

TERITORIJALNA I STVARNA NADLEŽNOST DIREKCIJE POMORSKOG SAOBRAĆAJA U SPLITU*

Dr. sc. ANTE VUKOVIĆ**

UDK 359.5+354.71]
(497.13 Split)“1925/1949”
DOI 10.21857/yrvqqtw249
Pregledni znanstveni rad
Primljeno: 5. svibnja 2021.
Prihvaćeno za tisak: 17. studenoga 2021.

Cilj je ovog rada raščlaniti poslove/djelatnosti kojima se bavila, u dvadesetogodišnjem razdoblju (1925. – 1941. te 1945. – 1949.), Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu. Poslove koje je vodila ova središnja državna vlast za sve djelatnosti pomorstva na teritoriju naše obale bili su raznovrsni. Tako je, na primjer, u stvarnoj nadležnosti Direkcije bilo: a) upravljanje primorskim javnim dobrom, b) nadzor nad plovidbom, c) unaprjeđenje brodarstva i brodogradnje, d) ribarstvo i športski ribolov, e) projektiranje, građenje i održavanje luka, pristaništa i drugih objekata na moru, f) rad s pomorcima i drugi poslovi. Istraživanje, temeljeno na analizi dijela bogatog arhivskog gradiva iz Državnog arhiva u Splitu te hrvatske pravne i pomorske povijesti, otkriva njene brojne, ali široj znanstvenoj i stručnoj javnosti nedovoljno poznate djelatnosti iz tematike pomorske uprave. Kraljevina SHS, Kraljevina Jugoslavija te FNRJ izgradile su sustav organizacije pomorskih uprava po uzoru na austrijsku Središnju pomorsku vladu u Trstu, osnovanu 1850. godine. Što se tiče pravnog statusa pomorskog dobra, Direkcija je u svakodnevnom radu provodila odredbu po kojoj je morska obala doista javno dobro u općoj uporabi te se na njoj ne mogu stjecati stvarna prava, a može se dodijeliti na uporabu povlasticom (koncesijom). Zaključak je kako je Direkcija zadaće raspolaganja, upravljanja te nadzora pomorskog dobra obavljala uredno i savjesno.

Ključne riječi: *Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu; upravljanje pomorskim javnim dobrom; nadzor nad plovidbom; gradnja objekata na moru; povlastice.*

* U ovom se radu dublje razrađuje tema o kojoj je autor prethodno pisao te objavio rad pod naslovom »Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu: središnja upravna vlast za sve poslove pomorstva naše obale (1925. – 1941.) (1945. – 1949.)«, kao poglavlje u knjizi Vuković, A., *Pomorsko pravo i pomorsko dobro, članci, ogleđi i rasprave*, Društvo prijatelja kulturne baštine, Split, 2021., str. 31-53.

** Dr. sc. Ante Vuković, znanstveni suradnik u polju prava, Račkoga 7, 21000 Split, e-adresa: antevukovi674@gmail.com.

1. UVOD

Pomorsko je dobro stvar koja se nalazi izvan imovinskopravnog prometa i za koju važi poseban pravni režim. To dobro služi općoj uporabi svih fizičkih i pravnih osoba, a koncesija je odobrenje koje vlast daje pojedinoj osobi zbog obavljanja ugovorenih djelatnosti na dijelu pomorskog dobra, na određeno vrijeme.

Pomorska uprava (engl. *Marine Authority*; njem. *Meeresverwaltung*; franc. *Administration maritime*) je grana državne uprave u čiju nadležnost spada reguliranje pomorstva, a konkretna organizacijska forma pomorsko-upravnih organa razlikuje se u pojedinim zemljama. Tako su u Republici Hrvatskoj, sa sjedištem u Zagrebu, za poslove pomorstva nadležni Ministarstvo mora, pomorstva i infrastrukture, Uprava pomorstva i Uprava sigurnosti plovidbe. U Upravi pomorstva su Sektor održivog razvoja pomorstva i Sektor za pomorsko dobro te službe, odjeli i odsjeci.

Prije stotinjak godina, državnu politiku vezanu za upravu na pomorskom dobru, između dva svjetska rata (1925. – 1941.) i neposredno nakon II. svjetskog rata (1945. – 1949.), provodila je Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu. Tada je grad Split bio glavna uvozna i izvozna luka Kraljevine Jugoslavije te se intenzivno razvijao u broju stanovnika i industriji. U hrvatskoj pravnoj znanosti, o pomorsko-pravnoj povijesti na našoj obali, neposredno prije I. svjetskog rata i između dva svjetska rata, pisali su Brajković, Degan, Grabovac, Filipović, Bolanča, Vojković, Vladušić i drugi. Međutim, o djelatnostima koje je obavljala ova Direkcija nismo pronašli javno dostupne radove iz znanstvenog polja prava, pa je to bio motiv autoru za istraživanje povijesnog gradiva, prvenstveno u Državnom arhivu u Splitu. U pitanju je golema arhiva sačuvana u četrdeset četiri knjige, tristo sedamdeset osam kutija i četrdeset osam dužnih metara različitih akata, a traženje pojedinih materijalnih potvrda za dokazivanje hipoteze o opravdanosti postojanja spomenute Direkcije, bio je posao ravan »traženju igle u plastu sijena«.

Rad je podijeljen na pet poglavlja. U drugom poglavlju, koje slijedi odmah nakon uvoda, obrađena je tematika osnivanja Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu. Na temelju široke, cjelovite i potpune analize postojeće domaće pravne i povijesne literature proizlazi zaključak kako je Direkcija djelovala od 1925. do 1941. te od 1945. do 1949. godine. U trećem poglavlju rasčlanjuje se unutarnji ustroj, najprije Pomorske oblasti u Bakru (1920. – 1924.), a zatim i Direkcije koja je od nje preuzela upravu na našoj obali. Središnji je dio ovog rada obrada nadležnosti Direkcije i širok krug djelatnosti koje je obavljala na pomorskom dobru bivše države Kraljevine Jugoslavije te DFRJ-a i FNRJ-a. U zaključku je sinteza provedenog istraživanja u jedinstven, jasan i potpun članak.

2. OSNIVANJE DIREKCIJE POMORSKOG SAOBRAĆAJA U SPLITU

Nakon I. svjetskog rata, u novoj državi Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca poslove koje je ranije vodila Središnja pomorska vlada u Trstu (1850. godine), odnosno Pomorska vlada u Trstu (1870. godine) preuzela je nova javna ustanova. Uredbom o organizaciji pomorske uprave (u daljnjem tekstu: Uredba),¹ osnovana je Pomorska uprava Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca. Tako je, nakon gotovo 70 godina postojanja (razdoblje od 1850. do 1918. godine), prestala djelovati Pomorska vlada u Trstu² za koju, na primjer, Piplović smatra kako je bila »(...) jedna dobro organizirana ustanova koja je upravljala svim poslovima pomorskog gospodarstva od obuke kadrova, plovidbe, ribarstva i donosila propise za djelatnosti koje su imale veze s morem.«³ Međutim, golemi obalni prostor koji je poslije Bečkog kongresa dobila Austrija, kao feudalna i apsolutistička država u prvom razdoblju nije znala dobro iskoristiti i trebalo joj je puno vremena da u cijelosti shvati značenje mora i pomorskih djelatnosti.⁴

Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca zadržala je vrlo slično ustrojstvo pomorske vlasti. Također su na snazi ostali svi dotadašnji propisi pomorskog prava Austrije, a na području upravnog prava postojeća regulativa usklađena je s novim državnim poretom.⁵ Jednako je bilo nakon II. svjetskog rata kada je Kraljevina Jugoslaviju zamijenila DFR Jugoslavija.

Odmah po formiranju, Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca pokušala je uspostaviti upravnu vlast na moru. Pomorska oblast u Rijeci preuzela je funkcije bivše vlade u Rijeci, a nakon upada D'Annunzia preselila se u Bakar, pa ovaj pokušaj nije uspio. U isto vrijeme (1918. godine) provizorna Pokrajinska vlada u Splitu osnovala je Povjerenstvo za pomorstvo koje je trebalo preuzeti pomorsku upravu nad neokupiranim dijelovima obale nad kojima je jurisdikciju do tada

¹ *Službene novine Kraljevstva Srba, Hrvata i Slovenaca*, br. 95, od 18. rujna 1919.

