

LUCIJAN KOS
Zagreb

O baždarenju naših brodova i čamaca

Povodom stupanja na snagu Zakona o baždarenju pomorskih brodova i čamaca

I

Usljed sve većeg razvitka pomorske privrede, sve višeg tehničkog usavršavanja brodograđevne djelatnosti i ekonomičnije upotrebe brodskog prostora u obavljanju prijevoza robe i ljudi morem pitanje pravilnog mjerenja broda, određivanja njegovih dimenzija i svojstava matematički izraženih odavno se je posvećivala velika pažnja. Zaštita ljudskih života na moru, te osiguranje broda i tereta, koji predstavljaju razmjerno veliku vrijednost, nužno se je nametalo pojedinim zemljama u kojima je cvala pomorska trgovina, da donesu propise o »najvećem dozvoljenom gazu crtama teretivosti« njihovih brodova.

Dok je pomorstvo bilo još u početku svog razvitka, brodovi su plovili natovareni raznim teretom bez ikakvog ograničenja; njih se je u cilju da prevezu što veću količinu robe radi postizanja što većeg financijskog profita, opterećivalo bez obzira na sigurnost posade, broda, pa u krajnjoj liniji i samog tereta. Usljed toga svi su brodovi zbog pretjeranog uronjavanja, velikog gaza, gubili rezervu plavnosti, a njihovi trupovi borili su se sa valovima zbog preopterećenosti. Učestale pomorske nezgode, prouzročene elementom mora i vjetrova bile su uzrokom, da se je u brodarstvu počelo ozbiljnije razmišljati o sigurnosti plovidbe. U nizu mjera, koje su se u tom pravcu poduzimale, nalazimo i prve propise o t. zv. »palcu« prostornoj visini.

Kod Grka i Rimljana određivala se je veličina broda po količini tereta, koji je brod mogao ukrcati, kod prvih težinske jedinice bile su »talenti«, a kod drugih »anfore«. I kod ostalih pomorskih naroda u starom i srednjem vijeku, a naročito na obalama Mediterana, veličina se je brodskog prostora određivala po boju buradi (bačava) određene veličine i sadržine, zvanih »tonel« (tonneau, toeleggen, tonton, tim i dr., a otuda i naši današnji nazivi. tona, tonnellata, tonnellaggio, Tonnengehalt, tonneaux itd), koje je dotični brod mogao ukrcati. Ova ukrcana burad ispunjena haringama, vinom, uljem i sl. u Njemačkoj i Nizozemskoj zvana »last« otuda i lakti, pedlji, ruke (prve brodske dimenzije), u Italiji »bale«, saimes, carrisi, kantharis, kantari, u Engleskoj »keel«, u Francuskoj »milliaris, mesta, milliara«, u dubrovačkom statutu »miara«, »kari« (od »carro« kola žita, 1 kola iznosi 19 stara, 1 st. iznosi 11 lit.) predstavljala su dugo jednoličnu mjeru brodske nosivosti. Od stare francuske mjere 4 bordeau-a (buradi) po 280 litara nastala je »tonneau d'encombrement«, iz koje se je razvila »tonneaux d'affretement«, majka naše tone nosivosti (t/n) osnovne jedinice za određivanje vozarinskog stava.

Sve veći razvitak pomorske trgovine i prijevoz robe najrazličitijeg oblika i sadržaja uz što ekonomičnije iskorišćenje brodskog prostora zahtijevao je preciznije određivanje nosivosti broda, a da sigurnost plovidbe ne dođe u pitanje. I statuti naših dalmatinskih gradova sadrže propise o najvećem dozvoljenom gazu nadvođu broda. Tako Splitski statut u čl. 84, između ostalog navodi: »Godine 1383. njeđan brod se ne smije usuditi ili pokušati izaći iz luke pod prijetnjom kazne, koji je nakrcan preko određene mjere, a ova se tako ustanovljuje da paluba broda bude poviše vode najmanje pola stope « Dubrovački statut u svom čl. 1 ide i dalje, pa kaže »Godine 1341 sve kondure, bilo velike ili male, i bilo koji drugi brod koji hoće ukrcati teret, ne može ukrcati od 1 aprila do 30. septembra preko sljedeće mjere od palube mora biti pola stope, isto tako i za lađe čije nadvođe treba da bude pola stope « A od oktobra do konca marta svaki brod mora imati nadvođe od palube jedan pedalj sve pod prijetnjom kazne od ... «

