

Nova organizacija službe sigurnosti plovidbe na moru i unutrašnjim plovnicama

Lucijan Kos, Zagreb

I

I u oblasti saobraćaja naši upravni organi poprimali su razne oblike i nadležnosti sad sa većim, a sad sa manjim djelokrugom rada, što je sve ovisilo o stepenu razvoja naše opće državne uprave i konkretnih uvjeta rada naše društvene zajednice. Neposredno po oslobođenju zemlje kao najviši upravni organ iz oblasti saobraćaja bilo je Ministarstvo saobraćaja DFJ od kojeg se je kasnije za oblast pomorstva (brodarstvo, luke i brodogradnja) oformilo posebno Ministarstvo pomorstva FNRJ, dok je unutrašnja plovidba i dalje ostala u nadležnosti Ministarstva saobraćaja FNRJ. Ukidanjem administrativnog upravljanja privredom, sužavanjem rada državnih organa uprave na poslove nadzora i reguliranja, prešlo se je na jačanje društvenih organizacija — kolektivnih tijela i prenosom izvjesnih upravnih funkcija na te organizacije. Time je bila izvršena u našoj zemlji korjenita reorganizacija organa državne uprave, počev od najviših do najnižih. Od tada su državni organi mogli slobodno intervenirati u društvenom životu, koji je poprimio sve veću ulogu i značaj, ali samo kad je to bilo potrebno radi ostvarenja i zaštite ciljeva revolucije, radi osiguranja i sprovođenja volje predstavničkih organa. Federativni karakter naše zemlje u skladu sa sve većom decentralizacijom i vlasti i uprave, jačanjem organa prema dolje u svim funkcijama, gdje god je to politički, ekonomski i kadrovski opravdano, osnovna je smjernica izgradnje naše državne uprave.

Do sada je služba sigurnosti plovidbe na moru bila organizirana na jedan, a za unutrašnju plovidbu (rijeka, kanali, jezera) na drugi način. Zajednička karakteristika organizacije ove službe sastojala se je u tome da je vršenje svih upravnih poslova, uključujući i inspeksijske poslove, kao i vršenje stručno-tehničkih poslova službe sigurnosti plovidbe bilo povjereno organima uprave. Svi ovi poslovi bili su u pomorstvu u isključivoj nadležnosti Federacije. U unutrašnjoj plovidbi samo manji dio tih poslova bio je u saveznoj nadležnosti, dok je veći njihov dio bio u nadležnosti narodnih republika. Osim poslova koji se odnose na donošenje propisa i održavanja veza s ustanovama i organizacijama drugih zemalja i međunarodnim organizacijama, koji su u pomorstvu i unutrašnjoj plovidbi bili u nadležnosti Federacije, a koje je ova vršila preko Sekretarijata SIV-a za saobraćaj i veze, sve ostale poslove službe sigurnosti plovidbe vršili su:

na moru: Uprava pomorstva i riječnog saobraćaja u sastavu Sekretarijata SIV-a za saobraćaj i veze bilo neposredno ili preko svojih područnih organa (uprava pomorskih oblasti, lučkih kapetanija i njihovih ispostava),

u unutrašnjoj plovidbi: republički organi uprave, u NRH Sekretarijat za saobraćaj u čijoj su nadležnosti bili poslovi službe sigurnosti plovidbe, koji ih je vršio bilo neposredno, bilo posredno preko svojih podređenih organa — kapetanija pristaništa. Uprava pomorstva i riječnog saobraćaja u poslovima unutrašnje plovidbe samo koordinira rad republičkih organa uprave nadležnih za poslove sigurnosti plovidbe, njihovih kapetanija pristaništa i ispostava.