² Godine 1850. osnovana je Središnja pomorska vlada u Trstu koja je, na tada moderan način, uredila pomorsku administraciju. Kao posljedica Austro-Ugarske naredbe Središnja pomorska vlada u Trstu ukida se 1870. godine i nastaju dvije ustanove koje vode računa o pomorskoj upravi: 1. Pomorska vlada u Trstu (*Governo marittimo*) za pomorsko područje austrijske uprave i 2. Mađarska pomorska uprava u Rijeci (*Governo ungarico marittimo*) za ugarsko-hrvatsku obalu. Izvršna tijela tih pomorskih vlada bile su lučke ustanove.

³ Piplović, S., *Pomorska vlada u Trstu*, *DG Jahrbuch*, god. 20 (2013.), str. 319-346.

⁴ Pejdo, T., *Politika Austrije (Austro-Ugarske) prema brodarstvu Dalmacije od 1850. do 1880. godine*, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, god. 50 (2008.), str. 276.

⁵ Brajković, V.; Čolović, I.; Filipović, V.; Jakaša, B.; Katičić, N.; Pallua, E.; Tomašić, S.; Triva, S., *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama*, Narodne novine, Zagreb, 1981., str. XII.

imala Pomorska vlada u Trstu. Ni ovaj pokušaj uvođenja nove uprave na regionalnoj osnovi nije uspio.⁶ Uvođenje nove uprave nadležne za cijelo Kraljevstvo Srba, Hrvata i Slovenaca konačno je uspjelo osnivanjem Pomorske uprave Ministarstva saobraćaja pred kraj 1919. godine. Pomorska uprava stoji pod vrhovnom upravom Ministarstva saobraćaja, a ministar saobraćaja je najviša instanca u administrativnom postupku. Središnja upravna vlast za sve poslove pomorstva je Pomorska oblast, a sjedište joj određuje ministar saobraćaja. Pomorska oblast, kao odjel Ministarstva saobraćaja, obavlja samostalno sve osobne i stvarne poslove pomorske uprave, a osobito broderske, trgovačko-prometne, ribarske, tehničke i zdravstvene. Drugim riječima, središnja vlada u Beogradu kroz Ministarstvo saobraćaja preuzima potpunu nadležnost nad pomorskim dobrom koje je stekla ujedinjenjem. Uredbu je donio ministar saobraćaja Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca Milorad Drašković, a sastoji se od jedanaest članaka. U važnijim poslovima (npr. pomorsko-trgovačkim pitanjima) Pomorska oblast morala je saslušati mišljenje Trgovačko-pomorskog vijeća kao savjetodavnog tijela (čl. II.).⁷

Izvršna tijela Pomorske oblasti su: a) lučka poglavarstva, b) lučka odaslanstva, c) lučka odpravništva, d) lučka izloženstva i e) lazareti (čl. III.). Pomorska oblast ima pet odjeljenja: 1.) Administrativno-trgovačko, 2.) Nautičko, 3.) Tehničko, 4.) Računsko odjeljenje te 5.) Ekonomat i pomoćni uredi.

Cijela obala Kraljevstva sa svim otocima razdijeljena je u pomorske okruge na čelu kojih stoje lučka poglavarstva, kao oblast prvog stupnja. Ovi se okruzi dijele na podokruge kojima upravljaju lučka odaslanstva i lučka odpravništva, a potonja imaju svoja izloženstva. Na čelu lučkih poglavarstava stoji lučki poglavar, lučkim odaslanstvima predstoji lučki činovnik, a lučkim odpravništvima carinski činovnik, lučka izloženstva vodi lučki čuvar ili osposobljeni namještenik financijske straže. Pomorski lazareti stoje pod upravom jednog lučkog činovnika.⁸

⁶ Državni arhiv u Splitu, Sig. HR-DAST-16 Direkcija pomorskog saobraćaja (Pomorska oblast SHS) Bakar, Split (1919. – 1941.); 1919. – 1941., Knj. 44, kut. 378; 48.0. Izradila Gordana Tvrdić.

⁷ U Naredbi o ustrojstvu Trgovačko-pomorskog vijeća, objavljenoj u časopisu *Naše more*, svezak za januar 1920., Dubrovnik stoji: »Na temelju čl. II. Uredbe, uspostavlja se Trgovačko-Pomorsko Vijeće, kao savjetodavno tijelo Pomorske uprave, za sva važnija pomorsko-trgovačka pitanja. U ovo tijelo biraju se: svaka trgovačko-obrtna komora sa sjedištem na morskoj obali, te svako priznato strukovno i staleško udruženje pomoraca po jednog člana i njegova zamjenika. Sjednice Trgovačko-Pomorskog Vijeća saziva Predsjednik Pomorske oblasti prema potrebi.« Također, vidi i Bartulović, Ž., *Iz pravno-pomorske povijesti Rijeke i Suška*, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 23 (2002.), br. 2, *Supplement*, str. 243-266.

⁸ Ukupno je bilo pet okruga: 1.) Pomorski okrug Sušak, 2.) Pomorski okrug Šibenik, 3.) Pomorski okrug Split, 4.) Pomorski okrug Dubrovnik i 5.) Pomorski okrug Meljine.

Pomorska oblast u Bakru prva je središnja vlast za sve poslove pomorstva u novoj državi i ustrojena je, što je vrlo važno istaknuti, kao jedinstvena upravna vlast za cjelokupno područje obale nove države. Funkcionirala je pet godina te donijela više naredbi i okružnica.⁹

Rješenjem ministra saobraćaja od 30. listopada 1925. godine M. S. br. 3071/25, na temelju ovlaštenja iz čl. II. st. 1. Uredbe, Pomorska oblast u Bakru preseljena je u Split te je preustrojena pod novim nazivom Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu (u daljnjem tekstu: Direkcija).¹⁰ Izbor Splita za djelovanje najvažnije pomorske ustanove bio je razuman i razumljiv jer je u to doba Split bio najveće primorsko središte u Jugoslaviji.¹¹ Sjedište Direkcije nalazilo se u prizemlju zgrade Lučkog poglavarstva blizu Mletačkog pristana na Novoj obali,¹² njeno nautičko odjeljenje u odsjeku za pomorske svjetionike u starome muzeju, a računski odsjek u općinskoj zgradi Delegacije financija. Za ravnatelja je imenovan Budislav Stipanović. Vrlo je brzo prizemlje zgrade bilo nedovoljno veliko za narasle potrebe Direkcije pa je u početku 1925. godine odlučeno zgradu nadograditi za još jedan kat.¹³ Split je ovim premještajem dobio opet novi uvjet svoga razvitka.¹⁴

Postojanje Direkcije nesporno je za razdoblje od 1925. do 1941. godine. Je li Direkcija djelovala i u razdoblju od 1945. do 1949. godine? Relevantni pravni izvori nemaju jednoznačan odgovor na ovo pitanje. Po našem je mišljenju najrelevantniji izvor *Službeni list Demokratske Federativne Jugoslavije* iz 1945. godine, koji ne postoji u Sveučilišnoj knjižnici u Splitu, a veliko je pitanje postoji li još uvijek u nesređenoj dokumentaciji Državnog arhiva u Splitu. Iz drugih dostupnih izvora proizlazi kako je od 1944. godine djelovala Direkcija pomorske plovidbe u Beogradu (kao dio Ministarstva saobraćaja) s glavnim Upravama

⁹ Pomorska uprava u Bakru bila je pod vrhovnom upravom Ministarstva saobraćaja, a Pomorska oblast u Bakru obavljala je sve osobne i administrativne poslove Pomorske uprave. Izvršni organi Pomorske oblasti su: lučka poglavarstva, kojima su podređena lučka odaslanstva, lučka otpravništva, lučka izloženstva i lazareti. U sastavu Pomorske oblasti u Bakru djelovalo je ukupno pet odjeljenja: 1. Administrativno-trgovačko odjeljenje, 2. Nautičko odjeljenje, 3. Tehničko odjeljenje, 4. Računsko odjeljenje, 5. Ekonomat i pomoćni uredi. Vidi više u *Jugoslavenski pomorac*, Zagreb, br. 10, od 16. svibnja 1924., str. 2.