Daljnijim razvitkom brod se je kao nautičko-ekonomski objekt dimenzionirao tj. mjerenjem se je utvrdila njegova

zapremina, a time i nosivost. Mjerenje baždarenje (od perzijske riječi »bažda«, tal. »strazzare«, »strazzatura« fr. »jauger«; engl. »to gauge«) brodova ima svoj početak u primjeni prečke (staglio) i šipke (straggio) — statve, pomoću kojih se je prvobitno određivala nosivost broda. U Engleskoj, a djelomično i u Italiji i u Francuskoj, prva baždarska pravila triju glavnih dimenzija broda datiraju iz 17 stolj. Tonaža se je brodova tada određivala:

- a) produktom duljine kobilice, širine glavnog rebra i visine grotlova odnosno polovine širine broda podijeljenim sa brojem 94;
- b) produktom duljine broda (od pramčane do krmene statve) manje $\frac{3}{5}$ širine broda i širine na glavnom rebru povećane za $\frac{1}{2}$ širine broda podijeljenim sa brojem 94, odnosno kod pariške stope sa brojem 110.

Prva tehnički savršenija pravila o baždarenju brodova su »New-Measurement« iz 1835. god., koja već utvrđuju i međudimenzije pravce linija brodskog trupa.

U cilju normiranja sigurnosti međunarodne plovidbe odavno se je nastojalo da se unificiraju propisi o nadvođu, kako bi ovi postali obavezni za sve brodove bez obzira na njihovu zastavu. U tu svrhu već 1923. i 1927 god. sastali su se bili predstavnici najvećih društava za klasifikaciju brodova Lloyd's Register, Bureau Veritas i British Corporation, koji su izradili detaljni elaborat o nadvođu za predstojeću međunarodnu konferenciju. I stvarno, u cilju utvrđivanja najviše dopuštenog opterećenja brodova bila je konačno 1930. god. zaključena Međunarodna konvencija o teretnim linijama, (ratificirana od stare Jugoslavije 1933. god.). Po ovoj konvenciji liniju najvećeg krcanja moraju imati obilježenu svi brodovi iznad 150 BRT na svojim bokovima u sredini brodske dužine, osim ribarskih brodova, jahti za razonodu i ostalih brodova koji ne prevoze ni putnike ni teret. Za ove brodove, kao i za ostale, koji plove u obalnom moru pojedine zemlje donose svoje nacionalne propise o baždarenju. U osnovi pravilno ograničenje krcanja broda nije samo čisto nacionalno pitanje, već pitanje međunarodnog značenja, jer ono duboko zadire u opću sigurnost dobara koja se prevoze u međunarodnoj pomorskoj trgovini, kao i u opću humanost ljudskih života na moru.

Baždarenjem se utvrđuje zapremina prostornost broda u BRT i NRT (baždarska tonaža, tonnello di stazza). Koncem 1850. god. Englez Moorson prvi je izračunao kapacitet brodskog prostora pomoću Simpsonove konične parabole II stupnja i jedinice obujma, koja odgovara 100 engl. kubičnih noga tj. zapremini od 2,832 m³ sadržini kocke s bridom od 1,41 m. Ta jedinica mjere po sadržaju je prostorna, njom se izračunava obujam, ona je samo po imenu težinska (t/n i t/d su i po sadržaju), nazvana registarskom tonom i primjenjuje se pri baždarenju brodova u svjetskoj trgovačkoj mornarici. Kako je ta mjera isključivo pomorska i uvedena po najstarijem klasifikacionom društvu Lloyd's Register of Shipping, to je i dobila ime registarska. Zapremina broda tj. njegova registarska tonaža nije jedini element, koji dolazi u obzir pri izračunavanju kapaciteta i mogućnosti njegovog privrednog iskorišćenja. Osim prostornosti koja omogućuje smještaj tereta brod ima i utvrđenu nosivost tj. određenu težinu tereta kojom može biti opterećen. Prema tome pored ukupne, mrtve nosivosti broda (Dead Weight), BRT zapremina svih zatvorenih prostorija pod i nad palubom) i NRT (zapremina prostorija pogodnih za privredno iskorišćenje), te korisne nosivosti (utility weight) upotrebljava se i tonaža displacement-a (istisnina težine vode istisnute od broda), kao i tonaža nosivosti (broj težinskih tona od 1000 kg, koje brod nosi kad plovi pod punim teretom). Dok su BRT i NRT zapreminske, prostorne, voluminozne tone od

