протиче кроз Србију у дужини од 168 км. Река Тиса има статус међународног пловног пута. То значи да је пловидба на њој слободна за бродове који плове под мађарском и српском заставом.⁷⁶

Најчешћи облици угрожавања безбедности на рекама и улога полиције у њиховом спречавању и сузбијању

Поред евидентног значаја који међународне пловне реке имају за Републику Србију у целини, оне истовремено представљају и погодан простор за појаву и ширење недозвољених активности у најразличитијим облицима, као и за повећано присуство других чиниоца угрожавања безбедности. Довољно је посматрати само неколико аспекта безбедности на

⁶ Преузето са интернета: <http://www.plovput.rs/?strana=97>, доступно 17. 11. 2010.

међународним пловним рекама, као што су: *безбедност саобраћаја на пловним путевима, безбедност са аспекта извршења кривичних дела и прекршаја, безбедност инфраструктуре, објеката и личности од виталног значаја за државу и могућност угрожавања терористичким актима, еколошка безбедност, безбедност условљена утицајем природних појава и различитих хидрометеоролошких услова и сл.*, да би се уочио обим обављања полицијских послова на међународним пловним рекама и значај очувања безбедности на рекама.

Када посматрамо облике угрожавања безбедности на међународним пловним рекама са аспекта водног саобраћаја, евидентна је појава константног, из године у годину, повећања броја пловила на међународним водним путевима. Повећан број пловила односи се како на пловила који су намењена за спорт и рекреацију (чамци, глисери, скутери за воду, сплав кућице и сл.), тако и на пловила намењена за превоз путника и терета (међународни и домаћи туристички бродови, теретни бродови и састави и сл.). Према подацима Управе за аналитику Министарства унутрашњих послова, граничне прелазе у просеку годишње прође преко 15.000 пловила.

Најчешћи прекршаји и недозвољене радње из области безбедности водног саобраћаја су свакако коришћење и управљање пловилима која нису регистрована, односно нису подвргнута редовном или ванредном техничком прегледу; управљање пловилом без одговарајуће пловидбене, односно плутајуће дозволе; управљање пловилом без одговарајућег звања, односно без положеног одговарајућег стручног испита; подизање таласа на местима где је то забрањено; неисписивање важеће регистарске ознаке и сл. Посебан безбедносни проблем представља и неадекватно сидрење пловила без надзора посаде, којом приликом долази до неконтролисаног плутања пловила (риновања), а често и до удара у мостове, угоститељске и друге објекте на води и у приобаљу, чиме се угрожавају животи људи и имовина грађана.

Област водног саобраћаја и безбедност пловидбе регулисана је првенствено новим *Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама* (Сл. гласник РС, бр. 73/10), а поједини делови и старим *Законом о поморској и унутрашњој пловидби* (Сл. лист СРЈ, бр. 12/98, 44/99, 74/99, 73/2000, Сл. гласник РС, бр. 85/2005, 101/2005), *Законом о унутрашњој пловидби* (Сл. гласник СРС, бр. 54/90, Сл. гласник РС, бр. 53/93, 67/93, 48/94, 101/2005), као и другим законским и подзаконским актима.⁷ Такође, поред домаћих прописа, режим пловидбе на унутрашњим водама и међународним водним путевима у Републици Србији регулисан је и одређеним међународним билатералним конвенцијама и споразумима⁸.

⁷ Више о томе: интернет – <http://www.plovput.rs/?strana=38>, доступно 8. 9. 2010.

⁸ Више о томе: интернет – <http://www.plovput.rs/?strana=36>, доступно 8. 9. 2010.