Naša pomorsko-upravna služba sigurnosti plovidbe do sada centralizirana u saveznom organu državne uprave — Upravi pomorstva i riječnog saobraćaja Sekretarijata SIV-a za saobraćaj i veze, vršila se je na terenu preko Pomorskih oblasti — sjevernog Jadrana u Rijeci, srednjeg Jadrana u Splitu i južnog Jadrana u Kotoru, kao i preko njihovih 16 lučkih kapetanija i 73 lučke ispostave. Savezna Uprava neposredno je ostvarivala upravne zadatke iz pomorske grane; ona je vršila sve upravne radnje i donosila konkretne upravne akte pretežno operativnog, a manje funkcionalnog značaja. Ova Uprava, ranije samostalna, a danas u sastavu Sekretarijata, rukovodila je cjelokupnom pomorsko-upravnom službom kao službom sigurnosti plovidbe, redom u lukama, zaštitom ljudskih života na moru, najmanjim brojem i stručnom spremom članova brodskih posada, izgradnjom i investicionim održavanjem luka, svjetionika i plovidbenih znakova, propisivanjem postupka za javno nadmetanje kod vađenja potonulih objekata, određivanjem zona za pilotažu, određivanjem poslova na brodovima, propisivanjem uvjeta za utvrđivanje sposobnosti za plovidbu itd. (čl. 2. Uredbe o dopuni Uredbe o osnivanju Uprave pomorstva i riječnog saobraćaja, Sl. list FNRJ br. 8/53 i 15/58). Potrebe terena i veća efikasnost službe sigurnosti plovidbe zahtjevale su, da se poslovi pomorske rasvjete izdvoje iz uže nadležnosti pomorskih oblasti, te je početkom 1956. godine bila osnovana u Splitu za cijelu obalu posebna Uprava za pomorsku rasvjetu (kasnije »Servis sigurnosti plovidbe«) sa zadatkom da se brine za pravilno funkcioniranje rasvjete (svjetionici, obalna i lučka svjetla, balisažni i ostali znakovi — plutače za privez, za oznaku plićina i sl.).

Ovakva vertikalna povezanost pomorsko-upravnih organa kao isključivo saveznih, počam od najnižih lučkih i obalnih svjetala, svjetionika i lučkih ispostava u najeznatnijim naseljima, pa do najviših — Sekretarijata SIV-a za saobraćaj i veze, — nije bila u skladu sa tendencijom razvoja naše državne uprave, njene decentralizacije i uopće perspektivnog razvoja našeg komunalnog uređenja. Činjenica je, da ovakva organizacija službe sigurnosti plovidbe nije bila u skladu s dostignutim stepenom razvoja našeg sistema državne uprave. Ova je služba na moru bila potpuno centralistički uređena (organi ove službe bili su savezni), pa su narodne republike bile lišene bilo kakve ingerencije na vršenje ovih poslova, premda se je ta služba obavljala na njihovom teritoriju. Naše obalne narodne republike, a naročito Hrvatska sa oko 960 N/M obale, sa oko 425.000 BRT brodovlja, prometa sa oko 9.022.000 t robe i 9.220.000 putnika; Crna Gora sa oko 135 N/M obale, sa oko 77.000 BRT brodovlja, prometa sa oko 215.000 t i 925.000 putnika; Slovenija sa oko 25 N/M obale, sa oko 73.000 BRT brodovlja, prometa sa oko 75.000 t robe i 172.000 putnika (podaci za 1959. godinu) i Bosna i Hercegovina sa oko 10 N/M obale ekonomski i saobraćajno teže da postanu jedna više, a druga manje u potpunosti pomorske republike i po liniji pomorske privrede i po liniji pomorske uprave. Vršenje tehničkih i drugih stručnih poslova službe sigurnosti plovidbe nije do sada bilo izdvojeno iz državne uprave i organizirano na način, koji bi omogućavao uvođenje društvenog upravljanja u ovoj specifičnoj grani služ-