cca 3 m³, dotle su tone deplasmana (razvodanja) i tone nosivosti težinske, teretne tone, izražene u kg. U Engleskoj zbog funte kao osnovne težinske jedinice 1 tona iznosi 1016 kg. Tonama deplasmana mjere se brodovi stalnog gaza, redovno ratni; tonama nosivosti izražava se ekonomski kapacitet trgovačkog broda, koji je kapacitet u uskoj vezi s korisnom brodskom nosivosti tj. veličinom njegove netto registarske tonaže. NRT iznosi prosječno 70% BRT; dva broda jednakog deplasmana, ali različita po namjeni znatno se razlikuju po NRT.

Kombinacijom zapremine i nosivosti izračunava se ekonomska upotrebljivost broda po posebnim tablicama, a prema vrsti broda i prirodi tereta. Kako je NRT osnovna mjera broda po kojoj se određuje broj i raspored posade, putnika i količina tereta; utvrđuje vozarinski stav; plaćaju luke, carinske, pilotažne, dokovske, kanalske, sanitetske, svjetlosarske, baždarske i druge pristojbe; propisuju uvjeti osiguranja i poduzimaju razne sigurnosne mjere — to su za njihovo određivanje samo načelno prihvaćena od svih zemalja ista pravila. U međunarodnom pomorskom saobraćaju ne postoji jedinstveni sistem baždarenja brodova. Pojedine države nisu u cjelosti usvojile Moorsonov sistem baždarenja, a naročito u pogledu isključenja od netto prostora nastambi kapetana i posade, kabina za navigaciju, kormilarenje, kotlovnice, mašinska i dr. postrojenja. Premda te prostorije nisu znatno utjecale na ekonomsko iskorištavanje broda usvojena su 3 sistema u određivanju NRT, i to:

Engleski sistem predviđa kod parobroda na vijak odbitak

a) 32% od ukupne BRT, i

b) zapremine mašinskih prostorija od BRT — pomnožen sa 1,75;

Njemački sistem predviđa odbitke efektivne zapremine, koju zauzimaju mašinske prostorije ukoliko ove ne prelaze 50% cjelokupne BRT;

Dunavski sistem predviđa odbitak zapremine mašinskih prostorija od BRT, ukoliko one ne prelaze 50% cjelokupne BRT.

Ovi sistemi uzrokom su i usvajanju različitih registarskih tonaža, od kojih su najpoznatije nordijska, engleska, panamska, sueska, dunavska i dr. tako, da mnogi brodovi u dugoj plovidbi posjeduju više baždarskih listova — Certificata o baždarenju. Istom u najnovije vrijeme u okviru OUN zaključena je u Oslu 10. VI 1947. god. Konvencija sa zaključnim protokolom o jednoobraznom sistemu baždarenja brodova.