Важно је напоменути да су послови из области водног саобраћаја и безбедности пловидбе у надлежности Министарства за инфраструктуру и да су приоритетан задатак Сектора за водни саобраћај и безбедност пловидбе, односно лучких капетанија као ужих унутрашњих јединица ван седишта Министарства за инфраструктуру⁹, а да је улога полиције и Министарства унутрашњих послова уопште у тој области секундарна, али свакако значајна, пре свега у погледу превенције извршења прекршаја и недозвољених радњи.¹⁰ Полицијски службеници који обављају послове безбедности на рекама својим присуством на међународним пловним путевима превентивно делују на учеснике у пловидби и имају значајну улогу у смањењу броја извршених прекршаја и недозвољених радњи у области водног саобраћаја, као и у спречавању тежих облика угрожавања безбедности водног саобраћаја. У случајевима кад уоче прекршаје и друге недозвољене радње из области водног саобраћаја, полицијски службеници такве догађаје евидентирају и о томе обавештавају надлежне лучке капетаније, које предузимају даље мере и радње из своје надлежности (подносе захтеве за покретање прекршајног поступка и др.). Свакако да је сарадња полиције и лучке капетаније, односно инспектора безбедности пловидбе, у очувању безбедности на међународним пловним путевима значајна и обострана, а огледа се кроз међусобно обавештавање о незаконитим радњама, спровођење заједничких акција на сузбијању облика угрожавања безбедности (свако из своје надлежности), као и кроз рад на превенцији облика угрожавања безбедности на рекама и међународним водним путевима¹¹.

Као облике угрожавања безбедности на међународним пловним путевима који су предмет интересовања полиције, свакако уочавамо кривична дела и прекршаје. У последње време најчешћа кривична дела која се извршавају на међународним пловним путевима су кријумчарење¹² и недо-

⁹ Више о томе: *Закон о министарствима*, Сл. гласник РС, бр. 65/08, и интернет страница Министарства за инфраструктуру, <http://www.mi.gov.rs/nadleznosti.htm>, доступно 8. 9. 2010.

¹⁰ Погрешно је схватање да је „речна полиција” у водном саобраћају, исто што и „саобраћајна полиција” у друмском. Надзор над применом одредби *Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама* и прописа донетих на основу *Закона*, којима се уређује безбедност пловидбе врши Министарство за инфраструктуру, док инспекцијски надзор врши Министарство преко инспектора безбедности пловидбе, а што је дефинисано чл. 245 и 246 поменутог *Закона*.

¹¹ Прекршаји из области водног саобраћаја врло често могу да буду узрок прекршаја из *Закона о јавном реду и миру*. Примера ради: прекршај подизања таласа на местима где је то забрањено манифестује се, између осталог, и тиме да талас који пловило подигне причини штету власницима других пловила, која се огледа у оштећењу делова пловила, оштећењу других предмета на пловилу или, пак, може доћи до повреде лица која се налазе на пловилу, а неретко и до упада лица у воду. Такви догађаји изазивају негодовање и реакцију грађана и веома често узрокују нарушавање јавног реда и мира.

¹² Чл. 230 *Кривичног законика*, Сл. гласник РС, бр. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009. Најчешћа кривична дела на која наилазе инспектори безбедности пловидбе лучких капетанија су фалсификати, кријумчарење и недозвољена трговина акцизном робом, а није искључена ни могућност пружања значајних информација у вези са трговином људима и кријумчарењем оружја и дроге.

звољена трговина¹³, и то пре свега нафте и нафтних деривата, житарица, вештачког ђубрива и друге акцизне робе. Ова кривична дела најчешће се врше у делу међународног водног пута који се протеже кроз територију која је мање уочљива са копна и тешко приступачна, урасла густим растињем погодним за скривање пловила прилагођених и намењених транспорту акцизне робе. Носивост тих пловила је и по неколико десетина, чак и стотине тона, опремљени су снажним моторним пумпама за претакање течности (нафте и нафтних деривата) и ванбродским моторима велике снаге за брз транспорт на планирано одредиште. Извршиоце ових кривичних дела карактерише висок степен организованости и опремљеност квалитетним техничким средствима. Располажу квалитетним средствима везе којима комуницирају међусобно и са посадама бродова, као и уређајима за ноћно осматрање, што им омогућује извршење дела ноћу и у условима смањене видљивости. Поседују велики број разноврсних превозних средстава (камиона, цистерни, трактора) којим превозе робу од обале до купаца. Приликом извршења ових кривичних дела укључен је и веома добро организован већи број људи, који имају тачно одређене задатке које извршавају. Није искључена ни могућност успостављања сарадње и удруживање са појединим припадницима полиције, ради вршења кривичних дела.¹⁴ Тако организовани прате и осматрају шири простор, а у случају уочавања потенцијалне опасности веома брзо успевају да побегну.

