

Reorganizacija pomorsko - upravne službe FNRJ

Lucijan Kos, Zagreb

Činjenica je, da se je kod nas prilikom dosadašnjih reorganizacija državne uprave poklanjala velika pažnja i organizaciji pojedinih upravnih organa svake grane unutar određene privredne oblasti. Tako su i u oblasti saobraćaja, njezini upravni organi u ranijim reorganizacijama poprimili razne oblike i nadležnosti sa određenim djelokrugom rada, već prema stepenu razvoja naše opće državne uprave i konkretnih uslova 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 granu pomorstva oformilo posebno Ministarstvo pomorstva FNRJ. Ali ukidanjem administrativnog upravljanja privredom, uvođenjem i jačanjem društvenog upravljanja, te sužavanjem s jedne strane državnih organa uprave na poslove nadzora i reguliranja, a s druge strane jačanjem društvenih organizacija — kolektivnih tijela i prenosom izvjesnih upravnih funkcija na te organizacije, izvršena je u našoj zemlji donošenjem saveznog i republičkih Zakona o državnoj upravi korjenita reorganizacija organa državne uprave, počev od najviših do najnižih. Od tada državni organi mogu intervenirati u društvenom životu, koji poprima sve veću ulogu, samo onda, ako je to potrebno radi ostvarenja i zaštite ciljeva revolucije, radi osiguranja i sprovođenja volje predstavničkih organa.

Ovakoj reorganizaciji državne uprave moglo se je prići kod nas iz razloga, što su osnovne ustavne koncepcije o državnoj upravi toliko čvrste i precizne, a praksa nam je već toliko bogata, da smo u mogućnosti dati osnove za izgradnju državne uprave na određenim

postavkama, koje odgovaraju našim potrebama kako uprave, a tako i privrede. Federativni karakter naše zemlje u skladu sa sve većom decentralizacijom i vlasti i uprave, jačanjem organa prema dolje u svim funkcijama, gdje god to nije u suprotnosti sa našim općim razvitkom, osnovna je smjernica izgradnje i naše državne uprave.

U skladu s tim postavlja se i pitanje, kojeg bi želio ovdje iznijeti, a to je pitanje reorganizacije pomorsko-upravne službe u našoj zemlji.

Naša pomorsko-upravna služba je danas centralizirana i kao takvu je vrši isključivo savezni organ državne uprave — Uprava pomorstva i riječnog saobraćaja, Beograd. Ova Uprava neposredno ostvaruje upravne zadatke iz pomorske grane, ona vrši upravne radnje i donosi konkretne upravne akte više operativnog nego funkcionalnog značaja. Ova Uprava ima zadatak da rukovodi cjelokupnom pomorsko-upravnom službom (sigurnost plovidbe, rad u lukama, zaštita ljudskih života na moru, broj i stručna sprema članova brodskih posada i sl.) uključujući i izgradnju te investiciono održavanje luka, svjetionika i plovidbenih znakova. Na ovu Upravu prešle su i sve upravno-regulatorne funkcije ranijeg saveznog Državnog sekretarijata za poslove narodne privrede kao propisivanje postupka za javno nadmetanje kod vadenja potonulih objekata, određivanje zona u pilotazi, određivanje poslova na brodovima, propisivanje uvjeta za utvrđivanje sposobnosti brodova za plovidbu i slično.

Ukratko: Uprava pomorstva i riječnog saobraćaja samostalno vrši upravne poslove iz nadležnosti fede-

racije u oblasti pomorstva i riječnog saobraćaja...» (čl. 2. Uredbe o osnivanju Uprave pomorstva i... Sl. 1. FNRJ br. 8/53). Ove zadatke ona vrši preko nižih pomorsko-upravnih organa — svojih triju Uprava pomorskih oblasti (sjevernog Jadrana u Rijeci, srednjeg Jadrana u Splitu i južnog Jadrana u Kotoru), a ove preko 16 Lučkih kapetanija u Piranu, Puli, Rijeci, Senju, Krku, Malom Lošinj, Zadru, Šibeniku, Splitu, Pločama, Hvaru, Korčuli, Dubrovniku, Zeleniku, Kotoru, i Baru odnosno preko 73 Lučke ispostave, (od kojih su 2 u LR Sloveniji i 6 u NR Crnoj Gori), diljem cijele obale od Kopra do Ulcinja.