Baždarenjem broda utvrđuje se njegova korisna nosivost. Pritom se vodi strogo računa ne samo o prostornoj veličini broda, već i o nizu njegovih svojstava, o načinu i tipu gradnje, o dobi broda, o materijalu iz kojega je brod građen; o odnosu njegovih glavnih mjera; o stanju održavanja broda; o vrsti, težini, smještaju i slaganju, tereta kojeg brod prevozi; o čvrstoći trupa; o stepenu njegove punoće; o uzvoju i preluku palube; o dužini i visini nadgrađa; o stabilitetu i plovnosti broda; o relacijama na kojima isti plovi, o atmosferskim prilikama itd. Osim ovih tehničkih uvjeta na pravilno određivanje brodske nosivosti utječe i svijest onih kojima je brod povjeren u nautičkom pogledu, kao i onih koji se koriste brodom za što pravilniju njegovu eksploataciju. Prvi vještim manevriranjem brodom — njegovim trupom i strojem za nevremena od štetnog naprezanja pri valjanju i postavljanju, a drugi potpunim korištenjem brodske prostora pogodnim teretom za dotični brod pridonose svoj znatan prilog da se težište ukrcaj tereta stvarno postavi prema metacentru broda.

Svi ovi momenti igraju važnu ulogu u pravilnom određivanju nadvođa — teretne linije koja dieli brod u živu (Bartom work — dio broda ispod teretne linije) i mrtvu (Dead work — dio broda iznad teretne linije) građu. Nadvođe je vertikalni razmak između crte palube i pojedinih (slatkovodnih, tropskih. ljetnih i zimskih) crta teretivosti, do kojih je najviše dozvoljeno uroniti brod. Nadvođe u stvari predstavlja izvišćak vage, na čijoj se jednoj zdielici nalazi kao utez BRT broda, a na drugoj kao roba NRT istog broda: ta je vaga u ravnoteži, kad je korisna nosivost broda tolika da brod uroni do teretne linije tj. kad je živa građa broda u pravilnom omjeru s njegovom mrtvom građom.

O izvršenom baždarenju izdaje se Svjedodžba nadvođa — Load Line Certificate i Svjedodžba o baždarenju — kao isprave međunarodnog značaja. Posebni propisi vrijede za brodove na mehanički pogon, za pogon vjetrom, za brodove koji

prevoze tekući teret, drvo na palubi itd. Crte teretivosti označuju se prema godišnjoj dobi, a unutar jedne dobi mogu postojati i periodične zone (vremenske i teritorijalne) tako, da su za te zone dok traju, propisane posebne crte. Na brodvina naše lokalne i obalne plovidbe označene su ljetne i zimske crte teretivosti kao i crte za slatku vodu (Neretva, Zrmanja). Ograničenjem krcanja broda do dozvoljenog gaza postizava se sigurnost i brodova i tereta i ljudskih života; otklonjene su mnoge pomorske nezgode i brodovi na najpovoljnijom »savurnom — količinom tereta« lako savladavaju more. Baždarenjem broda tj. utvrđivanjem brodske tonaže određuje se njegova kategorizacija plovidbe, vrši se stepenovanje brodskih položaja, propisuju se brodska svjetla i ostali navigacioni znakovi i instrumenti; određuje se broj, oprema i vrst brodskih čamaca; težina sidara i lanaca; debljina užeta itd. U vezi toga primjenjuju se i posebni propisi o plovidbi kanalima, o pilotaži, određivanju premija, naknada itd.

II

U skladu sa općim propisima o baždarenju pomorskih brodova u međunarodnom pomorskom saobraćaju, donijeta je kod nas Uredba o baždarenju pomorskih brodova sa Pravilnikom za izvršenje te Uredbe (Sl. l. FNRJ, br. 52 i 69/49, 56/51), Pravilnik o načinu mjerenja i izračunavanja registarske zapremine kod baždarenja pomorskih brodova sa Pravilnikom o izmjenama i dopunama tog Pravilnika (Sl. l. FNRJ, br. 69/49, 19/60); Tarifa baždarskih naknada za baždarenje pomorskih brodova (Sl. l. FNRJ, br. 68/49) i Odluka o ovlaštenju . . . za donošenje propisa . . . o baždarenju pomorskih brodova (Sl. l. FNRJ, br. 8/56).