be sigurnosti plovidbe. Naše obalne i otočne komune i kotarevi (regioni) decentralizacijom trgovačke flote i osnivanjem broderskih poduzeća svoju su lokalnu privredu preorijentali na more — na pomorstvo, pa je i opravdano da kao osnovne teritorijalne zajednice, političko-teritorijalne jedinice aktivno učestvuju i u pomorskoj privredi, ali i u pomorskoj upravi. Činjenica je, da je privreda jedno, a pomorska uprava drugo; naš komunalni sistem kategorički traži, ali istom kad se potpuno izgradi, rukovođenje na svom teritoriju s cjelokupnom upravom. Zbog specifičnosti pomorsko-upravne službe i uopće službe sigurnosti plovidbe, koja još uvijek mora biti vertikalno što više i bolje povezana obzirom i na međunarodne obaveze naše zemlje, kod nas još nisu sazreli uvjeti da se ova služba decentralizira na NO općina i kotareva. Stoga načelo decentralizacije državne uprave u pomorstvu i unutrašnjoj plovidbi nije ovdje konzekventno provedeno, jer je ova decentralizacija izvršena samo do narodnih republika, a ne i do kotareva i općina. Takva organizacija odstupa od našeg komunalnog sistema, a što je diktirano specifičnostima upravnih poslova te službe. Polazeći s gledišta da nijedno načelo, pa i načelo decentralizacije u organizaciji državne uprave nije samo sebi cilj, već radi boljeg, korisnijeg i uspješnijeg vršenja poslova određene službe. Stoga usvojena organizacija vršenja upravnih poslova službe sigurnosti plovidbe predstavlja ovdje nužni kompromis diktiran u prvom redu prirodnom i značajem ovih poslova, a zatim i zahtjevima ekonomičnosti koji u datim uvjetima nisu smjeli biti zapostavljeni. Ovo i iz razloga, što se saobraćajni rajon lučke kapetanije, a naročito kapetanije pristaništa ne poklapa ni sa teritorijem današnje općine i kotara, a neće se poklapati ni sa teritorijem sutrašnje komune ni zajednice komuna (regiona); kriteriji za određivanje mjesne nadležnosti kapetanija bitno se razlikuju od kriterija po kojima se vrši razgraničenje političko-teritorijalnih jedinica. Dok su granice kotareva i općina pretežno političko-administrativnog i ekonomskog značaja, dotle se granice područja lučkih kapetanija, a naročito kapetanija pristaništa moraju određivati isključivo po kriteriju saobraćajnih potreba, jer određeni plovidni put predstavlja u stvari cjelinu s gledišta sigurnosti plovidbe. Ovo je od naročito značaja na plovnim rijekama i kanalima, koji čine političko-administrativnu granicu između kotara i općina, pa čak i između dviju narodnih republika, što sve znatno ometa vršenje upravnih poslova i nadzora službe sigurnosti plovidbe. Teritorijalna nadležnost jedne kapetanije pristaništa treba da se proteže na dio cijelog plovnog toka rijeke u cijeloj njenoj širini, od jedne do druge njene obale bez obzira na političko-administrativne granice, koji idu sredinom riječnih tokova, a predstavljaju općinske, kotarske, pa i međurepubličke granice (duž rijeke Tise nalaze se kotarevi Subotica i Novi Sad s desne strane rijeke, a kotar Zrenjanin s lijeve strane; duž toka Dunava nalaze se kapetanije Beždan i Apatin kao organi riječne uprave NR Srbije i kapetanija Vukovar kao organ riječne uprave NR Hrvatske; duž dijela toka Save nalaze se kapetanije Slavonski Brod kao organ riječne uprave NRH i kapetanija Brčko kao organ riječne uprave NR Bosne i Hercegovine). Stoga pri usklađivanju područja ovih kapetanija pristaništa na Dunavu, Tisi i Savi pojavile su se značajne teškoće, koje su se na terenu rješavale tako, da se je određeni dio cijelog toka rijeke sporazumom graničnih NR dao u nadležnost kapetanija pristaništa jedne republičke uprave za riječni saobraćaj bez obzira što druga obala i polovica riječnog toka administrativno-politički pripada drugoj narodnoj republici (kapetanije Beždan i Apatin su nadležne da na odgovarajućem dijelu toka Dunava bez obzira što je desna obala Dunava na teritoriji NRH i obratno kapetanija Vukovar je nadležna i za dio Dunava, koji teritorijalno pripada NR Srbiji).