¹⁰ Piplović, S., *op. cit.*, str. 346.

¹¹ Piplović, S., *Izgradnja i uređenje Pomorskog muzeja u Splitu*, u: Radić, Z. (ur.), *More – hrvatsko blago*, vlastita naklada, Zagreb, 2016., str. 527.

¹² Zgradu je potkraj XIX. stoljeća projektirao nadmjernik dr. Frane Rupčić, a svečano je otvorena 1892. godine. Vidi više kod Piplović, S., *Izgradnja Splita između sovjetskih ratova*, Društvo arhitekata Splita, Društvo prijatelja kulturne baštine u Splitu, Split, 2008., str. 98.

¹³ *Novo doba*, Split, 23. listopada 1925., str. 4.

¹⁴ *Jugoslavenski pomorac*, Zagreb, br. 19, od 1. prosinca 1924., str. 5.

pomorstva u Splitu i Rijeci.¹⁵ Godine 1946. osnovano je Savezno ministarstvo pomorstva, ukida se Direkcija pomorske plovidbe sa sjedištem u Beogradu, a Uprava pomorstva prebacuje se u Split.¹⁶ ¹⁷ S druge strane, u Pomorskom leksikonu piše: »God. 1945. poslovi p. u. prešli su na Glavnu upravu pomorstva Ministarstva saobraćaja SFRJ i na njezine izvršne organe (Direkcija pom. saobraćaja u Splitu s 5 pom. poglavarstava, lučkim kapetanijama i zastupništvima). God. 1946. osn. je Ministarstvo pomorstva FNRJ, koje je rukovalo pom.-upravnom službom i pom. privredom (za brodogradnju Centralna uprava brodogradnji); Gl. uprava luka i pom. plovni putova, poslije Direkcija pom. saobraćaja imala je sjedište u Splitu.«¹⁸

Na temelju svega navedenog, smatramo kako je pomorska vlast u Splitu i nakon II. svjetskog rata, u potpuno novom društveno-političkom okruženju, u razdoblju administrativnog upravljanja gospodarstvom nastavila s radom i obavljanjem istih ili vrlo sličnih poslova kao u razdoblju od 1925. do 1941. godine. Je li pomorsku politiku nove države provodila pod nazivom Pomorska uprava u Splitu ili pod nazivom Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu (1945. – 1949.), nije najvažnije pitanje. Uprava pomorstva koja djeluje u 1946. godini vodi evidenciju brodova, nadzire opremu brodova, vrši nadzor nad plovidbom i redom u lukama, skrbi o mjerama sigurnosti plovidbe i kontrolira njihovu primjenu, dakle vrši poslove upravnog i nadzornog tijela.¹⁹ Godine 1947. Ministarstvo pomorstva rukovalo je pomorsko-upravnom službom preko Uprave pomorstva u Splitu (koja se od 17. ožujka 1947. do 29. rujna 1947. godine nazivala Glavna uprava luka i pomorskih putova, a zatim Direkcija pomorskog saobraćaja), a po njenom ukidanju 19. travnja 1949. godine (Uredba o osnivanju direkcija luka, *Službeni list FNRJ*, 35/1949) preko triju direkcija luka: sjevernog, srednjeg i južnog Jadrana sa sjedištem u Rijeci, Splitu i Dubrovniku.²⁰

¹⁵ Pecotić, J., Organizacija pomorske upravne službe u NOB-i, *Naše more*, god. 5 (1958.), br. 3, str. 153.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Direkcija pomorske plovidbe ukinuta je Uredbom o ukidanju Direkcije pomorske plovidbe (*Službeni list FNRJ*, br. 1/1947, od 3. siječnja 1947.). Poslove iz njene nadležnosti nastavila su obavljati državna pomorsko-brodarska i pomorsko-agenturska poduzeća općedržavnog značaja.

¹⁸ Vidi *Pomorski leksikon*, Jugoslavenski leksikografski zavod »Miroslav Krleža«, Zagreb, 1990., str. 879.

¹⁹ Pecotić, J., *op. cit.*, str. 153.

²⁰ Vidi *Pomorska enciklopedija*, Jugoslavenski leksikografski zavod »Miroslav Krleža«, 8. svezak, Zagreb, 1989., str. 350.

3. USTROJSTVO DIREKCIJE

U razdoblju od 1926. do 1940. godine, Direkcija je izdala ukupno četrnaest posebnih publikacija pod nazivom *Pomorski godišnjak*, koje su u to vrijeme na najbolji mogući način ilustrirale njenu unutarnju organizaciju.²¹ Kao što će se vidjeti u nastavku ovog rada, broj zaposlenih u Direkciji povećavao se kroz odjele, odsjeke i izvršna tijela u skladu s povećanjem opsega poslova.

Prema *Pomorskom godišnjaku*, stanje koncem 1926. godine, ustroj Pomorske uprave Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca podjeljen je na pet međusobno povezanih dijelova: I. Ministarstvo saobraćaja s četiri odjeljenja: 1. Adiministrativno-pravno odjeljenje, 2. Saobraćajno-komercijalno odjeljenje, 3. Tehničko odjeljenje i 4. Brodarsko odjeljenje; II. Generalna direkcija državnih željeznica; III. Direkcija pomorskog saobraćaja sa šest odjeljenja: 1. Uprava, 2. Nautičko odjeljenje, 3. Odjeljenje za održavanje i građenje, 4. Odjeljenje za gradnju brodova i mašinsku službu, 5. Financijsko-ekonomno odjeljenje te 6. Administrativno-komercijalno odjeljenje; IV. Eksekutivna lučka služba s pet lučkih kapetanija I. reda na Sušaku (četiri lučke kapetanije II. reda i dvanaest lučkih zastupništva), Šibeniku (tri lučke kapetanije II. reda i jedanaest lučkih zastupništva), Splitu (šest lučkih kapetanija II. reda i šest lučkih zastupništva), Dubrovniku (dvije lučke kapetanije II. reda i šest lučkih zastupništva) i Meljinama (tri lučke kapetanije II. reda i šest lučkih zastupništva); V. Pomorsko-građevinske sekcije na Sušaku, Splitu, Dubrovniku i Opuzenu. U ovom Godišnjaku nalaze se i dvije tablice; VI. Tabelarni prikaz lučkih ureda: lučke kapetanije I. reda, lučke kapetanije II. reda te lučka zastupništva; VII. Tabelarni prikaz pomorskih građevinskih sekcija na Sušaku, u Splitu i Dubrovniku te pomorsko građevinsko zastupništvo u Opuzenu.

Istaknuli smo kako je broj zaposlenih u Direkciji rastao s povećanjem opsega njenih djelatnosti, raspoređenih kroz nove odjele, odsjeke i izvršna tijela. Ovu tezu dokazuje shematizam Pomorske uprave, objavljen u *Pomorskom godišnjaku* za razdoblje od 1939. do 1940. godine. Prema njemu, četiri osnovne sastavnice Pomorske uprave Kraljevine Jugoslavije bile su: I. Ministarstvo saobraćaja, II. Direkcija pomorskog saobraćaja, III. Egsekutivna lučka služba i IV. Pomorsko-građevinske sekcije.