Kako je Uredba o baždarenju pomorskih brodova bila donijeta na osnovu ovlaštenja Vladi FNRJ za donošenje uredba po pitanjima iz narodne privrede, to već sam pravni osnov te Uredbe upućuje na potrebu njenog usaglašavanja sa Ustavom SFRJ. Pošto se tu radi o uredbi sa zakonskom snagom, koja regulira zakonsku materiju, to materiju o baždarenju treba regulirati zakonom. Tako je Savezna skupština na sjednicama od 10. VII 1964. Saveznog i Privrednog vijeća usvojila ZAKON O BAŽDARENJU POMORSKIH BRODOVA I ČAMACA, a koji je objavljen u Sl. l. SFRJ, br. 31/64 od 22. VII sa stupanjem na snagu 22. VIII 1964. god. U ovom su Zakonu u odnosu spram ranije Uredbe izvršene stanovite izmjene u skladu sa višegodišnjim stečenim iskustvom u praktičnoj primjeni tih odredaba, kao i sa naknadno nastalim promjenama u organizaciji pomorsko-upravne službe kao odraza Osnovnog zakona o službi sigurnosti plovidbe (Sl. l. SFRJ, br. 30/62 i 31/64). Značajnije izmjene u ovoj materiji su:

- 1) što su se odredbe ranije Uredbe primjenjivale i na one strane pomorske brodove, koji doplove u koju od naših luka u svrhu privrednog poslovanja. Ovaj Zakon određuje da baždarenju podleži onaj strani pomorski brod ili čamac, koji u našoj luci podleži plaćanju naknade za sigurnost plovidbe (»svjetlarina«) prema svojoj tonaži, kao i takav brod ili čamac, koji nema svjedodžbe o baždarenju ili ako je ima, ista se ne priznaje u našoj zemlji. Kako su obavezi plaćanja ovih naknada za korištenje usluga službe sigurnosti plovidbe na bazi NRT podvrgnuti svi pomorski brodovi i čamci kad doplove u našu luku bez obzira da li u njoj vrše ili ne privredno poslovanje, to se oni moraju prethodno podvrgnuti baždarenju, ukoliko nemaju valjane svjedodžbe o baždarenju, kako bi im se odredila visina te naknade. Baždarenje se može i onaj strani pomorski brod ili čamac, koji je izgrađen u našem brodogradilištu, ukoliko strani naručilac postavi zahtjev da mu se brod baždari. Do sada su baždarenje stranih brodova i čamaca u gradnji kod nas vršili strani klasifikacioni zavodi, a ovim Zakonom je to ovlaštenje dato »Jugoregistru« odnosno Lučkoj kapetaniji, čime su zaštićeni naši ekonomski interesi.
- 2) što se po zahtjevu nosioca prava korištenja odnosno vlasnika našeg pomorskog broda ili čamca, kao i vlasnika stranog pomorskog broda ili čamca može izvršiti baždarenje ne samo po našem, već i po sistemu baždarenja, predviđenog stranim propisom (pravilom) uključujući i pravila, koja vrijede za prolaz brodova kroz Suez i Panamu. Ovom odedbom, koju nije sadržavala ranija Uredba, data je mogućnost ne samo našim bro-

darskim poduzećima, čiji brodovi plove u prekomorskoj plovidbi da uštede devizna sredstva, koja bi se morala platiti stranom zavodu za izvršeno baždarenje, — već se i baždarenjem stranih pomorskih brodova i čamaca po određenim pravilima dolazi do deviznog priliva u vidu naknade za takvo izvršeno baždarenje.

3) što se po zahtjevu nosioca prava korištenja ili vlasnika našeg pomorskog broda ili čamca, bilo da je taj brod ili čamac kupljen u inozemstvu, bilo da su se na njemu u inozemstvu izvršili takvi popravci ili rekonstrukcija zbog kojih se je izmijenila njegova BRT ili/i NRT, to se baždarenje ovog broda ili čamca može izvršiti po našim pravilima i dok je brod ili čamac još u inozemstvu, što se po ranijoj Uredbi nije moglo. Naš brodar će, prema tome, sam ocijeniti što je za nj povoljnije, da li će mu se brod ili čamac baždari u inozemstvu po propisima zemlje u kojoj se vrši baždarenje, a po dolasku u prvu našu luku po našim propisima, ili će mu se brod ili čamac u inozemstvu odmah baždari po našim propisima od strane predstavnika »Jugoregistra«.