Služba sigurnosti unutrašnje plovidbe, za razliku takve službe na moru, je već ranije decentralizirana na liniji narodnih republika, i to u NR Srbiji — Uprava riječnog saobraćaja Sekretarijata za saobraćaj i puteve sa 11 kapetanija pristaništa i 2 ispostave; u NR Hrvatskoj — Uprava za riječni saobraćaj Sekretarijata za saobraćaj i pomorstvo sa 4 kapetanije pristaništa; u NR Bosni i Hercegovini — Uprava za riječni saobraćaj Sekretarijata za saobraćaj i puteve sa 1 kapetanijom pristaništa i u NR Makedoniji — Sekretarijat za saobraćaj i puteve sa 1 kapetanijom pristaništa. Ove kapetanije vrše sve poslove riječno-upravne službe (rješavaju u prvom stepenu prekršaje plovidbenih propisa sigurnosti unu-

trašnje plovidbe, vrše registraciju i baždarenje plovila, brinu se o redu u pristaništima i u zimovnicima i sl.).

II

Rješavajući na jednak način pitanje organizacije službe sigurnosti plovidbe na moru i na unutrašnjim plovnim putovima ukidanjem sadašnjih razlika organizacije ove službe, novi Osnovni zakon o službi sigurnosti plovidbe (Sl. list FNRJ br. 30/62 od 25. VII 1962) predstavlja značajan prilog daljnjoj izgradnji našeg pravnog sistema na području upravnog prava u pomorstvu i unutrašnjoj plovidbi. Njime se služba sigurnosti plovidbe ukoliko to dozvoljava specifičnost ove službe postavlja na novu osnovu vodeći računa da se ne naruši njeno pravilno, uspješno i nesmetano funkcioniranje. Rukovođeci se načelom decentralizacije i deatizacije, Osnovni zakon slijedi u stvari onaj razvojni proces u kojem u osnovama leži stalna težnja k decentralizaciji državne uprave i njenoj deatizaciji, a s tim u vezi i daljnjeg proširenja načela društvenog samoupravljanja.