Direktor Direkcije bio je Visin Rikard umjesto Budislava Stipanovića, a činila su je četiri odjeljenja: 1. Opće odjeljenje, 2. Brodarsko odjeljenje, 3. Građevinsko odjeljenje i 4. Mašinsko-brodograđevno odjeljenje. Opće odjeljenje imalo je četiri odsjeka: 1. Personalni odsjek, 2. Administrativno-pravni odsjek, 3. Ribarski

²¹ Autor članka napravio je u Sveučilišnoj knjižnici u Splitu uvid u sadržaj pojedinih Pomorskih godišnjaka.

odsjek, 4. Računovodstvo pri Direkciji. Brodsko odjeljenje imalo je: 1. Nautički odsjek, 2. Prometni odsjek i 3. Odsjek sigurnosti plovidbe. Građevinsko odjeljenje činili su sljedeći odsjeci: 1. Odsjek za održavanje i građenje, 2. Revizionni odsjek te 3. Geodetski odsjek. Mašinsko-brodograđevno odjeljenje sastojalo se od: 1. Mašinsko-brodograđevnog odsjeka, 2. Odsjeka za inspekciju parnih kotlova te 3. Odsjeka za održavanje i pogon plovniha objekata i za radionice. Postojala je i Vojna delegacija pri Direkciji pomorskog saobraćaja. Egzekutivna lučka služba podijeljena je na pet okruga: 1. Pomorski okrug Sušak (jedna lučka kapetanija I. reda, pet lučkih kapetanija II. reda, trinaest lučkih zastupništva), 2. Pomorski okrug Šibenik (jedna lučka kapetanija I. reda, jedna lučka kapetanija II. reda, deset lučkih zastupništva), 3. Pomorski okrug Split (jedna lučka kapetanija I. reda, osam lučkih kapetanija II. reda, šest lučkih zastupništva), 4. Pomorski okrug Dubrovnik (jedna lučka kapetanija I. reda, tri lučke kapetanije II. reda, sedam lučkih zastupništva), 5. Pomorski okrug Kotor (jedna lučka kapetanija I. reda, četiri lučke kapetanije II. reda, tri lučka zastupništva). Pomorsko-građevinske sekcije bile su organizirane na Sušaku, u Šibeniku, Splitu, Dubrovniku i Opuzenu. Lučki uredi uredovali su putem lučkih kapetanija I. reda, lučkih kapetanija II. reda i lučkih zastupništva.

4. NADLEŽNOST

U pravnoj teoriji, nadležnost (engl. *Jurisdiction*; franc. *Jurisdiction*; njem. *Zuständigkeit*) je, u objektivnom smislu, djelokrug poslova određenog suda ili drugoga tijela, a u subjektivnom smislu, pravo i dužnost određenog suda ili drugoga tijela da postupa u određenoj pravnoj stvari ili da poduzme samo određenu radnju. Nadležnost drugih tijela može se odrediti zakonom i podzakonskim propisom, odnosno autonomnim općim aktima.²²

4.1. Teritorijalna nadležnost

Mjesna ili teritorijalna nadležnost označava područje državnog teritorija na kojem pojedini državni organ može obavljati poslove iz svoje stvarne nadležnosti. Ponovimo, Pomorska oblast u Bakru ustanovljena je kao jedinstvena upravna vlast za cijelu obalu nakon što je Rapalskim ugovorom iz 1920. godine konačno izvršeno razgraničenje između Italije i Jugoslavije (Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca). Jugoslavija je preuzela suvereno upravljanje obalom i morem od Sušaka do ušća Bojane, osim kvarnerskih otoka Cresa i Lošinja, grada Zadra,

²² *Pravni leksikon*, Leksikografski zavod »Miroslav Krleža«, Zagreb, 2007., str. 767.

Palagruže i otočnih grupa Lastova. Direkcija je svoju nadležnost protezala i na jugoslavenske brodove koji su plovili izvan jugoslavenskog teritorijalnog mora. U te je svrhe djelovala vrlo brojna konzularna služba.²³

4.2. Stvarna nadležnost

Pod stvarnom nadležnošću podrazumijevaju se prava i dužnosti jednog organa da rješava o pojedinim istim ili istovrsnim upravnim stvarima iz određene materije. Putem stvarne nadležnosti određuje se vrsta organa koji treba voditi upravni postupak u određenoj upravnoj stvari. Stvarna nadležnost za rješavanje u upravnom postupku određuje se prema zakonu i po propisima zasnovanih na zakonu kojima se regulira određena upravna oblast ili određuje nadležnost pojedinih organa.

4.2.1. Upravljanje pomorskim javnim dobrom

Za temu ovog rada, od velike je važnosti odrediti pravnu prirodu pomorskog dobra. Prema Deganu: »(...) pomorsko dobro dio je šireg pojma javnoga dobra izvan vlasničkog prava raspolaganja bilo koga, ali je u općoj uporabi. Uz pomorsko dobro u koje po naravi stvari potpadaju dijelovi mora i kopna, javno dobro su također i javne ceste, rijeke, jezera te narodno kulturno i umjetničko blago. Sve se to ne smije stavljati u promet i otuđivati, čak niti voljom zakonodavca.«²⁴ Opća dobra nisu u vlasti nekog pravnog subjekta, nego se na njima prostire javna vlast (vlast države) koja time nastupa u ulozi suvereniteta, a ne vlasnika. Država skrbi nad tim dobrom, njima upravlja (neposredno ili posredno) pažnjom dobrog domaćina i za to odgovara.²⁵

Teritorij Republike Hrvatske bio je u prošlosti u sastavu različitih zajednica, a status pomorskog dobra zavisio je od države koja je u određenom razdoblju imala suverenitet na tom području. Morska je obala, kao najznačajniji objekt pomorskog dobra »općeno ili javno dobro« (§ 287. Austrijskog građanskog zakonika iz 1811. godine).²⁶ Donošenjem Naredbe br. 37.000 od 14. svibnja 1914. godine

²³ Organizacija konzularne službe u 1939 godini, *Pomorski godišnjak za 1939-40*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd, godina XII-XIV, 1940., str. 30-39.

²⁴ Degan, V. Đ., *Pravna narav pomorskoga dobra*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 56 (2017.), br. 171, str. 5-18.

²⁵ Gavella, N.; Josipović, T.; Gliha, I.; Belaj, V.; Stipković, Z., *Stvarno pravo*, svezak 1, Narodne novine, Zagreb, 2007., str. 137.

²⁶ U Dalmaciji je važio od 1. siječnja 1816., a u Hrvatskoj i Slavoniji od 1. svibnja 1853.

o provedbi zakonskog članka XXV. od godine 1914. i o koncesijama na morskoj obali (u daljnjem tekstu: Naredba iz 1914.),²⁷ prestao je vrijediti ovaj paragraf,²⁸ a pomorsko dobro postaje »javno dobro«. U razdoblju između dva svjetska rata i neposredno nakon II. svjetskog rata, u *legislativi*, kao i u doktrini, pomorsko je dobro »općeno ili javno dobro«, »javno dobro«, »pomorsko javno dobro« i »pomorsko javno dobro u općoj upotrebi«.

Prvi cjeloviti propis o pomorskom dobru sadržan je u Uredbi sa zakonskom snagom o pomorskom javnom dobru od 10. svibnja 1939. godine (u daljnjem tekstu: Uredba iz 1939.). S aspekta kontinuirane pravne tradicije, taj je pravni akt posebno relevantan jer je bio prvi izvorno hrvatski pravni propis koji je uređivao materiju pomorskog dobra, a koji se u formi pravnih pravila primjenjivao sve do 1974. godine.²⁹

Danas pomorskim dobrom upravlja, vodi brigu o zaštiti i odgovara Republika Hrvatska, neposredno ili putem jedinica lokalne samouprave, odnosno regionalne samouprave. Upravljanje pomorskim dobrom podrazumijeva održavanje, unaprijeđenje, brigu o zaštiti pomorskog dobra u općoj uporabi te posebnu uporabu ili gospodarsko korištenje pomorskog dobra temeljem koncesije ili koncesijskog odobrenja, a može biti redovno i izvanredno. Redovno upravljanje pomorskim dobrom obavlja se u skladu s godišnjim planom gradova/općina, a sadržava brigu o zaštiti i održavanju pomorskog dobra u općoj uporabi. Izvanredno upravljanje pomorskim dobrom, o kojem vode brigu županije, obuhvaća sanaciju pomorskog dobra izvan luka nastalu zbog izvanrednih događaja i izradu prijedloga granice pomorskog dobra i njezinu provedbu, u skladu s godišnjim planom upravljanja.³⁰

4.2.1.1. *Pravni izvori o upravljanju pomorskim dobrom*

Na području upravnog prava postojeća regulativa Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, odnosno Kraljevine Jugoslavije usklađivana je s novim državnim poretkom. Pravni izvori o upravljanju pomorskim dobrom bili su spomenuta austrijska Naredba iz 1914. godine te jugoslavenska Uredba iz 1939. godine.

²⁷ *Sbirka naredaba Obćinama*, 30. svibnja 1914. godine, sv. IV, str. 176-179, Naredbom iz 1914. prestao je vrijediti paragraf 278. Austrijskog građanskog zakonika iz 1811. godine.

