

Uz 25. obljetnicu Jugoslavenskog registra brodova

U lipnju ove godine navršilo se 25 godina od osnivanja Jugoslavenskog registra brodova, jedinstvene jugoslavenske ustanove od općedruštvenog značaja za obavljanje nadzora nad tehničkom sigurnošću cjelokupnog našeg pomorskog i riječnog brodarstva. Za tu prigodu objavljena je prigodna ilustrirana publikacija u kojoj je prikazan razvojni put Jugoregistra do danas, a sama proslava obilježit će se i svečanom sjednicom Radničkog savjeta, 8. studenoga, u prisustvu predstavnika društveno-političkih organa, organizacija i privrednih poduzeća iz oblasti njegove djelatnosti.

Poslijeratne težnje za obnovom i razvojem naše ratom uništene trgovačke mornarice i brodograđevne industrije i njihov zajednički značajan udio u jugoslavenskoj privredi i pomorskom i riječnom prometu zahtijevao je da se, kao i u drugim pomorskim zemljama, uspostavi odgovarajuća ustanova za obavljanje tehničkog nadzora nad građnjom i održavanjem brodova. To je zahtijevala i potreba afirmacije i svrstavanja naše zemlje koja ima svoju tisućgodišnju pomorsku povijest, u red suvremenih naprednih pomorskih zemalja. S takvim nakanama koje su proistekle iz stavova odgovornih činilaca u tadašnjem Ministarstvu pomorstva FNRJ, Jugoregistar je osnovan uredbom od 18. lipnja 1949. kao »Zavod za klasifikaciju brodova i plovnih objekata trgovačke mornarice« sa sjedištem u Splitu, gdje je i sjedište svih ostalih pomorskih ustanova opće jugoslavenskog značaja — Hidrografskog instituta JRM, Pomorskog meteorološkog centra, Uprave pomorskog saobraćaja i pomor-

skih svjetionika, Instituta za oceanografiju i ribarstvo.

Ovo je možda još jedna pogodna prilika da se istakne koliko je Split zaista pomorski grad, koji sa spomenutim ustanovama i snažnom brodograđevnom i pomorskom privredom, predstavlja, jedan zaista značajan pomorski centar na središnjem dijelu naše obale.

Pri tome ne treba ipustiti iz vida da osnivanje Jugoregistra u Splitu ne označava jednu apsolutnu novost u povijesti našega drevnog pomorstva, već samo nastavak jedne, na žalost, prekinute stogodišnje tradicije u djelatnosti na tehničkoj sigurnosti i klasifikaciji brodova. Naime, već polovinom prošlog stoljeća, ponikla je u pomorsko-privrednim krugovima na ovim našim obalama težnja za osnivanjem vlastite pomorske klasifikacijske ustanove, koja je i ostvarena 1858., kada je u Trstu osnovan »Austrijski Veritas«, koji je tada, uz dva najpoznatija svjetska klasifikacijska zavoda — britanski Lloyd's Register i francuski Bureau Veritas — bio treći po redu osnivanja u svijetu i preteča osnivanja drugih tzv. nacionalnih klasifikacijskih zavoda i daljnjem razvoju ove djelatnosti u svijetu: u Italiji (1861), SAD (1862), Norveškoj (1864), Njemačkoj (1867), Grčkoj (1870), Australiji (1874), Japanu (1899), Rusiji (1914) itd. do današnjih dana kad u svijetu imamo ukupno oko 25 takvih ustanova, uključiv i neke azijske pomorske zemlje (Kinu, Indoneziju, Tajvan). Austrijski Veritas je veoma uspješno i nezavisno od drugih spomenutih zavoda, obavljao svoju djelatnost u tadašnjoj trgovačkoj mornarici, koju su sačinjavali pretežno brodovlasnici naših po-