Služba sigurnosti plovidbe obuhvaća u stvari vršenje upravnih (ne samo u užem, već i u širem smislu, inspeksijskih), tehničkih i drugih stručnih poslova u našem obalnom moru — teritorijalnom moru i u unutrašnjim pomorskim vodama, kao i na unutrašnjim plovnim putovima (rijeke, kanali, jezera). Ovi su poslovi određeni Osnovnim zakonom o službi sigurnosti plovidbe i propisima donijetim na osnovu njega kojima se postizava sigurnost plovidbe u obalnom moru i izvan njega, kao i na unutrašnjim plovnim putovima Jugoslavije i izvan njih. Osnovni zakon daje različita organizaciona rješenja za upravne, tehničke i druge stručne poslove službe sigurnosti plovidbe. Dok je vršenje upravnih poslova i njihove podvrste inspeksijskih poslova i dalje ostalo u nadležnosti organa uprave, dotle se vršenje tehničkih i drugih stručnih poslova oduzima organima uprave i povjerava posebnim samostalnim ustanovama. Pod upravnim poslovima podrazumijevaju se naročito 2 upravna posla u užem smislu (reguliranje ulaska stranih plovila u naše unutrašnje morske vode; vođenje određenih evidencija i izdavanje propisanih dokumenata i 3 upravna posla u širem smislu — inspeksijska) izvršavanje zakona i drugih propisa; nadzor nad sigurnošću plovidbe i sposobnošću brodova i drugih plovila za plovidbu; održavanje reda u lukama). Pod tehničkim i drugim stručnim poslovima podrazumijevaju se naročito 2 posla tehničke prirode (održavanje plovnih putova i objekata za sigurnost plovidbe na tim putovima; održavanje obalnih radio-stanica za sigurnost plovidbe i zaštitu ljudskih života) i 2 stručna posla (ispitivanje konstrukcije trupa i pogonskog postrojenja brodova i drugih plovila; ispitivanje ispravnosti navigacionih sredstava, sredstava za spasavanje, sredstava za spriječavanje i gašenje požara i druge opreme na brodovima i drugim plovilima). Osnovni zakon o službi sigurnosti plovidbe upravne poslove daje u nadležnost organa uprave, a tehničke i druge stručne poslove u skladu sa načelom deatizacije poslova državne uprave povjerlva »Jugoregistru« i Ustanovama za održavanje plovnih putova. Pri tom Osnovni zakon sadrži i jedan izuzetak od ovog pravila u pogledu utvrđivanja sposobnosti čamaca za plovidbu (do 10 BRT i preko toga, ako su bez palube na moru i do 5 t deplasmana u unutrašnjoj plovidbi), koje stručno-tehničke poslove ostavlja u nadležnosti organa uprave — lučkih kapetanija odnosno kapetanija pristaništa i njihovih ispostava. To iz razloga praktičnosti, kako se »Jugoregistar« ne bi preopterećivao ovim poslovima, koji su u stvari vrlo jednostavni, ali zato mnogobrojni (na Jadranu imamo oko 20.000 čamaca sa oko 30.000 BRT i sa oko 42.000 KS, a u unutrašnjoj plovidbi oko 30.000 plovila do 5 tona deplasmana).

Osnovni zakon o službi sigurnosti plovidbe izvršio je u stvari dekoncentraciju službe sigurnosti plovidbe time, što je za savezni organ uprave zadržao samo određene upravne poslove, koji po svom karakteru i opsegu imaju međunarodni značaj ili su za Federaciju od naročito općeg interesa, a međunarodne obaveze naše zemlje kategorički traže, da ti poslovi budu jedinstveni i jednoobrazni, naročito u odnosu spram brodova strane zastave, a i u odnosu na naš robni i putnički promet s inozemstvom morem i unutrašnjim plovnim putovima. Tako je saglasno s potrebom osiguranja jedinstvenog pravnog poredka u službi sigurnosti plovidbe u našem obalnom moru i na jugoslavenskim unutrašnjim plovnim putovima nadležnost saveznog organa uprave nadležnog za poslove sigurnosti plovidbe organičena samo na one po-