²⁸ Bolanča, D., *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003., str. 15.

²⁹ Sagarić, K., *Pomorsko dobro, Priručnik za polaznike/lice*, Pravosudna akademija, Zagreb, 2015., str. 15-16.

³⁰ Članak 10. i 11. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (*Narodne novine*, br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 103/2011, 56/2016, 98/2019).

Važnost Uredbe iz 1939. godine ogleda se u njenim sljedećim atribucijama:

1.) predstavlja prvi pravni akt na našoj obali koji na cjelovit i suvremen način definira pojam pomorskog dobra, njegove granice, korištenje, upravljanje, nadzor i evidenciju,³¹

2.) iznimku od pravila kako je pomorsko dobro opće dobro, predstavlja isključivo odluka nadležnih vlasti o »skidanju s pomorskog dobra toga obilježja i određivanje uvjeta za stjecanje stvarnih prava«,

3.) stupanjem na snagu Uredbe iz 1939. godine, prestala je vrijediti Naredba iz 1914. godine,³²

4.) predstavljala je temelj svih kasnijih pravnih regulativa pomorskog dobra, uključujući nekretnine koje čine pomorsko dobro, a čak se može ocijeniti da su njena rješenja u nekim dijelovima doktrinarno prihvatljivija nego u kasnijim rješenjima,³³ ima poseban senzibilitet za valjano stečena stvarna prava, koja ostaju na pomorskom javnom dobru sve do provođenja postupka izvlaštenja uz plaćanje naknade,³⁴

5.) u formi pravnih pravila primjenjivala se sve do 1974. godine, odnosno do donošenja Zakona o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima.³⁵

Smatramo da su glavni nedostaci u Uredbi iz 1939. godine sljedeći:

1.) ne postoji niti jedna njena odredba koja se tiče roka na koji se pomorsko dobro daje u koncesiju. Ovu tvrdnju potpomažu mnogobrojni spisi u fondu HR-DAST-16 Državnog arhiva u Splitu, iz kojih je vidljivo vrlo opširno navođenje svih stavki iz odnosa davatelj koncesije-koncesionar, pri čemu ni u jednoj stavci rok nije preciziran. Kada rok na koji se daje koncesija nije preciziran, onda se u cijelosti dovodi u pitanje pravna priroda koncesija (vremenska ograničenost).

³¹ Vladušić, J., *Određivanje granica pomorskog dobra u hrvatskom pravu*, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 46 (2009.), br. 1, str. 221.

³² Vojković, G.; Štambuk-Šunjić, M., *Pravni status hrvatske morske obale od stupanja na snagu Općeg građanskog zakonika do 1914. godine*, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 44 (2007.), br. 2, str. 281.

³³ Jug, J., *Stvarna prava na pomorskom dobru?*, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 34 (2013.), br. 1, str. 277-305.

³⁴ Stanković, G.; Tuhtan Grgić, I., *Posljedice uračunavanja vrijednosti ulaganja u objekte na pomorskom dobru u određivanju iznosa temeljnog kapitala u postupku pretvorbe društvenog poduzeća u trgovačko društvo*, u: Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, knjiga 42, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018.

³⁵ *Narodne novine*, br. 19/1974, 39/1975, 17/1977 i 18/1981.

2.) upis pomorskog javnog dobra u zemljišne knjige nije obvezan, nego fakultativan. Filipović naglašava da »(...) prema propisima još iz Austro-Ugarske, sva javna dobra (među kojima spada i pomorsko dobro) bila su evidentirana u Popisu i za javna dobra, dok se njihov redovni upis nije vršio kao za ostale nekretnine privatno pravne prirode. Za vrijeme stare Jugoslavije donesen je 13. V. 1930. Zakon o unutrašnjem uređenju, osnivanju i ispravljanju zemljišnih knjiga (koje se i danas primjenjuju kao pravno pravilo?!).« U čl. 1. st. 2. toga zakona kaže se: »Javno dobro upisaće se u zemljišne knjige samo po predlogu. Predlog može staviti javna vlast koja je ovlaštena da privatno-pravno raspolaze tim dobrom, kao i svaki onaj kome pripada na njemu neko pravo, koje se može upisati u zemljišne knjige.«³⁶

Fakultativnom odredbom »može«, umjesto kogentnom odredbom »mora« prekinut je kontinuitet evidencije pomorskog javnog dobra započet austrijskom Naredbom iz 1914. godine.

Nakon II. svjetskog rata u Socijalističkoj Republici Hrvatskoj u formi pravnih pravila, a na temelju odredbe čl. 4. Zakona o nevažnosti pravnih propisa donesenih prije 6. travnja 1941. godine i za vrijeme neprijateljske okupacije, primjenjivale su se odredbe AGZ-a i Uredbe sa zakonskom snagom o pomorskom javnom dobru Kraljevine Jugoslavije iz 1939. godine, koja je pomorsko dobro proglašavala pomorskim javnim dobrom u općoj uporabi.³⁷

4.2.1.2. Upravljanje pomorskim dobrom

Prema Naredbi iz 1914. godine, javnim dobrom upravlja pomorska uprava (pomorska oblast i autonomna upravna oblast). Pomorska uprava ovlaštena je u ime države, fizičkim i pravnim osobama izdati **dozvolu** zbog upravljanja javnim dobrom.³⁸ Dozvole su strogo osobne i neprenosive od jedne osobe na drugu

³⁶ Filipović, V., *Stvarna prava na pomorskom dobru*, u: Hlača, V. (ur.), *Pomorsko dobro – društveni aspekti upotrebe i korištenja*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996., str. 42.

³⁷ Vidi Frković, S., *Stečena prava na pomorskom dobru*, u: Jelčić, O. (ur.), *Nekretnine kao objekti imovinskih prava, izvlaštenje, denacionalizacija, hipoteka, koncesije, sukcesija, stečena prava na pomorskom dobru*, Narodne novine, Zagreb, 2004., str. 54.

³⁸ U §4. Naredbe iz 1914., bilo je određeno: »Podjeljivanje dozvole za radnje i naprave, spojene s izključivom ili privilegiranom uporabom morske obale ili za prava spojena s takvom uporabom, spada u djelokrug pomorske uprave, u Hrvatskoj i Slavoniji pako sa pomorskoga stanovišta u djelokrug pomorske uprave, a sa stanovišta autonomije tih zemalja u djelokrug tamošnjih autonomnih oblasti. Dozvola se može podijeliti samo na izvjestno vrijeme, te se ta dozvola može u Hrvatskoj i Slavoniji smatrati podijeljenom samo onda, ako je podijeljena kako sa strane pomorske uprave tako i sa strane autonomne uprave kraljevina Hrvatske i Slavonije.«

osobu, a izdaju se najdulje na godinu dana. Vojković-Štambuk-Šunjić zapažaju kako je »(...) ovaj paragraf napokon, istina na jednostavan i dosta općeniti način, uveo suvremen koncesijski sustav na hrvatskoj morskoj obali (preciznije: onom dijelu koji je bio u doseg autonomne vlasti«. ³⁹ Međutim, nije točna njihova konstatacija da »(...) postojeći izvori ne govore o primjeni Naredbe iz 1914. za vrijeme Kraljevine SHS, odnosno Kraljevine Jugoslavije, te pretpostavljamo kako se ovom pitanju nije pridavala ozbiljnija pažnja«. ⁴⁰ Dozvolu zbog korištenja javnog dobra u gospodarske svrhe izdavala je, upravo na polazištima Naredbe iz 1914. godine, mjesno nadležna lučka kapetanija po nalogu i u ime Direkcije. ⁴¹

Uredba iz 1939. godine daje još veća ovlaštenja pomorskim vlastima. Naime, pomorskim javnim dobrom raspolaže, upravlja i nad njim vrši nadzor Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu kao prvostupanjska vlast, a Ministarstvo saobraćaja – Pomorsko odjeljenje kao drugostupanjska vlast. Po potrebi se ovaj nadzor i uprava vrše sporazumno s drugim državnim ili samoupravnim vlastima, za one službene dužnosti koje su im povjerene. Lučke kapetanije I. i II. reda, Lučka zastupništva, Pomorsko-građevinske sekcije i Pomorsko-građevinsko zastupništvo, izvršni su organi Direkcije u granicama svoje stvarne i mjesne nadležnosti, za sve poslove administrativne, odnosno tehničke naravi u vezi s pomorskim javnim dobrom (§2 Uredbe iz 1939.). Ovlaštenik povlastice, koji može biti fizička i pravna osoba, upravlja pomorskim javnim dobrom neposredno, pri čemu se Direkcija ne odriče svoje teritorijalne suverenosti (§6 Uredbe iz 1939.).