morskih centara, sve do propasti Austrougarske 1918. Članovi njegove uprave i njegovi eksperti bili su također mnogi naši ljudi. Duž obale, od Trsta do Kotora imao je 10 područnih ureda, a u inozemnim lukama svih kontinenta 112 agencija u kojima su kao eksperti za preglede brodova djelovali i mnogi naši ljudi. Nakon I svjetskog rata promijenio je naziv u »Jadranski Veritas« i dalje djelovao do polovice 1921., kada je dekretom vlade Italije priključen talijanskom Registru brodova. Time je nakon 63 godine uspješne djelatnosti prestao postojati, a da naši predratni pomorski krugovi nisu našli za potrebno da se u bivšoj Jugoslaviji nastavi ta korisna djelatnost, već su tehnički nadzor svojih brodova povjerali inozemnim klasifikacijskim ustanovama. Time je prekinuta ova stoljetna tradicija na našoj obali, koja će se nastaviti tek u novoj Jugoslaviji osnivanjem Jugoregistra.

Prvi koraci novoosnovanog Jugoregistra kretali su se u uvjetima zavisnosti od državne savezne administracije, sve do polovice 1962. Ali, takav njegov ovisan status, kao jedinstvene ustanove od jugoslavenskog i međunarodnog značaja za razvoj našeg pomorstva, uz izvjesne manje prednosti, nije pogodovao njegovom slobodnom razvoju u obavljanju zadataka i postizanju cilja koji mu je bio postavljen pri osnivanju. Stoga je u tom razdoblju zaostajao za veoma živim razvojem našeg pomorstva i brodogradnje, koji su postizali sve veće uspjehe i međunarodno priznanje, dok Jugoregistar, djelujući u navedenim uvjetima ograničenih mogućnosti svog razvoja, nije mogao da uspješno prati takav tempo njihova napredovanja, u tolikoj mjeri da bi nadomjestio već utrte puteve djelatnosti inozemnih klasifikacijskih zavoda u našem pomorstvu i brodogradnji koju su oni započeli zbog opisane prekinute tradicije u toj djelatnosti u prvim godinama stare Jugoslavije. Time je Jugoregistru nametnuta neravnopravna konkurencija, u kojoj on objektivno nije mogao uspješno parirati utjecaj inozemnih zavoda, koji je decenijama trajao u našem brodarstvu i brodogradnji.

I pored navedenih objektivnih teškoća, Jugoregistar je u prvih 12 godina postojanja i rada kao državna budžetska ustanova, ipak postigao značajne rezultate. Duž obale od Pirana do Boke Kotorske uspostavio je 7 područnih ureda za tehnički nadzor gradnje i preglede pomorskih brodova, a u unutrašnjosti zemlje 3 ureda za ispitivanje materijala i nadzor izradbe strojeva, uređaja i opreme u tvornicama, a namijenjenih za ugradnju u brodove. Već 1952. godine organizirao je u Beogradu poseban ured za poslove nadzora gradnje i pregleda brodova unutrašnje plovidbe. Svojom djelatnošću obuhvatio je sve upisane brodove trgovačke mornarice i unutrašnje plovidbe, koji po međunarodnim i nacionalnim propisima podliježu nadzoru nad gradnjom i periodičnim pregledima. Do konca 1961. od 542 pomorska broda veličine iznad 50 BRT, sa ukupno 829.524 BRT (klasu Jugoregistra, skupa s dvojnomo klasom) nekog inozemnog zavoda dobilo je 362 broda sa ukupno 813.979 BRT. Isključivu klasu Jugoregistra dobio je 81 manji brod sa ukupno 2.190 BRT i 136 novosagrađenih brodova unutrašnje plovidbe sa ukupno 84.259 tona istisnine.

U tom početnom razdoblju, Jugoregistar je obavljao i druge važne zadatke koji su bili postavljeni uredbom o osnivanju: To su: nadzor nad gradnjom i pregledi parnih kotlova i posuda pod tlakom, na svim pomorskim i riječnim brodovima, određivanje nadvođa u ime vlade SFRJ, utvrđivanje sposobnosti za plovidbu svih jugoslavenskih brodova, koji nemaju uvjete za dobijanje klase, ispitivanje i periodični pregledi uređaja za rukovanje teretom, pregledi i ekspertize havarija na svim jugoslavenskim brodovima.