slove, koji se bez štete za pravilno funkcioniranje ove službe ne bi mogli prenijeti u nadležnost narodnih republika. Osnovni zakon o službi sigurnosti plovidbe rješava u potpunosti pitanje organizacije vršenja upravnih poslova te službe iz nadležnosti Federacije ali kao osnovni zakon sadrži, međutim, samo osnovne odredbe o organizaciji, koje se odnose na vršenje upravnih poslova službe sigurnosti plovidbe iz nadležnosti narodnih republika. Ove odredbe osiguravaju, u pravilu, jednoobraznu organizaciju službe sigurnosti plovidbe po narodnim republikama, što je od osobitog značenja s obzirom na pretežan međunarodni karakter plovidbe kako u našem obalnom moru, a tako i u domaćem unutrašnjem plovnom putu (Dunav). U nadležnosti saveznog organa uprave su ovi poslovi: upravni u užem smislu, njih 5 i inspeksijski, njih 2; oni su navedeni u čl. 19 Osnovnog zakona (donošenje propisa iz oblasti sigurnosti plovidbe; vršenje nadzora nad izvršavanjem tih propisa; održavanje veza sa organima, ustanovama i organizacijama drugih zemalja i međunarodnim organizacijama; staranje o sprovođenju međunarodnih konvencija i ugovora iz oblasti sigurnosti plovidbe te o pravilnom funkcioniranju i unapređivanju te službe; odobravanje uplovljenja stranih plovila u naše unutrašnje morske vode; određivanje oznaka i pozivnih znakova naših brodova i ostalih plovila te odobravanje njihovih imena; vršenje i svih drugih upravnih poslova, koji se posebnim propisom stave u nadležnost ovom saveznom organu uprave). Svi ostali upravni poslovi uključujući i inspeksijske dati su u nadležnost narodnim republikama s tim, što je Osnovni zakon o službi sigurnosti plovidbe izrazio i to odredio republičkog organa uprave, koji će obavljati te poslove, a to su lučke kapetanije odnosno kapetanije pristaništa kao detaširani teritorijalni organi užeg republičkog organa uprave, nadležnog za poslove sigurnosti plovidbe. Zbog ovog osnovnog organizacionog načela rang i značaj kapetanija su takvi, da one nisu puki istureni organi uprave NR, već su to u stvari republički organi sa potpunom nadležnošću službe sigurnosti plovidbe — »svih upravnih uključujući i sve inspeksijske poslove te službe« (čl. 20 st. 1 i čl. 24 st. 1). Narodna republika je ovlaštena da svojim propisima pojedine od tih poslova, koje smatra opravdanim iz aspekta jednoobraznosti i veće efikasnosti njihovog vršenja (na pr. upisnici brodova, izdavanje ovlaštenja — breveta pomorcima i sl.) izuzme iz nadležnosti kapetanije bilo da nekima od njih ostavi veći, a nekima manji djelokrug rada, te da ih stavi u nadležnost svog užeg republičkog organa uprave, u NRH Sekretarijata za saobraćaj i pomorstvo ili ukoliko se ti poslovi moraju obavljati na terenu, tada bi ih mogle obavljati 1—2 kapetanije u prenesenoj nadležnosti u ime užeg republičkog organa — Sekretarijata. Narodne republike pri određivanju nadležnosti konkretnih lučkih kapetanija odnosno kapetanija pristaništa i njihovih ispostava treba da se u svom republičkom propisu rukovode intenzitetom pomorskog odnosno riječnog prometa robe i putnika odnosno saobraćajnog rajona, brojem i veličinom plovnih objekata koncentriranih u tom rajonu; lokacijom, brojem i vrstama pogona objekata sigurnosti plovidbe na plovnim putovima (svjetionici, svjetla i balisažni te signalni znakovi), stepenom težine maritimnosti njihovog rajona itd.

Kako upravni poslovi u širem smislu — inspeksijski i sačinjavaju osnov službe sigurnosti plovidbe, izuzev vojna plovila i vojne luke, to je u čl. 24 st. 2 Osnovnog zakona o službi sigurnosti plovidbe izričito propisano da lučke kapetanije odnosno kapetanije pristaništa vrše naročito nadzor nad

- brodovima i drugim plovilima u pogledu njihove sposobnosti za plovidbu i ispravnost njihovih postrojenja, instrumenata, aparata i opreme, koji služe sigurnosti plovidbe i zaštiti ljudskih života na moru i na unutrašnjim plovnim putovima;
- vršenje službe lučke i obalne pilotaže;
- održavanjem operativnih obala u lukama i pristaništima radi utvrđivanja njihove sigurnosti za ukrcavanje, iskrcavanje i prekrcavanje putnika i robe, nad stanjem lukobrana i zimovnika, održavanjem dubina u pristaništima i zimovnicima, potrebnih za sigurnost plovidbe;
- održavanjem plovnih putova i objekata za sigurnost plovidbe na tim putovima;
- održavanjem i radom obalnih radio-stanica u pogledu poslova službe sigurnosti plovidbe i zaštite ljudskih života na moru i unutrašnjim plovnim putovima;