Uprave pomorskih oblasti ostvaruju zadatke savezne Uprave pomorstva i riječnog saobraćaja, te se brinu neposredno ili posredno preko Lučkih Kapetanija i Lučkih Ispostava:

— osigurnosti pomorskog saobraćaja i plovidbe na moru,

— o redu i poredku u lukama, na brodovima u lukama i u obalnom moru, te

— o zaštiti ljudskog života na moru (čl. 3 Uredbe o osnivanju Uprava pomorskih oblasti — Sl. 1. FNRJ br. 1/52). Iz nadležnosti Uprava pomorskih oblasti izuzeti su samo de facto (ne i de iure) poslovi pomorske rasvjete, te je početkom prošle godine osnovana sa sjedištem u Splitu za cijelu jadransku obalu 4-ta Uprava za pomorsku rasvjetu sa zadatkom, da se brine za pravilno funkcioniranje pomorske rasvjete (svjetionika, obalnih i lučkih svijetla) i balisažnih znakova (plutača za privez, za oznaku plićina i dr.). Pošto ova Uprava raspolaže sa sredstvima općenarodne imovine — pomorskim javnim dobrom i brine se za njihovo redovno investiciono održavanje, to kao pravnoj osobi-investitoru bio bi joj pravilniji naziv Direkcija pomorske rasvjete. To iz razloga, što ona pored vršenja svojih glavnih zadataka da upravlja svjetioničarskom i uopće rasvjetno-sigurnošnom službom, vrši i određene privredne poslove održavanja postojećih svjetionika, izgradnje novih, popravka njihovih postrojenja i uređaja.

Nadzor nad radom i poslovanjem Uprave pomorstva i riječnog saobraćaja (Uprave civilnog vazduhoplovstva i Savezne uprave za puteve) u zakonu točno određenim okvirima vrši Sekretarijat za saobraćaj i veze Saveznog izvršnog vijeća. Ovaj Sekretarijat čini posebnu kategoriju organa državne uprave; on je neposrednije i čvršće vezan za samo Izvršno vijeće; on je veza između Izvršnog vijeća i drugih organa državne uprave, društvenih organizacija i ustanova. Kao takav on prati izvršenje saveznog društvenog plana u oblasti saobraćaja, kretanje privrede i djelovanje privrednog sistema, saobraćajnih tarifa i mjera u toj oblasti, predlaže propise i mjere za unapređenje saobraćaja, održava veze sa ustanovama i organizacijama drugih zemalja, kao i sa međunarodnim organizacijama u oblasti saobraćaja (čl. 21 Zak. o savezним organima uprave). Ovaj Sekretarijat prema tome vrši i sve privredno-regulatorne funkcije u našem pomorstvu kao određivanje putničkih tarifa, pretovarnih i drugih usluga, lučkih naknada, tarifa za baždarenje, tegljenje, pilotažu, način financiranja pomorskih poduzeća sa inostranstvom i sl.

Ovakva vertikalna povezanost pomorsko-upravnih organa kao isključivo saveznih od najnižih do najviših nije u skladu sa tendencijom razvoja naše državne uprave, njene decentralizacije i uopće sa perspektivama razvoja našeg novog komunalnog uređenja. Naše obalne NR, Hrvatska sa oko 960 N/M obale i sa oko 252.000 BRT brodovlja, Crna Gora sa oko 135 N/M obale i sa oko 35.000 BRT brodovlja, Slovenija sa oko 25 N/M obale i sa oko 20.000 BRT brodovlja i Bosna i Hercegovina sa oko 15 N/M obale ekonomski i saobraćajno teže da postanu, jedna više, a druga manje, u potpunosti

pomorske republike. Međutim iz pomorsko-upravne službe, NR su posve isključene, premda se ta služba obavlja na njihovom teritoriju. I NO kotara Kopra, Rijeke, Zadra, Šibenika, Splita, Dubrovnika i Kotora te NO Općina Umag, Mali Lošinj, Korčula, Hercegnovi, Tivat i dr. decentralizacijom trgovačke flote i osnivanjem brogarskih poduzeća u njihovim sjedištima svoju su lokalnu privredu preorijentali na more, na pomorstvo, pa bi bilo opravdano da i ti NO osnovne teritorijalno-društvene zajednice, osnovne političko-teritorijalne jedinice učestvuju i u obavljanju pomorsko-upravnih poslova. Istina je, da je privreda jedno, a uprava drugo, ali je činjenica da naš komunalni sistem traži odnosno tražit će, nakon što se posve izgradi, rukovođenje na svom teritoriju cjelokupnom upravom, uključujući i pomorsku, kao i vršenje nadzora nad cjelokupnom privredom, uključujući i pomorsku privredu.

