

# *Carinsko pomorski propisi u nacrtu novog zakona*

Raul Hury, Split

Koncem mjeseca srpnja ove godine u okviru Plenarnih sastanaka sekcije Savezne vanjsko-trgovinske Komore u Beogradu održana je diskusija o nacrtu novog carinskog zakona.

Obzirom da Carinski zakon sadrži i odredbe iz carinsko pomorske prakse, osvrnuti ćemo se na ove odredbe u Nacrtu, koje su od interesa za naš privredni život na moru.

Radi bolje ilustracije o neophodnoj potrebi za novom kodifikacijom mnogobrojnih carinskih propisa, često nepoznatih u privredi, koja je upućena da se bavi ovom materijom u svom poslovanju, a još manje poznatih široj javnosti,

potrebno je osvrnuti se na neke činjenice, koje nam najbolje ilustriraju nužnost donošenja novog Carinskog zakona.

Sadašnji carinski zakon, stupio je na snagu 19. II. 1948. godine. Do ovog datuma carinsko poslovanje se baziralo na odredbama Carinskog zakona Kraljevine Srbije iz godine 1899. sa izmjenama koje su vršene u bivšoj Jugoslaviji. Carinski zakon FNRJ iz godine 1948. prekinuo je tu praksu i načelno donio odredbe koje su približno odgovarale novoj društveno-ekonomskoj stvarnosti. Međutim, u toku skoro jednog decenija, t. j. od donošenja ovog zakona (1948. godine) do danas nastale su razne promjene u našem privrednom

životu koji se iz godine u godinu toliko razvio, da su pozitivni carinski propisi ne samo postali okvirni i zastarjeli, već predstavljaju kočnicu ovom razvoju i ne odgovaraju više potrebama naše ekonomske politike.

Carinski zakon iz 1948. godine navlastito oskudjeva u onim odredbama, koje su interesantne i važne u pogledu carinsko pomorske prakse, Carinsko zakonodavstvo bivše Jugoslavije ovu prazninu je popunjavalo »carinsko pomorskim pravilnikom« iz godine 1925. koji je odgovarao potrebama tadašnjih ekonomsko društvenih uslova.

Uzimajući dakle ove činjenice koje govore o nepotpunosti odredaba Carinskih propisa u sadašnjoj stvarnosti, novi ozakonjeni propisi morat će biti usklađeni sadašnjim stanjem razvoja naše privrede a specifično obrađeni i oni propisi koji se odnose na promet robe sa inozemstvom preko naših pomorskih luka.

Nacrt novog Carinskog zakona predvidio je izvjesne odredbe u tom pravcu, koje su od značajnog interesa za promet u našim lukama.

Tako član 24 Nacrta novog CZ glasi:

Brodovi koji saobraćaju sa inozemstvom mogu pristajati samo u lukama odnosno pristaništima otvorenim za međunarodni saobraćaj.

U ovim lukama odnosno pristaništima pristajanje se može vršiti samo na određenom gatu (carinski gat), odnosno na određenom dijelu pristaništa ili obale.

Koje su luke otvorene za međunarodni saobraćaj određuje Savezno izvršno vijeće na temelju zajedničkog prijedloga Uprave pomorstva i riječnog saobraćaja i Uprave carina.

Lučki organ u sporazumu sa Carinarnicom određuje carinski gat ili dio pristaništa—obale na kome se može vršiti pristajanje u lukama otvorenim za međunarodni promet.

#### Član 25.

Za pristajanje brodova van carinskog gata ili obale potrebno je odobrenje Carinarnice. Odobrenje izdaje Carinarnica u sporazumu sa Lučkim organom, određujući u isto vrijeme i mjere carinske kontrole.

Brodovi u domaćem prometu na moru mogu pristajati na carinskom gatu u lukama otvorenim za međunarodni promet samo po odobrenju Carinarnice.

Član 28—35 donosi odredbe o brodskom manifestu, povlaštenoj plovidbi, dužnostima zapovjednika broda pred carinskim vlastima i t. d.

Nije namjera ovog kratkog prikaza o Nacrtu novog CZ da se upušta u detaljnu analizu pojedinih odredaba, radi čega su i spomenute samo neke, koje karakteriziraju ono što nedostaje u sadašnjim carinskim propisima u pogledu carinsko pomorske prakse. Potrebno je ipak dati jedan kratak osvrt na neke iznijete odredbe.

Član 25 Nacrta, daje pravo brodovima u međunarodnom saobraćaju, da mogu uz odobrenje Carinarnice pristajati i van carinskog gata. Znamo iz prakse koliko puta pri dolasku brodova sa teretom iz inozemstva, ovo pristajanje uskraćuje se od strane Carinarnice, a naročito istovar robe. Ma koliki bio lučki prostor, carinski gatovi su prostorno veoma skućeni i pretežno na njima bivaju postavljeni željeznički vagoni tako, da se istovar ili prihvat izvjesne robe sa broda teško odvija. Radi toga pristajanje brodova, a naročito kada se radi o istovaru tereta van carinskog gata ima velike prednosti i olakšice sa manipulacijom robe. Iako ova odredba nije precizirala istovar robe, već spominje samo pristajanje broda van carinskog gata, ukoliko ona bude detaljnije obrađena, a ne samo okvirna, biti će jedna novost i korak naprijed u interesu privrede. Ova odredba trebala bi biti upotpunjena Čl. 53 koji formulira pitanje smještaja robe, a u kojem nije spomenuto smještanje robe van carinskog stovarišta (gata) što ne bi trebalo u novom CZ biti ispušteno.

Svakako kroz daljnje analize i diskusije po Nacrtu još će se mnogi pojmovi iz ove materije prečistiti i nadopuniti, pa tako nastati preciznija formulacija iz carinske pomorske prakse.

Ukoliko se obrada Carinskog zakona usmjeri ovim putem, a ne bude samo kruto okvirna, Carinski propisi sa prečišćenim pojmovima, dat će svoj doprinos našem privrednom razvoju, ne će stvarati nepotrebne sporove, a praksa na ovom poslovanju ne će biti različita i pogrešna.