Подред кријумчарења и недозвољене трговине акцизном робом, за које постоје конкретни докази, међународне пловне реке представљају погодну средину и за извршење других друштвено опасних кривичних дела, као што су трговина људима, кријумчарење миграната (Мијалковић, 2007:75), кријумчарење оружја, кријумчарење опојних дрога и сл. Сва ова кривична дела карактерише висок степен организованости, коришћење савремених техничких средстава, пловила са посебно адаптираним скривеним просторима и скривање иза наводно тзв. „легалног“ бизниса – транспорта робе и сл.

Када говоримо о кривичним делима кријумчарења и недозвољене трговине, не смемо занемарити „тамну бројку“ криминалитета, за коју постоје информације, сазнања и индиције да је много већа од броја евидентираних дела, посебно када је у питању акцизна роба. Узрок таквог стања можемо тражити у доброј организованости извршилаца кривичних

¹³ Чл. 243 *Кривичног законика*, Сл. гласник РС, бр. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009.

¹⁴ „На територији Смедерева и Пожаревца ухапшена је деветочлана криминална група која је осумњичена да је шверцом нафте стекла имовинску корист већу од милион евра, чиме је оштетила буџет државе за више од пола милиона евра. Међу ухапшенима су и службеници полиције. Осумњичени су од октобра 2009. године у више наврата, на дојаву ухапшених полицајаца, куповали дизел гориво са страних бродова који саобраћају реком Дунав, у близини Смедерева, а затим су га продавали у Смедереву и околини.” <http://www.rts.rs/page/stories/ci/story/134/Хроника/729878/Ухапшени+због+шверца+нафте>, доступно 9. 9. 2010.

дела, као и у недовољној покривености акваторија и приобаља међународних пловних река полицијским службеницима који обављају послове безбедности на рекама.

Анализом *modus operandi* извршилаца ових кривичних дела могу се уочити неке доминантне одлике организованог криминалног деловања на рекама Србије, као што су: постојање трајне криминалне организације; рационално криминално деловање; стицање профита као крајњи циљ криминалног деловања; коришћење силе или претњи, и прибегавање корупцији ради реализације циљева и очувања имунитета од примене права (Мијалковић, 2009: 119).

На акваторији међународних пловних река у Србији нису занемарљиви ни случајеви кривичних дела из области имовинског, привредног и еколошког криминалитета, кривична дела против здравља људи, као и кривична дела и прекршаји са елементима насиља, и то најчешће: крађе, тешке крађе, преваре, разни облици фалсификата, неовлашћено бављење одређеном делатношћу, незаконит лов, незаконит риболов, шумске крађе, неовлашћена производња и стављање у промет опојних дрога, неовлашћено држање опојних дрога, убиства, покушаји убиства, тешке и лаке телесне повреде, насилничко понашање, нарушавање јавног реда и мира и сл. За кривична дела из области имовинског криминалитета карактеристично је да се најчешће извршавају у урбаним и економски развијеним подручјима, а дела из области привредног криминалитета везују се за пословање привредних субјеката који за обављање својих делатности користе пловне путеве. Кривична дела еколошког криминалитета најчешће се извршавају у деловима акваторија међународних пловних река и њиховом приобаљу која су забачена, ван урбаних делова, како би извршиоци дела остали непримећени. Кривична дела и прекршаји са елементима насиља, као што су: убиства, покушаји убиства, тешке и лаке телесне повреде, насилничко понашање, нарушавање јавног реда и мира свађом, виком, тучом, гласном музиком, просјачењем, скитничењем и сл., најчешће се извршавају у угоститељским објектима на води (сплавови), као и испред угоститељских објеката.