U NR, i njihovim Zakonima o organima uprave osnovani su, poput saveznog Sekretarijata za saobraćaj i veze, Sekretarijati za saobraćaj i to u NR Hrvatskoj Sekretarijat za saobraćaj, u LR Sloveniji Sekretarijat za promet, a u NR Crnoj Gori Sekretarijat za privredu republičkog Izvršnog vijeća. Ovi Sekretarijati čine posebnu kategoriju organa državne uprave, koji su neposrednije i čvršće vezani za republička Izvršna vijeća. Oni su kao takvi zadržali funkciju neposrednog vršenja stručnih i upravnih poslova saobraćaja iz nadležnosti Republike, bilo za samo Izvršno vijeće, bilo za njegove Odbore ili Komisije; oni su nadalje veza Izvršnog vijeća republičke Narodne skupštine i drugih organa državne uprave, društvenih organizacija i ustanova. Ovi Sekretarijati prate izvršenje republičkih društvenih planova, kretanje privrede i djelovanje privrednog sistema, saobraćajnih tarifa i mjera za unapređenje pomorskog i dr. saobraćaja, oni predlažu propise i mjere za unapređenje saobraćaja, a vrše »i druge upravne poslove iz nadležnosti republike u oblasti saobraćaja« (čl. 31 Zak. o organima uprave u NRH).

U cilju da i ovi Sekretarijati za saobraćaj kao najviši stručni organi u Republici iz oblasti saobraćaja budu zaista stvarni nosioci svih tih nadležnosti i po liniji saobraćajne privrede i po liniji saobraćajne uprave, nameće se prijeka potreba reorganizacije i pomorsko-upravne službe, njene decentralizacije i dekoncentracije. Pri tom treba imati na umu, da što se tiče pomorstva, pomorsko-upravne službe, plovidbe morem, — pomorski saobraćaj ima međunarodni značaj i da prema tome svi brodovi, naši i strani, koji vrše t. zv. »međunarodna putovanja« moraju ispunjavati uslove, propisane konvencijama i međunarodnim sporazumima o plovidbi, a na čije ispunjavanje je obavezna i naša zemlja. Jedino, za one najmanje naše plovne objekte — čamce, gaele, leute, bracere i sl. dakle za brodove drvene konstrukcije, veličine do 50, a najviše do 100 BRT, koji su ovlašteni, obzirom na kategoriju plovidbe, da plove samo na području našeg obalnog mora, dakle u granicama FNRJ t. j. u t. zv. »ograničenoj maloj obalnoj plovidbi« data je u tim konvencijama i međunarodnim sporazumima preporuka da svaka obalna država i za takve brodove doneše analogne propise o navigaciji, opremi i sl. Ali, kako se međunarodna putovanja obavljaju ne samo na otvorenom moru, već i u našem obalnom moru, u njegovim unutrašnjim morskim vodama, to je razumljivo, da u interesu sigurnosti plovidbe treba da vlada jednaki režim za sve brodove. To i iz razloga, što naša obala predstavlja u pogledu plovidbe, pomorskog saobraćaja, a u interesu njene sigurnosti, jedinstveno pravno područje. Stoga je i po čl. 15 saveznog Ustavnog zakona pomorsko zakonodavstvo isključivo saveznog značaja.

Obzirom na izloženo, pri provođenju u djelo decentralizacije pomorsko-upravne službe ne smije se upasti u krajnost, da se provede decentralizacija ove službe

pod svaku cijenu, što ne bi bilo u općem interesu i što nam sam život i praksa ne nameće. Mi smo 1948. god. po sovjetskom uzoru našu pomorsko-upravnu službu spojili sa pomorskom privredom, kad su nam Lučke Kapetanije postali odsjeci u Sekretarijatu Direkcija luka i skladišta u Rijeci, Šibeniku, Splitu, Pločama, Dubrovniku i Kotoru. Pomorsko-upravna služba bila je tada, umjesto nadzorni organ pomorskoj privredi (krcanje i iskrcavanje brodova, broj i sprema posade, stepen opreme i sl.) njen podređeni organ tako, da je situacija u pogledu budnosti na moru, u luci i na brodovima u pogledu sigurnosti plovidbe, reda u lukama i sl. bila isključivo u rukama onih, koje je trebalo kontrolirati i koji su pravni nosioci pomorskih prekršaja.