U svrhu uspješnog obavljanja navedenih poslova, Jugoregistar je u tom razdoblju izradio i objavio 8 knjiga vlastitih tehničkih pravila i već 1951. izdao »Brodsku nomenklaturu« na hrvatskosrpskom, engleskom i talijanskom jeziku. Sklopio je ugovore o međusobnoj suradnji sa talijanskim, zapadnonjemačkim i čehoslovačkim klasif. zavodom.

Kada je šezdesetih godina dostignuti stupanj razvoja našeg društveno-političkog i privrednog sustava omogućio i nalagao da se financijski i administrativno osamostale sve one državne ustanove koje imaju uvjete da posluju na privrednoj osnovi, tada je početkom 1962. donesena nova Uredba o Jugoregistru, po kojoj je i on osamostaljen i reorganiziran kao ustanova od općeg društvenog interesa, s društvenim samoupravljanjem, koje za počelo 1. srpnja 1962. Tada su izabrani organi samoupravljanja, a u Radnički savjet ulaze i delegirani članovi privrednih organizacija i osiguratelja, zainteresiranih za rad Jugoregistra, te predstavnik saveznog sekretarijata za saobraćaj i veze. Proširuje se i ranije postojeći Stručni savjet u koji su sa 2/3 zastupljene spomenute zainteresirane privredne organizacije i organi sa stručnjacima specijalistima. Izvršena je reorganizacija i popunjavanje stručnim kadrom. Počinje drugo razdoblje razvoja Jugoregistra obilježeno značajnom ekspanzijom njegove djelatnosti. Proširuje se opseg njegovih poslova. Uspostavljaju se još 2 područna ureda na primorju, 2 za unutrašnju plovidbu i 1 za potrebe brodograđevne industrije. Raste broj i tonaža brodova s klasom Jugoregistra, premda još uvijek pretežno uz dvojni klasu inozemnih zavoda.

Zbog takvog razvoja, donesen je početkom 1967. i Zakon o Jugoregistru, kojim je utvrđena njegova konačna fizionomija i uloga u našem brodarstvu i brodograđevnoj industriji koju on danas ima. Radi praćenja i proučavanja razvoja tehničkih dostignuća u brodogradnji, formira se poseban odsjek za studije i izrađuju se i objavljuju daljnja tehnička pravila o gradnji brodova i njihove opreme, tako da je do danas objavljeno 32 knjige što novih što obnovljenih tehničkih pravila o gradnji i klasifikaciji pomorskih brodova i 3 za brodove unutrašnje plovidbe.

Do travnja 1974. klasu Jugoregistra dobilo je ukupno 538 jugoslavenskih brodova sa ukupno 1,801.054 BRT (od sveukupne tonaže od 1,926.470 BRT, odnosno 93,5%), od čega 224 broda sa 1,696.288 BRT imaju i dvojni klasu nekog inozemnog zavoda. Osim toga klasificirao je i nekoliko inozemnih pomorskih brodova velike tonaže. Od unutrašnje plovidbe isključivu klasu Jugoregistra ima 488 novosagrađenih brodova sa ukupno 496.439 tona istisnine (ili 53,1% od ukupne tonaže, koja preostalom dijelom predstavlja stara plovila koja nemaju uvjete za klasu). Od materijala, uređaja i opreme za brodove, izrađenih u našim i inozemnim tvornicama, ispitano je i koludrano, samo u 1973. godini, 22 tisuće tona crne i obojene metalurgije, 1200 strojeva i pomoćnih strojeva, 18.500 raznih uređaja i armature itd. Ova ispitivanja vrše se i za namjenu na kopnu.