Vladušić ističe kako je Uredba iz 1939. godine, donesena 29. travnja 1939. godine, stupila na snagu 10. svibnja 1939. godine, a počela se primjenjivati 10. kolovoza iste godine. ⁴² Međutim, nije točan autoričin navod da Uredba iz 1939. godine »(...) nikad nije saživjela u praksi jer su dana 1. rujna 1939. njemačke snage napale Poljsku, pa je počeo Drugi svjetski rat«. Točno je kako je Direkcija obavljala poslove i u ratnim uvjetima, ⁴³ sve do prvih mjeseci 1941. godine. ⁴⁴

³⁹ Vojković, G.; Štambuk-Šunjić, M., *Pravni status...*, *op. cit.*, str. 267-282.

⁴⁰ *Ibid.*, str. 281.

⁴¹ Okružnica Pomorske oblasti u Bakru, br. 1172 od 13. studenoga 1922. godine: O postupku pri izdavanju koncesije za kopanje žala, žalića i pržine na obali i moru stoji: »Svaka osoba koja namerava kopati žal, žalić ili pržinu u većoj količini ili kroz dulje vremena na morskoj obali ili moru, što je javno dobro, ima prije kopanja da zatraži potrebitu dozvolu.« – istaknuo je autor.

⁴² Vladušić, J., *Određivanje granica...*, str. 221.

⁴³ *Novo doba* je u broju od 7. travnja 1941. godine objavilo vijest kako su dana 6. travnja 1941. godine na Split pale prve bombe.

⁴⁴ Na primjer, u odluci Ravnateljstva pomorskog prometa Split, br. 30664/0, od 25. lipnja 1941. godine, a u svezi s molbom Udruženja jadranskih sportskih ribara – Split, za izdavanjem

Italija je preuzela upravu nad Direkcijom 22. travnja 1941. godine, dakle prije potpisivanja Rimskog ugovora, te postaje nova ustanova pod nazivom *R. Direzione Marittima della Dalmazia*. Budući da je Italija anektirala Sušak, Split i Šibenik, hrvatska strana zatražila je od Italije različitu dokumentaciju i materijale koji su se nalazili u bivšoj Direkciji.⁴⁵

Ostali poslovi/djelatnosti u nadležnosti Direkcije u Uredbi iz 1939. godine:

- u slučaju dvojbe utvrđuje granice pomorskog dobra (par. 2.),
- za svaku povlasticu na pomorskom javnom dobru određuje godišnju pristojbu (par. 7.),
- povlasticu koju je izdala može u svako doba oduzeti u cijelosti ili djelomično, kada to traži javni interes (par. 9.),
- vodi registar o povlasticama i svim pravima koja postoje na pomorskom javnom dobru (par. 3.),
- dužnost vođenja evidencije pomorskog javnog dobra koje se upisivalo u spisak i javnih dobara (par. 14.).

4.2.1.3. Studija slučaja: hotel »Ambasador« u Splitu

Gradnja hotela »Ambasador« u Splitu, tijekom 30-tih godina dvadesetog stoljeća, izazvala je veliki interes javnosti. U cijelom pothvatu sudjelovala je Direkcija

povlastice za izgradnju lučice u splitskoj uvali Zvončac stoji: »Vašu molbu br.42/39 od 25/7/1939, kojom tražite, da Vam, se izda povlastica za uporabu pom. javnog dobra u uvali Zvončac u svrhu izgradnje lučice kao skloništa brodova športskih ribara, ova Direkcija kao prvomolbena vlast u smislu § 2 Uredbe o pom. javnom dobru (istaknuo autor) nalazi da se odbije s razlogom, što bi davanjem ove povlastice bila kompromitirana namjena uvala Zvončac. Ova je naime određena za svrhe športskog plivališta i kupališta, pa je u tom pravcu tamo već izgrađeno moderno plivalište H.P.K 'Jadran' s velikim investicijama uz pripomoć države i banovine. Isto tako i sama gradska općina utrošila je milijun svote za provođenje kanalizacije, kako bi se ovu uvalu očuvalo od nečistoće i tome osiguralo razvijanje plivačkog sporta kao i slobodno kupanje siromašnijim slojevima pučanstva... Sve ove okolnosti istaknute su na samom naličju dne 10 travnja prošle godine kako sa strane medjašnika tako i od Sredskog načelstva, Gradskog poglavarstva i gradskog turističkog odbora te ostalih interesenata. Zbog ovih okolnosti i ove su se ustanove izjavile protiv izdavanja po Vama tražene dozvole. Protiv ovoj odluci slobodno Vam je uputiti žalbu na stariju vlast putem ove Direkcije u roku od 15 dana po uručanju odluke. Taksa po Tar. br. 5 zakona o taksama prilijepljena je i poništena na molbu. Lučki potpukovnik D i r e k t o r: Alfredo Ciura v.r.«

⁴⁵ Barić, N., Pomorstvo Nezavisne Države Hrvatske u okolnostima talijanske prisutnosti na istočnom Jadranu (1941. – 1943.), *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, god. 58 (2016.), br. 58, str. 359-382.

kao predstavnik vlasti na pomorskom dobru na kojemu je izgrađen hotel. Direkcija je investitorima određivala »pravila igre« tako da je kontinuirano i s velikim oprezom nadzirala projekt od prvih nacрта do stavljanja hotela u funkciju na mikrolokaciji koju je ona odobrila.

Za potrebe pisanja ovog rada, najvažnija je kronološkim redom poredana korespondencija na relaciji Direkcija – Ministarstvo saobraćaja, odnosno Uprava pomorstva i riječnog saobraćaja (u daljnjem tekstu: UPRS) s obzirom na pravna pitanja vezana za tumačenje, ali i implementaciju u praksi pojma »primorsko javno dobro«.

I. Direkcija, u podnesku pod br. 9071 od 19. svibnja 1936. godine dostavlja UPRS-u molbu Saveza za unaprjeđenje turizma u Splitu u kojoj se traži »principijelno stanovište« o gradnji hotela na Matejuški u Splitu, prema priloženom planu arhitekta Zollingera iz Saarbruchena, i uputstvu za dobijanje odnosnog terena. U popratnom dopisu Direkcija najprije konstatira »(...) da se ne bi mogla dati obična administrativna dozvola uporabe javnog dobra za podizanje sličnog stalnog objekta, što valjda molio ne bi ni prihvatio da zida hotel na tuđem terenu, stoga bi trebalo postupati u smislu § 18. Financijskog zakona za 1936/37, a u tom slučaju ne može se tvrditi da dotični gat, koji je svojedobno izgrađen za obranu mandrača od mora, ne služi još uvijek za istu svrhu«. Potom nastavlja s novim utvrđenjem: »Što se tiče otkupa doma športskog kluba 'Gusar', to molio ima da uredi neposredno sa 'Gusarom', koji je rješenjem Ministarstva unutrašnjih poslova III. br. 8986 od 22. februara 1930 postao vlasnikom odnosnog dijela prim. javnog dobra u površini od 386.40 m², što je provedeno u zemljišnim knjigama Sredskog suda u Splitu.« Pri kraju dopisa piše: »Površina ovog prostora iznaša oko 5000 m². Kad bi se ova površina dala administrativnom dozvolom samo na upotrebu u tražene svrhe, onda bi daća priznanja u smislu tač. I. sl.a/stava 1/Naredbe Ministra saobraćaja br. 596 od 7. marta 1933 iznašala 500.000. dinara godišnje. Naprotiv, ako bi se označena površina molioću ustupila u vlasnost, u kojem slučaju treba postupiti, kako već napred istaknuto, u smislu § 18. Financijskog zakona za 1936/37, onda bi otkup cjelokupnog prostora, računajući da njegova prometna vrijednost iznaša oko 4 hiljade dinara po m², bio 20 milijuna dinara. Direktor Budislav Stipanović.«

II. Dakle, površina predmetnog prostora iznosi 5000 m², ima pravni status javnog dobra te se zainteresiranoj osobi može ustupiti na dva načina: 1. davanjem na korištenje putem administrativne dozvole i 2. prodajom. U prvom slučaju, naknada iznosi 500.000 dinara godišnje, dok u drugom slučaju kupoprodajna cijena iznosi 20 milijuna dinara.