Obzirom na značaj, ulogu i prirodu pojedinih poslova iz pomorsko-upravne službe, kao i obzirom na potrebu uključivanja primorskih NR u pomorsko upravljanje, a da se ne poremeti upravno-pravna jedinstvenost našeg pomorstva i njegovih upravnih službi, trebalo bi te poslove podijeliti u ove 3 skupine:

1. poslovi iz isključive nadležnosti Federacije su poslovi:

a) koji proističu iz međunarodnih obaveza naše zemlje kao cjeline, a to su na pr. obaveze iz međunarodnih konvencija i sporazuma, koje je ratificirala FNRJ,

b) koji se odnose na donošenje propisa iz pomorskog zakonodavstva, a s tim u vezi i poduzimanje mjera o sigurnosti plovidbe, zaštiti ljudskog života na moru, nautička i tehnička sposobnost brodova za plovidbu i t. d.

2. poslovi od općeg, zajedničkog interesa za Federaciju su poslovi (uključujući i »preporuke« iz međunarodnih konvencija i sporazuma), koji po svojoj prirodi i sadržaju traže jednoobraznost za cijelu našu obalu. Ti su poslovi na pr. stručna sprema članova brodskih posada, donošenje planova i programa stručnih ispita u pomorstvu, radni uvjeti i platni sistem u pomorstvu, pomorska rasvjeta, propisi o navigaciji u našem obalnom moru, o registraciji brodova, o bijegu članova posade i t. d.

3. poslovi od naročito interesa za Narodnu republiku, i to:

a) za republički Sekretarijat za saobraćaj Izvršnog vijeća, i

b) za NO Kotara i Općina obalnog pojasa. To su svi oni poslovi, koji ne spadaju u isključivu nadležnost Federacije i koji nisu od općeg zajedničkog interesa za Federaciju t. j. poslovi koji se ne odnose na sigurnost plovidbe u njenom najužem smislu. Ti su poslovi na pr. izgradnja i investiciono održavanje luka izuzev svjetionike i sl., privredno korišćenje pomorskog javnog dobra u lukama, obalama, skladištima i sl. personalni i disciplinski odnosi pomorsko-izvršnog osoblja, polaganje stručnih ispita tog osoblja i t. d.

Sve poslove iz pomorsko-upravne službe možemo prema gornjem grupirati u ove 3 skupine. Danas te poslove vrše isključivo savezno-upravni organi i to Sekretarijat za saobraćaj i veze SIV (njih oko 25); Uprava pomorstva i riječnog saobraćaja Beograd (njih oko 75); Uprave pomorskih oblasti u Rijeci, Splitu i Kotoru (njih po oko 50); Lučke kapetanije (njih po oko 100) i Lučke Ispostave (njih po oko 25). Iz analize tih poslova vidi se, da su oni danas po važnosti, obimnosti a i broju pretežno koncentrirani u višim organima, a manje u nižim.

Predložena razdioba poslova još je predmet za diskusiju, ali smatram, da je lako provediva za prve 2 skupine. Najosjetljivije je pitanje obzirom na značaj, ulogu i prirodu poslova iz ove službe, koje i koliko bi poslova trebalo ustupiti N. Republikama, a da bude sačuvan

princip jedinstvenosti vršenja ove službe, kao i jednakog primjenjivanja odgovarajućih propisa. Kao daljnje se postavlja pitanje, kakvu bi organizaciju ove službe trebalo sprovesti da ona bude savezno-republičko-kotarska t. j. da u njoj učestvuju ne samo savezni upravni organi, već i upravni organi republika i kotareva odnosno općina. Ova služba bi trebala da bude prema tome samo u stručnom pogledu povezana vertikalno na savezno-upravne organe, dok u organizacionom, budžetskom, personalnom i dr. treba da bude povezana horizontalno za republičke upravne organe odnosno upravne organe kotara ili općine.