Иако последњих година нису евидентирана тежа угрожавања безбедности на међународним пловним рекама, свакако не би требало искључити могућности угрожавања безбедности:

- инфраструктурних објеката (мостови – друмски, железнички и пешачки, луке, пристаништа, речни бунари, претакалишта горива и сл.);
- објеката и личности од значаја за државу (штићене личности, представници највиших државних институција, дипломатски кор, стране делегације, јавне личности и сл., као и објекти њиховог боравка на води);

- живота грађана и имовине условљене утицајем природних појава и различитих хидрометеоролошких услова (елементарне непогоде – поплаве, пожари и др.), и
- терористичким актима и сл.

Безбедност наведених друштвених и државних интереса остварује се заједничким активностима свих линија рада и специјализованих организационих јединица (САЈ, ПТЈ, Жандармерија, Сектор за ванредне ситуације) у оквиру Министарства унутрашњих послова, као и координацијом и сарадњом са другим државним органима (БИА, лучке капетаније, инспекцијске службе, Тужилаштво и др.).

Сви наведени облици угрожавања безбедности на међународним пловним рекама предмет су активности организационих јединица и полицијских службеника који обављају послове безбедности на рекама. Послови које полицијски службеници свакодневно обављају у очувању безбедности на рекама дефинисани су *Законом о полицији*¹⁵.

Приликом обављања послова безбедности на рекама полицијски службеници свакодневно добијају и извршавају задатке у зависности од безбедносне процене и планираних и очекиваних догађаја, који се састоје у оперативном раду; превентивном присуству на терену, осматрању, откривању и уочавању места (објеката, средина и сл.) и носилаца угрожавања безбедности и криминалних активности; у прикупљању обавештења и подношењу оперативних информација о свим сазнањима која указују да се припрема или да је извршено кривично дело, као и о учиниоцима кривичних дела; у предузимању оперативних мера и радњи у циљу хватања извршилаца кривичних дела на месту извршења; у вршењу потражне делатности која се односи на трагање за лицима, возилима и другим предметима за којима је расписана потрага; у спречавању нарушавања јавног реда и насилничког понашања; у предузимању потребних мера ради заштите одређених личности и објеката, као и објеката од посебног значаја; у опсервацији и контроли места и објеката на пловним рекама на којима може доћи до недозвољених искрцавања или ради вршења прекршаја, кривичних дела или других криминалних активности; у контроли кретања и боравка странаца, и у многим другим задацима у зависности од конкретних потреба службе.

Активност организационих јединица које обављају послове безбедности на рекама, посебно Полицијске испоставе за безбедност на рекама у Београду, по којој су познате јавности и која је предмет интересовања средстава јавног информисања, је спасилачка активност. Она се огледа у спашавању животно угрожених лица која су приликом суицидних, задесних и авантуристичких скокова и падова, као и приликом пловидбених

¹⁵ Види: чл. 10 наведеног *Закона*, Сл. гласник РС, бр. 101/05.

незгода, елементарних непогода и других догађаја, упали у реку. У тим случајевима полицијски службеници, у што је могуће краћем времену, излазе на место догађаја, извлаче лице из воде, пружају прву помоћ и збрињавају га до доласка екипе Службе хитне медицинске помоћи. Током спашавања лица полицијски службеници обавештавају Хитну помоћ о догађају, евентуалним повредама, тачној позицији и усмеравају их на локацију до које могу прићи, имајући у виду да су у већини случајева то тешко проходни и неприступачни делови река. Током оваквих интервенција посебно долази до изражаја координација и сарадња са Службом хитне медицинске помоћи, као и искуство, ефикасност, оријентација у простору и познавање територије.

Активност која је такође карактеристична за полицијске службенике који обављају послове безбедности на рекама је и „асанација лешева”. Специфичност ове активности огледа се томе што се обезбеђење лица места, увиђај и друге оперативно-тактичке и истражне мере и радње не могу предузети као на копну, наравно из разлога што се лице места (воде-на средина) непрестано мења са протоком реке. Такође, немогуће је фиксирати трагове без нарушавања лица места, статичка и динамичка фаза увиђаја умногоме се разликују у односу на копно. У већини случајева приликом асанације лешева, полицијски службеници предузимају мере да тело адекватно, са што је могуће мање нарушавања лица места, прихвате и превезу на позицију одакле се може извршити увиђај.