III. UPRS u podnesku (odgovoru) br. 6913 od 26. lipnja 1936. godine ističe da površina na moru za gradnju hotela nije točna i definitivno označena niti je konkretno

zatraženo ustupanje, stoga predmet još nije zreo »za traženje saglasnosti interesiranih ministarstava«. Zatim nastavlja: »Eventualna primena § 18 finansijskog zakona za 1936/37 na koji se direkcija poziva u svom izveštaju br.9071, ne dolazi u obzir, jer se u konkretnom slučaju radi ne od državnom dobru u smislu koji taj § predviđa, nego se radi o javnom dobru, za otuđenje kojega bi se mogla primeniti ona procedura propisana naredbom ministra unutarnjih poslova izdanom u sporazumu sa minist. finan. i min. trg. br. 28460 od 10-XII-1856 g., koja je svojedobno bila primenjena za površinu primorskog javnog dobra na kojem se nalazi dom 'Gusara'.«⁴⁶

IV. Dakle, UPRS pravi pojmovno odvajanje državnog dobra od javnog dobra i potvrđuje kako je pozivom na odluku ministara br. 28460 iz 1856. godine »Gusar« postao uknjiženim vlasnikom odnosno dijela primorskog javnog dobra u površini od 386.40 m². Dom »Gusara«, premda trn u oku arhitekata i struke, ostao je na ovoj lokaciji u splitskoj Gradskoj luci sve do 1974. godine.⁴⁷

V. Za gradnju hotela na pomorskom javnom dobru (nasipu) investitor je dobio suglasnost od ministra saobraćaja u Beogradu, kao najviše instance u administrativnom postupku. Na svečanom otvaranju dijela hotela (25. travnja 1938. godine) sudjelovali su ban, podban, predsjednik Apelacijskog suda u Splitu te direktor Direkcije. Tako su potvrdili kako je cijeli postupak bio u skladu s tada važećim propisima.⁴⁸

4.2.2. Nadzor nad plovidbom

Svrha je nadzora na moru povećati stupanj sigurnosti pomorske plovidbe. Nautičko odjeljenje Pomorske oblasti u Bakru imalo je u djelokrugu sljedeće poslove: kontrola nad provođenjem nautičkih zakona i propisa, nadzor nad mjerenjem tovarnosti brodova, pregledavanje brodova, uprava svjetionika, pomorske karte i hidrografički poslovi te izdavanje nautičkih službenih publikacija. Pomorska oblast donijela je dva posebno važna akta čiju je primjenu proširila na cijelu obalu Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca: 1. Naredba o sigurnosnim mjerama na brodovima i o brodarskoj službi, kao i o propuštanju brodova plovidbi i 2. Lučko redarstveni pravilnik. Naredba sadrži propise o plovidbi, s uputama o uređenju i opremi brodova, službi na trgovačkim pomorskim brodovima, granici krcanja brodova, kaznenim odredbama i njihovoj primjeni te dodatke o gradnji, uređenju i opremanju brodova. Pravilnik obuhvaća propise o dolasku broda u luku, dobivanju

⁴⁶ Vidi § 17. st. 1. Uredbe iz 1939. godine.

⁴⁷ Tako Ganza Čaljkusić, H., Gusar na pramcu društvenog života Splita između svjetskih ratova, *Kulturna baština*, god. 40 (2014.), br. 40, str. 139-164.

⁴⁸ Otvaranje kavane i restauracije »Ambasador«, *Novo doba*, 26. travnja 1938. godine.

slobodnog prometa i nadzoru lučkih vlasti nad brodovima, odnosu broda prema zdravstvenim i carinskim organima, privezivanju broda, davanju mjesta na obali ili na sidrištu, uporabi peljara i tegljača, redu na brodu, postupku broda u slučaju požara ili nevremena, ukrcaju i iskrcaju tereta, putnika, balastu i drugo, dužnosti lučkih vlasti da održavaju red i pružaju pomoć zapovjedniku broda u održavanju reda na brodu, dužnosti brodova i njihovih posada da se pridržavaju naloga i zahtjeva organa lučke i pomorsko-zdravstvene službe.⁴⁹ Uprava svjetionika vodila je brigu o svim svjetionicima na obali novoosnovane države.

Briga o sigurnosti plovidbe dobila je još veće značenje premještanjem Pomorske oblasti iz Bakra u Split. Direkcija je skrblila održavajući trideset osam čuvanih svjetionika, dvjesto devedeset dva automatska lučka i obalna svjetla, sve oznake na opasnim mjestima na moru, plutače i slične objekte.⁵⁰ Za navedene potrebe, u Splitu je osnovana radionica. Uređen je i poseban brod radionica za održavanje rasvjete i signalizacije te nabavljen i specijalni brod za spašavanje, tegljenje i gašenje požara. Direkcija je vršila nadzor nad pomorskim javnim dobrom, pri čemu je po potrebi mogla zatražiti pomoć drugih državnih ili samoupravnih vlasti. Lučke kapetanije I. i II. reda, Lučka zastupništva, Pomorsko-građevinske sekcije i Pomorsko-građevinska zastupništva izvršni su organi Direkcije.

4.2.3. Unaprjeđenje brodarstva i brodogradnje

Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca imala je malobrojnu trgovačku mornaricu koju je na svaki način pokušavala očuvati. U slobodne odnose između ponude i potražnje (tržište), koji su do tada vladali na njenom teritoriju, umiješala se politika državnog intervencionizma. Naredbom Ministarstva saobraćaja od 14. veljače 1920. godine (*Službene novine*, br. 43 od 26. veljače 1920. godine) zabranjen je svaki privatno-pravni promet, kao i prodaja trgovačkih brodova u tuzemstvu bez prethodne dozvole Pomorske oblasti u Bakru. Od zabrane prodaje u inozemstvu isključeni su novosagrađeni brodovi.⁵¹ Stanje u brodogradnji bilo je jednako teško. Prema podacima iz 1921. godine na tadašnjem teritoriju nove države bilo je deset brodogradilišta i dvadeset dva škvera (najznačajnija u Splitu, Trogiru, Kraljevici, na Sušaku i na otocima Korčuli, Hvaru i Braču).⁵²

⁴⁹ Bartulović, Ž., *Iz pravnopomorske povijesti Rijeke i Sušaka*, *op. cit.*, str. 243-266.

⁵⁰ Državni arhiv u Splitu, Sig. HR-DAST-16, Direkcija pomorskog saobraćaja (Pomorska oblast SHS) Bakar, Split (1919. – 1941.) 1919. – 1941., Knj. 44, kut. 378; 48.0.

⁵¹ *Jugoslavenski pomorac*, Zagreb, br. 18, od 15. studenoga 1924., str. 5.

⁵² Šitin, T., *Karakteristike brodarstva, brodograđevne industrije i prometa luke u Splitu međuratnog razoblja (1918. – 1941.)*, *Adrias: Zbornik Zavoda za znanstveni i umjetnički rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Splitu*, svezak 4-5 (1993. – 1994.), str. 202.

Zadatak Administrativno-trgovačkog odjeljenja Pomorske oblasti u Bakru bio je unaprjeđivanje narodnog brodarstva i pomorske plovidbe. U Direkciji u Splitu djelokrug poslova Brodarskog odjeljenja bio je širi jer je uključivao: 1. Nautički odsjek (Mornarska škola u Korčuli), 2. Saobraćajni odsjek (pomorski saobraćaj i aktivna kontrola brodova), 3. Odsjek za sigurnost plovidbe.