4) što pomorski brodovi, koji svoju zaštitnu palubu koriste kao otvorenu (open Shelterdeck) ili zatvorenu (close Shelterdeck) palubu mogu imati 2 svjedodžbe o baždarenju, i to jednu za tip broda sa otvorenom, a drugu za tip broda sa zatvorenom zaštitnom palubom, što do sada nisu mogli imati. Ova odredba je u skladu sa Rezolucijom Međuvladine savjetodavne organizacije za pomorsku plovidbu (IMCO), A. 48/III od 18. X 1963, koja sadrži preporuku o svjedodžbama o baždarenju brodova tipa shelter-deck. Ovi pomorski brodovi mogu istovremeno koristiti samo 1 svjedodžbu o baždarenju, i to uz odgovarajuću svjedodžbu o nadvođu odnosno uz ispravu koja sadrži podatke o tom nadvođu.

Baždarenje naših pomorskih brodova i čamaca, a u određenim slučajevima i takvih brodova i čamaca strane zastave vrši se po odredbama ovog novog Zakona radi utvrđivanja njihove BRT (zapremine zatvorenih prostora broda odnosno čamca, te zapremine cijelog prostora čamca bez palube, koji je prostor ograničen njegovom vanjskom oplatom) i NRT (zapremine koja se dobiva kad se od BR zapremine odbiju zapremine prostora u kojima su smješteni pogonski uređaji, stambene prostorije posade i druge prostorije). BRT i NRT određuju se tehničkim propisima o načinu mjerenja i izračunavanja registrarske zapremine kod baždarenja pomorskih brodova i čamaca. Odredbama ovog Zakona podvrgnut je:

- a) pomorski brod tj. pomorski plovni objekat veći od 10 BRT sa palubom i pomorski tehnički plovni objekat veći od 10 BRT sa ili bez palube;
- b) pomorski čamac tj. pomorski plovni objekat, veličine do 10 BRT s palubom ili bez palube, kao i pomorski plovni objekat veći od 10 BRT bez palube, osim tehničkih plovnih objekata bez palube iste tonaže.

Baždarenju ne podliježu sportski veslački čamci, kajaci i sl. plovni objekti kraći od 3 m i uži od 1 m, te čamci koji su pripadnost broda. Obaveze baždarenja podliježu svi naši pomorski brodovi i čamci, ukoliko odgovaraju po svojoj veličini navedenim uvjetima a) i b), a takvi brodovi i čamci strane zastave samo u određenim slučajevima. Zahtjev za baždarenje našeg pomorskog broda ili čamca dužan je podnijeti nosilac prava korištenja odnosno vlasnik broda ili čamca. Takav zahtjev za brod ili čamac, koji se gradi u našem brodogradilištu mora se podnijeti čim se ugrade oplata, palube i pregrade, a za brod ili čamac nabavljen u inozemstvu, koji nije tamo baždaren po našim propisima, zahtjev se mora podnijeti neposredno po dolasku broda ili čamca u prvu našu luku. Baždarenje tj. tehničke radnje — premjerenje i izračunavanje BRT i NRT vrše stručni službenici (baždari) »Jugoregistra« za pomorske brodove, a određeni službenici Lučkih kapetanija za čamce. Baždarenje čamaca stavljeno je u nadležnost kapetanijama iz razloga što se tu radi o malim plovnim objektima, kojih ima mnogo, a njihov baždarenje ne zahtijeva posebnu stručnost. Baždarenom pomorskom brodu izdaje se svjedodžba o baždarenju, a baždarenom čamcu upisuju se podaci o tonaži u njegov list očevidnosti. Svjedodžba o baždarenju pomorskih brodova gubi vrijednost kad se na odnosnom brodu zbog izvršenih popravaka ili rekonstrukcija promjeni njegova BRT