Стручна оспособљеност и опремљеност полицијских службеника за обављање послова безбедности на рекама

Ако изузмемо Полицијску управу за град Београд, где у оквиру Управе полиције постоји Полицијска испостава за безбедност на рекама, која је у доброј мери стручно оспособљена, специјализована и опремљена за обављање послова безбедности на рекама, и која те послове и обавља, остале подручне полицијске управе кроз чију територију протичу међународне пловне реке немају организовану службу која би константно, током целе године, двадесет четири сата била на води и обављала послове безбедности на рекама. У оквиру полицијских испостава појединих подручних полицијских управа (Нови Сад, Шабац, Смедерево и др.) постоје предвиђена одређена радна места која су опредељена за обављање одређених послова безбедности на рекама, али су та места најчешће непопуњена или пак постоји недостатак одговарајуће опреме и техничких средстава, као и недовољна стручна оспособљеност за обављање послова безбедности на рекама.

Специфичност водене средине на и у којој се обављају послови безбедности на рекама, који подразумевају кретање, извршавање постављених задатака и примену полицијских овлашћења на уским, ограниченим и нестабилним површинама пловила, константна опасност од упада у воду¹⁶, отежавајући хидрометеоролошки услови (магла, киша, снег, ноћ, јаки ветрови, висок и низак водостај, водене струје и др.), прелазак са једног на друго пловило у покрету, ронилачка активност, примена законских и подзаконских аката из области безбедности пловидбе и сл., захтевају посебну оспособљеност полицијских службеника за обављање и извршавање послова безбедности на рекама.

Тренутно, у погледу стручне оспособљености, може се издвојити Полицијска испостава за безбедност на рекама у Београду, која је организационо опредељена да све послове и задатка извршава на води. Програмом стручног усавршавања полицијских службеника Министарства унутрашњих послова Републике Србије за 2010. годину први пут је Полицијска испостава за безбедност на рекама у Београду издвојена у односу на остале организационе јединице опште надлежности по настави пливања и провери усвојених вештина пливања. Такође, кроз проблемску наставу, као и путем семинара и обука, полицијски службеници Полицијске испоставе за безбедност на рекама похађају наставу и усвајају знања и вештине која су неопходна за обављање послова безбедности на рекама. Ту су пре свега теме које се односе на пловидбене прописе, сигнализацију и обележавање пловила и пловног пута, и практични део који се односи на управљање чамцем, прихват, маневрисање, поступак приликом спасавања лица и сл. Полицијски службеници су оспособљени и поседују неопходна наутичка звања за управљање свим пловилима која су им дата на коришћење, а такође су оспособљени да приликом управљања пловилом користе различита помоћна навигациона средства (дубиномер, сонар, навигационе карте, компас, радар и сл.). Имајући у виду да се седиште ПИ за безбедност на рекама налази на плутајућем објекту – Хангар, који се налази на 1+100 км десне обале реке Саве, предвиђено ја да такав објекат мора да буде технички исправан, уредно регистрован и да двадесет четири сата поседује укрчану стручну посаду са звањем морнара пловећег постројења, што се ажурно води у Књизи укрцања.

Вештина пливања је један од основних услова који би сваки полицијски службеник требало да савлада. Управа за стручно образовање, оспособљавање, усавршавање и науку, МУП-а Републике Србије, током 2009. и 2010. године, организовала је курсеве за непливаче за полицијске службенике који обављају послове безбедности на рекама. Курс за

¹⁶ Отежавајућа околност у случају упада у воду свакако је и униформа и опрема коју полицијски службеници носе, која се додатно натопи водом, затим таласи, водене струје и друге неповољне хидрометеоролошке прилике.

непливаче у последње две године похађали су полицијски службеници Полицијске испоставе за безбедност на рекама у Београду и полицијски службеници Подручне полицијске управе Смедерево.

Такође, Управа за стручно образовање, оспособљавање, усавршавање и науку, у сарадњи са Полицијском испоставом за безбедност на рекама у Београду и Сектором за ванредне ситуације – брод „Ватрогасац”, током септембра и октобра 2010. године, организовала је и успешно реализовала Курс за управљаче и руковооце моторних чамаца, за полицијске службенике подручних полицијских управа у Новом Саду и Смедереву.