Organizaciona struktura naše narodne vlasti, organa državne uprave i društvenih organizacija — komora i stručnih udruženja i dr. prema tendencijama njihovog razvitka i sve veće decentralizacije uprave kategorički zahtjeva, da se pristupi i rješenju ovog danas još otvorenog pitanja, a do čega će ipak morati doći. Obzirom na to, što je sprovođenje u djelo reorganizacije pomorsko-upravne službe na način, kako je ovdje izložen, vrlo osjetljivo pitanje i sa stanovišta naših međunarodnih odnosa, to smatram da bi tom zadatku trebalo prići što prije u 2 faze. Prva faza bila bi faza dekoncentracije pomorsko-upravne službe, a druga njena decentralizacija.

I. Faza

Trebalo bi na jadranskoj obali, vjerojatno u Splitu, osnovati Upravu pomorstva saveznog značaja, čija bi se teritorijalna nadležnost prostirala na cijelu obalu sa što širom stvarnom nadležnošću. Ova Uprava imala bi na terenu svoje Lučke Kapetanije, i Lučke Ispostave, a njen neposredno nadređeni organ bio bi Sekretarijat za saobraćaj i veze SIV, njegovo upravno odjeljenje. Ova Uprava pomorstva vršila bi sve stručne poslove od općeg, zajedničkog interesa za Federaciju, kao i veći dio poslova iz isključive nadležnosti Federacije, dok bi manji dio tih poslova vršio savezni Sekretarijat za saobraćaj i veze preko svog Upravnog odjeljenja. Manji dio poslova pomorsko-upravne službe, koji su od naročito interesa za NR trebalo bi već u ovoj fazi predati republikama, njihovim Sekretarijatima za saobraćaj odnosno NO kotara ili općina, dok bi veći dio tih poslova vršila i dalje Uprava pomorstva.

U ovoj fazi organizacije pomorsko-upravne službe, koja bi za to vrijeme ostala saveznog značaja (osim nekih manjih poslova koji bi se predali NR), ali dekoncentrirana i prenijeta na teren, trebalo bi poraditi na tome, da sazriju uslovi za ostvarenje II. faze organizacije ove službe, u kojoj bi svi poslovi, osim poslova iz isključive nadležnosti Federacije i manji dio poslova od općeg, zajedničkog interesa za Federaciju, ušli u sastav N. republika, a za čije bi vršenje bili nadležni republički Sekretarijat za saobraćaj i NO kotara odnosno općina.

Upravo sa ovom dekoncentracijom pomorske uprave, u ovoj prelaznoj fazi trebalo bi da što više ojačaju i republičke Saobraćajne komore u rješavanju pitanja iz pomorske privrede, izgradnje pomorskih kadrova i uopće unapređenja pomorstva, ali i Saveznu saobraćajnu komoru (Saveznu Saobraćajnu komoru trebalo bi ukinuti) u Beogradu.

II. Faza

Istom kada naš komunalni sistem znatno ojača i ekonomski, i organizaciono, i kadrovski, tada bi trebalo pristupiti i inkorporiranju što većeg broja poslova iz pomorsko-upravne službe u taj sistem. Prema tome bi u ovoj fazi trebalo provesti izvjesnu korekturu u podjeli poslova, kako bi ona bila sprovedena u I. fazi i to što većim povećanjem poslova, koji su od naročito interesa za NR odnosno za NO kotara odnosno općina.

Upravu pomorstva u ovoj fazi kao centralnu saveznu ustanovu trebalo bi ukinuti, a njezinu stvarnu nadlež-