ili NRT. Ako je naš pomorski brod ili čamac baždaren u inozemstvu od stranog organa, nadležnog za baždarenje i o tome mu se izdaje svjedodžba, tada mu prestaje vrijednost ove svjedodžbe čim brod ili čamac stigne u prvu našu luku. U iznimnom i opravdanom slučaju »Jugoregistar« odnosno Lučka kapetanija može produžiti vrijednost strane svjedodžbe o baždarenju, ali samo za određeno vrijeme ukoliko je to baždarenje izvršeno po sistemu koji se bitno ne razlikuje od našeg sistema. Inače strana svjedodžba o baždarenju pomorskog broda ili čamca strane zastave priznaje se u našoj zemlji pod uvjetom reciprociteta i ukoliko je određeni brod ili čamac baždaren po sistemu koji se bitno ne razlikuje od našeg sistema baždarenja.

Lučka kapetanija je ovlaštena zabraniti napuštanje luke svakom našem pomorskom brodu, koji nema svjedodžbe o baždarenju ili čija je svjedodžba o baždarenju izgubila vrijednost sve dok se ne izvrši baždarenje broda. Ponovno baždarenje pomorskog broda ili čamca izvršit će se ako se nakon što je izvršeno baždarenje, izvrše na pomorskom brodu ili čamcu takvi popravci zbog kojih se mijenja njegova BRT ili/i NRT, kao i ako se posumnja u ispravnost već izvršenog baždarenja. Ponovno baždarenje može biti potpuno ili djelomično, što će ovisiti od utjecaja izvršenih popravaka na veličinu broda ili čamca. Zahtjev za ponovno baždarenje mora se podnijeti prije nego li se na našem brodu ili čamcu završe popravci ili rekonstrukcije. Isto tako zahtjev za ponovno baždarenje podnosi se prije završetka popravaka i za strani pomorski brod ili čamac, ako se ti popravci na takvom brodu ili čamcu vrše u našem brodogradilištu. Ako se popravak na našem brodu ili čamcu vrši u inozemstvu, a ponovno baždarenje u inozemstvu nije izvršio »Jugoregistar« odnosno Lučka kapetanija, zahtjev se podnosi neposredno po dolasku tog broda ili čamca u prvu našu luku.

Zahtjev za ponovno baždarenje pomorskog broda ili čamca, kad se na njemu vrše popravci koji utječu na BRT ili/i NRT dužni su podnijeti nosioci prava korištenja odnosno vlasnici broda ili čamca, a zahtjev za ponovno baždarenje, kad se posumnja u ispravnost već izvršenog baždarenja može podnijeti i radna organizacija ili organ uprave ovlašten da naplaćuje naknade čija se visina utvrđuje prema zapremini broda ili čamca. Nosilac prava korištenja, vlasnik odnosno brodar pomorskog broda ili čamca dužan je pripremiti plovni objekat, koji se ima baždari, kao i preko fizičke osobe koja je neposredno tražila to baždarenje, platiti propisanu naknadu. Ova se naknada ne plaća, ako se nad pomorskim brodom ili čamcem izvrši ponovno baždarenje zbog toga, što se je posumnjalo u tačnost predhodnog baždarenja. Međutim, ako se ovo ponovno baždarenje izvrši na zahtjev radne organizacije ili organa uprave ovlaštenog da naplaćuje naknade, čija se visina utvrđuje prema zapremini pomorskog broda ili čamca, tada naknadu za takvo baždarenje plaća radna organizacija odnosno organ uprave na čiji je zahtjev ovo izvršeno. Utvrdi li se stvarna netačnost predhodnog baždarenja, tada radna organizacija odnosno organ uprave koji je platio naknadu za ponovno baždarenje ima pravo da naplati tu isplaćenu naknadu od nosioca prava korištenja, vlasnika odnosno brodara pomorskog broda ili čamca. Ponovno baždarenje doprinijet će nesumljivo otklanjanju posljedica nepravilnog baždarenja i jačanju povjerenja prema »Jugoregistru« odnosno Lučkoj kapetaniji. Tehničke radnje ponovnog baždarenja ne mogu vršiti iste osobe, koje su izvršile prvo baždarenje u čije se je podatke nosumnjalo. Izdavanjem nove svjedodžbe o baždarenju, oduzima se ranije izdata svjedodžba o baždarenju.