Како се Полицијска испостава за безбедност на рекама у Београду издваја у погледу стручне оспособљености, тако се издваја и у погледу материјално-техничке опремљености за извршавање послова безбедности на рекама. Тренутно ова Полицијска испостава поседује седам пловила – моторних чамаца и плутајуће тело – Хангар, и то:

- три патролна чамца типа **АЛ 8К**, који су намењени за пловидбу по свим метео условима. Опремљени су уређајима за електронску навигацију (дубиномер, радар, компас и сл.) што омогућава пловидбу по јако неповољним хидрометеоролошким условима (ноћу, дању када су јаке кише, по магли, током снежних вејавица, по ветру и др.). Због карактеристика које поседује користи се током читаве календарске године;
- патролни чамац **Волво 2**, намењен за пловидбу по дану, при повољним хидрометеоролошким условима, због полуотворене кабине и недостатка уређаја за електронску навигацију;
- патролни чамац типа **АQ 480** је брз чамац, намењен за хитне интервенције и спасилачку активност. С обзиром да има низак газ, може да приђе плитким и неприступачним деловима реке. Често се користи као подршка патролним чамцима типа АЛ 8К;
- патролни чамац типа **Командер 18** поседује полукабину и користи се првенствено на реци Сави, при повољним хидрометеоролошким условима. Карактерише га низак газ и могућност пловидбе у плићим и неприступачним деловима реке. Као пратећу опрему поседује сонар и уређај за ГПС навигацију;
- скутер је пвило које се користи у пролећним, летњим и раним јесењим месецима. Поседује изузетне маневарске могућности доласка на све обалне просторе без обзира на тренутни водостај. Развија брзину преко 100 км/х, што омогућава додатну оперативност на терену. Према врсти задатака, идеалан је као подршка другим пловилима при редовним, ванредним и посебним обезбеђењима и другим службеним активностима. Због своје величине није намењен за неке веће пловидбене подухвате на реци Дунав.

Поред техничке опремљености, Полицијска испостава поседује и другу пратећу заштитну опрему, као што су појасеви за спасавање, кациге за скутер и отворене чамце и сл.

Униформа полицијских службеника који обављају послове безбедности на рекама иста је као и за остале полицијске службенике опште надлежности.

Остале организационе јединице кроз чију територију пролазе међународни водни путеви много су скромније опремљене, како у погледу пловила, тако и у погледу пратеће навигацијске и заштитне опреме.

Закључак

Имајући у виду широк спектар сложених и специфичних послова и задатака које полицијски службеници обављају у очувању безбедности на рекама, јавља се потреба за сталним стручним и професионалним усавршавањем, за применом нових техничко-технолошких достигнућа, перманентним покривањем територије и предузимањем мера и радњи у циљу сузбијања и спречавања нових појавних облика угрожавања безбедности.

Значај међународних пловних река за друштво и Републику Србију поставља захтев органима безбедности за константно предузимање мера и радњи на очувању безбедности. Повећана фреквенција домаћих и страних држављана, све већи број домаћих и међународних пловила која плове водним путевима, све већа усмереност домаћих и страних привредних и друштвених субјекта на водни саобраћај, честе безбедносно интересантне појаве и догађаји на акваторију међународних пловних река, захтевају веће ангажовање полицијских службеника на извршавању послова безбедности на рекама.

Јавља се потреба да се, поред Полицијске испоставе за безбедност на рекама у Београду, формирају организационе јединице (полицијске испоставе, полицијска одељења и безбедносни сектори) и у оквиру других подручних полицијских управа кроз чију територију протичу водни путеви, које би се константно бавиле пословима безбедности на рекама.

Појавом нових и сложенијих облика криминалитета и угрожавања безбедности намеће се потреба за сталним стручним усавршавањем и оспособљавањем полицијских службеника за обављање послова и задатака безбедности на рекама, које би било прилагођено реалним условима рада и конкретної безбедносној проблематици.