— članovima posade broda ili drugog plovila u pogledu stručnog obrazovanja i drugih uvjeta propisanih za pojedina radna mjesta te vršenje poslova na brodu ili drugom plovilu

Prema tome, narodne republike nisu ovlaštene da ove inspeksijske poslove, koji su izričito rezervirani za lučke kapetanije odnosno kapetanije pristaništa izuzmu iz nadležnosti kapetanija i stave ih u nadležnost svog užeg republičkog organa uprave nadležnog za poslove sigurnosti plovidbe — u NRH Sekretarijata za saobraćaj i pomorstvo, Uprave za pomorstvo i Uprave za riječni saobraćaj, obe u sastavu.

Kako savezni Sekretarijat za saobraćaj i veze, u čijem je sastavu i Uprava pomorstva i riječnog saobraćaja, koji za Federaciju vrše upravne poslove službe sigurnosti plovidbe, a tako i republički sekretarijati (u NR Crnoj Gori Sekretarijat za saobraćaj i putove, u LR Sloveniji Sekretarijat za promet, u NR Hrvatskoj Sekretarijat za saobraćaj i pomorstvo, u NR Srbiji Sekretarijat za saobraćaj i puteve, u NR Bosni i Hercegovini Sekretarijat za saobraćaj i puteve, u NR Makedoniji Sekretarijat za saobraćaj i puteve), koji su kao organi uprave nadležni i za poslove sigurnosti plovidbe, predstavljaju posebnu kategoriju organa državne uprave sa neposrednijom i čvršćom povezanošću sa SIV-om odnosno sa republičkim Izvršnim vijećem, to su oni ujedno i veza između tih vijeća i drugih organa državne uprave, društvenih organizacija i ustanova. Dok Sekretarijat SIV-a za saobraćaj i veze prati izvršenje saveznog društvenog plana u oblasti saobraćaja, kretanje privrede i djelovanje privrednog sistema, saobraćajnih tarifa i mjera u toj oblasti, predlaganje propisa i mjera za unapređenje saobraćaja, održavanje veza sa ustanovama i organizacijama drugih zemalja i sa međunarodnim organizacijama iz te oblasti (čl. 21 Zakona o saveznom organima uprave, Sl. list FNRJ 13/56), dotle republički sekretarijat za saobraćaj konkretno Sekretarijat Izvršnog vijeća Sabora NRH za saobraćaj i pomorstvo

- prati izvršenje republičkog društvenog plana u oblasti saobraćaja i pomorstva, privredna kretanja i djelovanje privrednog sistema, saobraćajnih tarifa i mjera u tim oblastima;
- predlaže Izvršnom vijeću donošenje propisa i poduzimanje mjera za unapređenje saobraćaja i pomorstva;
- vrši i druge poslove iz nadležnosti republike u tim oblastima, ukoliko pojedini od tih poslova nisu stavljani u nadležnost drugih republičkih organa (čl. 4 i 31 Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o organima uprave u NRH, Nar. novine NRH br. 28/62, 27/61 i 23/56).

More koje zove

To more koje zove

Rukama, očima, mahanjem, glasom

To more koje ludo volimo, koje nas ranjava, spašava

More to ustoličeno u svoje korito od kamena

To more sa zenicom od hiljadu nemira

To more opijeno blagošću i tibim disanjen čovjeka

Ono nas zove ono nas budi

I mi hitamo na veliki jug spasa

Na veliko okno sa kojeg se vidi korizont

O taj san nedosanjeni njega muči

O ta besanica njega ranjava

More to veliko da zagrlim ne mogu

O more moje o more svih ljudi

Ti zoveš ti kuneš ti propovijedaš

I kost i kamen i svijet i čovjeka

O ta tvoja voda slana

Svijet za sebe, svijet za sebe.

Moramo na more

Na veliko more, na nemirno ludo i drago more . . .

Vladimir PAVIĆ, Zadar