Tarifu za baždarenje pomorskih brodova donosi »Jugoregistar« na što je ovlašten po Uredbi o njegovom osnivanju (Sl. l. FNRI, br. 52/49, 41/50, 16/55 i 14/61), a visina naknade za baždarenje čamaca, koje vrše Lučke kapetanije donosi nadležni republički organ. Dok su po ranijoj Uredbi bili izuzeti od plaćanja baždarske naknade službeni brodovi, to se sada ne predviđa više takvo oslobodjenje. To iz razloga, što je »Jugoregistar« samostalna ustanova privrednog značaja, pa nema pravnog osnova da mu se nametne dužnost bez naknade.

Iznosi novčanih kazni za počinjene prekršaje u odnosu spram takvih kazni u Uredbi su znatno povišeni, kako bi poslužili svrsi koju treba postići kažnjavanjem. Tako je propisano, da se novčanom kaznom do 300.000 din kažnjava za pomorski prekršaj ona radna organizacija ili druga prav-

na osoba — nosilac prava korištenja ili vlasnik pomorskog broda, ako ne podnese zahtjev za baždarenje broda, koji se gradi u našem brodogradilištu, čim se na njemu ugrade oplata, palube i pregrade; ako ne podnese takav zahtjev za brod kojeg nabavi u inozemstvu, a isti nije tamo bio baždaren po našim propisima, neposredno po dolasku tog broda u prvu našu luku; ako odgovarajuću svjedodžbu o baždarenju ne koristi za tip broda sa zatvorenom odnosno otvorenom zaštitnom palubom uz isto tako odgovarajuću svjedodžbu o nadvođu ili uz drugu ispravu koja sadrži te podatke; ako ne podnese zahtjev za ponovno baždarenje pomorskog broda prije završetka radova na njegovom popravku ili rekonstrukciji, kojim se mijenja BRT ili/i NRT, kao i ako takav zahtjev ne podnese odmah po dolasku broda u prvu našu luku, a radovi na takvom popravku broda izvedeni su u inozemstvu ukoliko isti brod nije bio tamo baždaren po našim propisima.

Radna organizacija ili druga pravna osoba koja je nosilac prava korištenja, kao i vlasnik našeg čamca kaznit će se novčanom kaznom do 50.000 din za počinjeni pomorski prekršaj, ako ne podnese zahtjev za baždarenje čamca, koji se gradi u našem brodogradilištu, čim se na njemu ugradi oplata i paluba ako je ima; ako ne podnese takav zahtjev za čamac koji kupi u inozemstvu, a istog tamo ne baždira po

našim propisima, i to ne odmah po dolasku čamca u prvu našu luku; ako ne podnese zahtjev za ponovno baždarenje čamca prije završetka radova na njegovom popravku ili rekonstrukciji, kojom mijenja BRT ili/i NRT, kao i ako takav zahtjev ne podnese odmah po dolasku čamca u prvu našu luku, a radovi na takvom popravku čamca izvedeni su u inozemstvu, a isti čamac nije bio tamo baždaren po našim propisima.

Za svaki od ovih prekršaja kaznit će se i odgovorna osoba radne organizacije ili druge pravne osobe novčanom kaznom do 50.000 din kad se radi o pomorskom brodu, a do 10.000 din kad se radi o čamcu.

Savezni sekretar za saobraćaj i veze ovlašten je da donese propis o postupku baždarenja pomorskih brodova i čamaca, kao i o načinu mjerenja i izračunavanja registarske tonaže pri baždarenju tih brodova i čamaca. Dok se ne donesu ovi provedbeni propisi, primjenjivat će se odredbe Pravilnika o načinu mjerenja i izračunavanja registarske zapremine kod baždarenja pomorskih brodova iz 1949. i 1960. god., dok su svi ostali naši propisi o toj materiji stupanjem na snagu ovog Zakona prestali vrijediti.

Normiranje baždarenja naših pomorskih brodova i pomorskih čamaca predstavlja osnovni preduvjet naše socijalističke ekonomike i njenog zakonodavstva.