nost prenijeti najmanjim dijelom poslova, koji su u isključivoj nadležnosti Federacije na novoformirani **Komiteo za saobraćaj i veze SIV**, u njegovo Pomorsko odjeljenje (mjesto dosadašnjeg Sekretarijata za saobraćaj i veze SIV, koji bi se ukinuo); većim dijelom na republičke Sekretarijate za saobraćaj i to dio poslova od općeg, zajedničkog interesa za Federaciju, kao i veći dio poslova, koji su od naročito interesa za N. R. a najvećim dijelom tih poslova na NOK obalnog pojasa. Pri tome bi se Lučkim Kapetanijama u sjedištima Kotara (za Kopar u Piranu, za Makarsku u Pločama, za Kotor i u Bar) mogla dati veća nadležnost od nadležnosti ostalih Lučkih Kapetanija) Senj, Krk, Mali Lošinj, Hvar, Korčula i Zelenika). Pa i unutar ovih Lučkih Kapetanija, koje su u sjedištima NOK mogle bi se 3 izlučiti sa nešto većom nadležnošću od ostalih, i to Lučka Kapetanija u Piranu za LR Sloveniju, Lučka Kapetanija Split za NR Hrvatsku i Lučka Kapetanija Kotor za NR Crnu Goru. Lučke Kapetanije kao terenski pomorsko-upravni organi ušle bi u sastav NO kotara i općina bilo kao posebni Sekretarijati za pomorsku upravu NOK (u Piranu, Pločama i Baru bili bi takvi Sekretarijati detaširani izvan sjedišta NOK), bilo u sastavu Sekretarijata za opće upravne poslove NO kotara odnosno općine kao posebni Odsjek za pomorsku upravu. Ovi izvršni organi pomorsko-upravne službe prema tome i budžetski postali bi organi NO kotara odnosno općine, koji bi rješavali personalna, disciplinska i dr. pitanja njihovih službenika i radnika. Ali u cilju što ravnomjernijeg rasporeda stručnih kadrova (postavljanje, premještanje i sl.) ne samo sa područja jedne republike, već i između njih, u rješavanju personalnih pitanja za ove kadrove, NO kotara i općina trebali bi biti ovisni o republičkim Sekretarijatima za saobraćaj. Ovo tim više, kad se radi o kadrovima za svjetioničarsku službu, pošto bi tu službu obzirom na njenu specifičnost trebalo ipak koncentrirati kod NOK u Kopru, Splitu i Kotoru sa više ekspoziroma pri drugim NOK odnosno općinama, koji su locirani na izloženim pozicijama.

Republički Sekretarijati za saobraćaj vršili bi veći dio upravnih poslova ove službe, koji su od općeg, za-

jedničkog interesa za Federaciju, istina uz predhodnu suglasnost Komiteta za saobraćaj i veze SIV, dok sve ostale poslove, koji su od naročito interesa za NR, ovi bi Sekretarijati vršili posve samostalno. Pri tome je od naročite važnosti da se saveznim propisom utvrdi nadležnost NO kotara i općina obalnog pojasa u vršenju poslova iz pomorsko-upravne službe.

Komiteo za saobraćaj i veze SIV kao kolegijalno tijelo sastavljeno od predstavnika republičkih Sekretarijata za saobraćaj, Saveza saobraćajnih komora FNRRJ, republičkih Saobraćajnih komora i drugih organizacija i ustanova rješavao bi, pored problema iz pomorske privrede (određivanje tarifa, predlaganje i poduzimanje mjera za napredovanje pomorstva i dr.) i veći dio poslova pomorsko-upravne službe, koji su u isključivoj nadležnosti Federacije i koji su od općeg, zajedničkog interesa za Federaciju. Pomorsko odjeljenje ovog Komiteta će prema tome u svoja 2 odsjeka a) za pomorsku upravu i b) za pomorsku privredu pripremati i rješavati akte Komiteta kao kolegijalnog organa i akte predsjednika Komiteta odnosno njegovog pomoćnika iz ovih službi.

Ovi organi; Komiteo za saobraćaj i veze SIV, Sekretarijati za saobraćaj NR i NO kotara odnosno općina po liniji pomorske uprave i društvene organizacije; Savez saobraćajnih komora FNRRJ, Saobraćajne komore NR, Udruženja jugoslavenskih pomorskih luka, brodarških poduzeća, brodograđevne industrije i dr. po liniji pomorske privrede u sklopu našeg općeg upravnog i privrednog sistema međusobno se upotpunjuju. Pri tom treba imati na umu, da nije privreda zbog uprave, već uprava zbog privrede, pa prema tome i organizacija naše pomorsko-upravne službe treba da sa svojim funkcijama kontrole i regulative bude usklađena sa organizacijom pomorske privrede.

Ovdje iznijeti prijedlog o reorganizaciji pomorsko-upravne službe kategorički traži da se predhodno detaljno proanalizira niz elemenata, koji su u tome od odlučnog utjecaja, ali ovaj prijedlog, kako je iznijet, samtram, može dobro poslužiti kao baza za diskusiju.