Набавка и примена нових техничко-технолошких решења (РИС, радарски системи, сонари, ИЦ опрема, навигацијска опрема и сл.) приоритетан је задатак у наредном периоду, с обзиром да је без адекватних пловила и одговарајуће опреме немогуће успешно извршавати послове безбедности на рекама.

У циљу што боље и ефикасније реализације постављених задатака на очувању безбедности на рекама неопходно је и константно унапређење сарадње са организационим јединицама у оквиру МУП-а Републике Србије, као и са другим државним органима и организацијама, како би се смањила и укинула могућност извршења недозвољених активности.

Литература:

1. Дукић, Д., Гавриловић, Љ., (2002). *Реке Србије*, Завод за уџбенике и наставна средства, Београд.
2. *Кривични законик*, Сл. гласник РС, бр. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009.
3. Мијалковић, С., (2007). *Криминалистичко-обавештајни рад у превенцији мјународно организованих илегалних миграција*, Наука-Безбедност-Полиција, год. 12, бр. 1, стр. 75-92.
4. Мијалковић, С., (2009). *Организовани криминал као претња националној безбедности*, Безбедност, год. 51, бр. 1-2/2009, стр. 119-132.
5. Петровић, И., Стошић, С., (2002). *Основи пловидбе на рекама и морима*, МП Футура, Петроварадин.
6. Стојановић, Б., Тодоровић, М., (2002). *Дунавско-моравски коридор као основни елемент унутаррегионалног повезивања у ЈИ Европи*, Регионални развој и демографски токови балканских земаља, књ. 7, Економски факултет, Ниш.
7. *Стратегија интегрисаног управљања границом у Републици Србији*, Сл. гласник РС, бр. 11/2006.
8. Урошев, М., Оцокољић, М., (2008). *Лимитирајући фактори пловидбе на реци Тиси*, Гласник Српског географског друштва, свеска LXXXVIII, бр. 1, стр. 117-124.
9. *Закон о пловидби и лукама на унутрашњим водама*, Сл. гласник РС, бр. 73/10.
10. *Закон о поморској и унутрашњој пловидби*, Сл. лист СРЈ, бр. 12/98, 44/99, 74/99, 73/2000, Сл. гласник РС, бр. 85/2005, 101/2005.
11. *Закон о унутрашњој пловидби*, Сл. гласник СРС, бр. 54/90, Сл. гласник РС, бр. 53/93, 67/93, 48/94, 101/2005.
12. *Закон о министарствима*, Сл. гласник РС, бр. 65/08.
13. *Закон о полицији*, Сл. гласник РС, бр. 101/05.
14. http://www.mup.gov.rs/cms_cir/direkcija.nsf/granicna-policija.h. доступан 9.6.2010.
15. <http://www.plovput.rs/?strana=36,38,66,97>. доступан 9.6.2010.

POLICE ROLE IN ENSURING SECURITY ON INTERNATIONAL NAVIGABLE RIVERS

Abstract: *The police role in achieving security in the international river waterways is observed only with respect to security issues which are dealt with by the police officers in the police stations and police branch offices of the district police departments through the territory of which the international river waterways flow, as well as the police officers and police branch offices in charge of river security in Belgrade. The Ministry of the Interior of the Republic of Serbia, generally speaking, has a much larger role as a security component. This means taking into account that certain areas of security jobs and tasks related to the international river waterways are also performed by other organizational units of the Ministry: Sector for Emergency Management, Special Anti-Terrorist Unit, Anti-Terrorist Unit, Diving Center of Gendarmerie, Department of Border Police and other, but in those cases the cooperation with the Police Department for the city of Belgrade, police branch offices of the district police departments and the general jurisdiction police should not be neglected. The international river waterways in Serbia are around 1000 kilometers long (the river Danube is navigable 588 km in length, the Sava 207 km, and the Tisa 168 km) and are only a part of internal navigation waterways in Serbia. In addition, the improvement and increase of security level in these waters in Serbia is an area that will be more intensively reviewed, analysed and developed in the following period.*

Key Words: *river waterways and international river waterways, internal waters, navigation, internal navigation, vessel, floating object, sailing accident.*