Takav dosadanji razvoj Jugoregistra omogućen je i višestranom međunarodnom suradnjom. Naime, do danas su sklopljeni ugovori o međunarodnoj suradnji i zastupanju sa 15 inozemnih klasifikacijskih zavoda, a od 1967. uspostavljena je uspješna i plodna suradnja, osobito na zajedničkoj izradbi tehničkih pravila, sa Organizacijom tehničkog nadzora i klasifikacije (OTNK) istočnoevropskih socijalističkih zemalja, koja je stvorena suradnjom klasifikacijskih zavoda tih zemalja, osnovanih u poslijeratnom razdoblju. Godine 1972. Jugoregistar je primljen kao pridruženi član i Međunarodnog udruženja klasifikacijskih zavoda (LACS), koje je stvoreno udruživanjem najpoznatijih Zavoda zapada, SSSR-a i Japana, što je od velikog značenja za daljnju afirmaciju Jugoregistra u svijetu. Jer, klasu inozemnih zavoda, uz klasu Jugoregistra, naši brodovlasnici još uvijek uzimaju radi komercijalnih razloga i reosiguranja. Ali, pošto je Jugoregistar klasificirao sve jugoslavenske brodove koji za to imaju uvjete, pa i nekoliko inozemnih velikih novogradnji, izgrađenih u našim brodogradilištima, treba očekivati da je došlo vrijeme s obzirom na spomenutu široku međunarodnu suradnju, da i klasa Jugoregistra bude priznata u klasifikacijskim kauzolama inozemnih osiguratelja, bez dvojne klase inozemnih zavoda.

Posebno je veoma značajna suradnja u Međuvladinoj pomorskoj savjetodavnoj organizaciji (IMCO), koja je osnovana 1958. i u kojoj našu vladu predstavljaju stručnjaci Jugoregistra. Ta je organizacija, uz suradnju predstavnika svih pomorskih zemalja svijeta donijela 1960. Međunarodnu konvenciju o zaštiti ljudskog života na moru i druge međunarodne ugovore, koji obvezuju i našu zemlju, a čije je provođenje u našoj trgovačkoj mornarici povjereno isključivo Jugoregistru. Na temelju tih ovlaštenja, Jugoregistar, u ime vlade SFRJ, izdaje svim našim pomorskim brodovima (a i mnogim stranim u ime ovlaštenja inozemnih vlada potpisnica te Konvencije koje nemaju svoje klasifikacijske zavode), obvezne međunarodne svjedodžbe o sigurnosti putničkih i teretnih brodova i njihove opreme. Jer, po našim i mnogim inozemnim nacionalnim propisima, svjedodžba o klasi nije obvezatan brodski dokumenat, te, kao što je rečeno, služi samo za potrebe reosiguranja broda i tereta, pak su one s obzirom na uvođenje spomenutih međunarodnih

svjedodžbi, u postepenom odumiranju, dakako uz uvjet da te međunarodne svjedodžbe izdaju u ime vlada država, klasificirane tehničke organizacije sa dugogodišnjom praksom i afirmacijom u klasičnoj klasifikaciji brodova.

To je današnji stupanj i trend razvoja u ovoj oblasti u svijetu pa i odgovarajućeg daljnjeg razvoja Jugoregistra, u uskoj međusobnoj suradnji, kako na domaćem planu sa državnim organima i pomorskim privrednim organizacijama i industrijom kojima on služi, tako i na širokom međunarodnom planu.

U takvoj perspektivi svog daljnjeg razvoja, Jugoregistar će uz vlastite napore i putem samoupravnog sporazumijevanja sa pomorsko-privrednim organizacijama kojima služi i posebno s naučnim ustanovama na polju tehničkih dostignuća, nastojati trajno unapređivati svoju djelatnost ukorak s vremenom, u interesu zajedničkog napretka našeg brodarstva i brodogradnje.

Kap. Anton BOTRIĆ, Split