Razvoj brodarstva i brodogradnje potaknut je donošenjem Financijskog zakona za 1927./1928. godinu, čl. 80., *Službene novine*, br. 73 od 1. travnja 1927. godine, kojim se privremeno oslobađaju od javnih dražbina-plaćanja svih poreza i prireza na pomorsko-brodarsko poslovanje, broderska poduzeća i brodogradilišta od travnja 1928. godine. Važenje ovog Zakona produljeno je do studenoga 1940. godine.⁵³

4.2.4. Ribarstvo

U djelokrugu Administrativno-trgovačkog odjeljenja Pomorske oblasti u Bakru bilo je i morsko ribarstvo. Kad se pomorska vlast preselila u Split, za unaprjeđenje morskog ribarstva osnovana je na početku 1928. godine stalna ribarska savjetodavna komisija pod nazivom Ribarska centralna savjetodavna komisija.⁵⁴ Njome je predsjedao direktor Direkcije, a članovi su bili referenti Direkcije i po dva stručna delegata iz područja svake lučke kapetanije I. reda (Sušak, Šibenik, Split, Dubrovnik, Meljine). Lokalna ribarska povjerenstva činili su upravitelji lučkih kapetanija s lokalnim ribarskim stručnjacima. Zadatak ove Komisije bio je pronaći načine na koji će se unaprjeđivati morsko ribarstvo, te njegov razvoj potpomoći većim financijskim sredstvima iz državnog proračuna.

Direkcija je brinula, među ostalim, i o športskom ribolovu. Ona je imala šezdeset osam podređenih lučkih ureda, a nadzor nad ribarstvom i sportskim ribolovom obavljala je pomoću dvadeset tri ribarska stražara s jednim parobrodom, tri motorna čamca i dvanaest čamaca na vesla. Osim toga, Direkcija je tiskala na hrvatskom i francuskom jeziku knjigu pod naslovom »Športski ribolov na jugoslavenskom primorju«. Knjiga je sadržavala nautičke karte, popis hotela, potanji opis nekoliko načina ribolova s četrdeset ilustriranih fotografija kako bi pridonijela razvitku ribolova na moru.⁵⁵

⁵³ Šitin, T., *Karakteristike brodarstva...*, *op. cit.*, str. 203.

⁵⁴ Dubrovački repozitorij Znanstvene knjižnice Dubrovnačkih knjižnica, dostupno na <https://zdur.dkd.hr/?pr=transcript&id=21074&hash=KZPagT4lB8> (pristup 1. listopada 2021.).

⁵⁵ Marović, D.; Radja, M., *Povijest športa u Splitu 1918. – 1941.*, knjiga druga, Splitski savez športova, Split, 2006., str. 548-549.

4.2.5. Projektiranje, građenje i održavanje luka, pristaništa i drugih objekata na moru

U djelokrug Tehničkog odjeljenja Pomorske oblasti u Bakru spadali su gradnja luka i valobrana, dokova, lučkih skladišta, gradnja svjetionika, nadzor nad brodogradnjom, pregledavanje brodskih kotlova i strojeva, kvalificiranje pomorskog strojarskog osoblja. Građevinsko odjeljenje u sustavu Direkcije imalo je posebne odsjeke: Odsjek za održavanje i građenje, Revizioni odsjek (revizija projekata) te Geodetski odsjek (pomorski katastar i evidencija objekata na morskoj obali).

Direkcija je o građenju i održavanju pomorskog dobra skrbrila pomoću četiri pomorsko-građevinske sekcije na Sušaku, u Šibeniku, Splitu i Dubrovniku te pomorsko-građevinskog zastupništva u Opuzenu.⁵⁶

4.2.6. Rad s pomorcima

U sistematizaciji poslova Pomorske oblasti u Bakru za rad s pomorcima bilo je nadležno Nautičko odjeljenje. U tom se odjeljenju naročito vodilo računa o kvalifikacijama pomoraca,⁵⁷ evidenciji kapetana i poručnika te o socijalnoj zaštiti pomoraca. Za sve pomorce od naročite važnosti bile su odredbe austrijskog Državnog oglasa o plovidbi od 25. travnja 1774. godine (Edikt), koji je u to vrijeme bio jedan je od najvažnijih pomorskih propisa. Među najvažnijim odredbama ovog Edikta su odredbe sadržane u njegovom članku VII. o plaći, pristojbama i nagradama kapetana, brodovođa, časnika, mornara, mornaraca i ostale brodske momčadi.⁵⁸ Direkcija je nastavila upravljati i s Pomorskom-uboškom zakladom. Svrha postojanja ove Zaklade bila je novčana pomoć pomorcima, odnosno njihovim obiteljima koji su iz različitih razloga došli u životnu oskudicu. Pravilnik Pomorske-uboške zaklade, kao njegove izmjene i dopune osobno je odobravao ministar saobraćaja davanjem posebnog rješenja.⁵⁹ Tijekom vremena Pomorsko-uboška zaklada ojačala je u materijalnom i ljudskom potencijalu. Tako je na zasjedanju njene Centralne komisije u lipnju 1939. godine donesena odluka da će Zaklada investirati oko 5 – 6 milijuna

⁵⁶ *Pomorski godišnjak za 1939-40*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd, godina XII-XIV, 1940.

⁵⁷ Na primjer, Naredba Propisi za održavanje ispita kojima se postizavaju pojedini stepeni u trgovačkoj mornarici i s tim spojene odredbe od 15. rujna 1919.

⁵⁸ Vuković, A., Državni proglas o plovidbi iz 1774. godine: »Brod i navli jamče osobito i prije svega za platu brodske družine«, *Kapetanov glasnik*, Split, god. 2021., br. 40.

⁵⁹ Okružnica Direkcije od 4. kolovoza 1928., br. 13240/28.

dinara u rentabilne zgrade u Zagrebu, Splitu i Kotoru, »kako bi glavnica bila dobro uložena i odbacivala što veću rentu za potrebe zaklade.«^{60 61}

5. ZAKLJUČAK

Potvrđena je hipoteza ovog rada da je postojanje Direkcije bilo opravdano. Imala je velika ovlaštenja te vrlo širok krug poslova/djelatnosti: upravljanje pomorskim javnim dobrom; nadzor nad plovidbom; unaprjeđenje brodarstva i brodogradnje; morsko i sportsko ribarstvo; projektiranje, građenje i održavanje luka, pristaništa i drugih objekata na moru; rad s pomorcima i drugo.

Tijekom povijesti, na današnjem teritoriju Republike Hrvatske suverenitet su imale različite države koje su na različite načine uređivale upravu nad pomorskim dobrom. U § 287 AGZ-a, koji se u hrvatskim zemljama kao pozitivan propis primjenjivao do 1914. godine, bilo je određeno da su luke i morska obala **općeno ili javno dobro** na kojima je svim državljanima dopuštena uporaba. Zbog razvoja gospodarskih djelatnosti na moru i na kopnu u neposrednoj prirodnoj ili funkcionalnoj vezi s morem osnovana je, carskim dekretom od 30. siječnja 1850. godine, C. k. Središnja pomorska vlada u Trstu (*I. R. Governo centrale marittimo in Trieste*) koja je imala izvršnu vlast za cijelo područje austrijske obale. Drugi, vrlo važan pravni akt iz doba vladavine Austrije bila je Naredba iz 1914. godine, prema kojoj je morska obala javno dobro (§1, st. 1.), a **isključiva ili privilegirana** uporaba morske obale (§4, st. 1.) dopuštena je na temelju **dozvole** (koncesije) i samo na određeno vrijeme (§4, st. 2.) koju izdaje pomorska uprava.

Nakon I. svjetskog rata jugoslavenske vlasti gradile su sustav pomorske uprave po austrijskom modelu, a Split je putem Direkcije postao sjedište za cijelo područje obale. Od 1925. godine do početka II. svjetskog rata te nekoliko godina iza toga rata, Direkcija je bila središnja upravna vlast za sve poslove pomorstva tadašnje Kraljevine Jugoslavije, odnosno FNRJ-a.

Direkcija je u praksi, uz vrlo rijetke iznimke, slijedila odredbu iz rimskog prava da nitko ne može steći stvarna prava na pomorskom javnom dobru. Fizičkim i pravnim osobama Direkcija je mogla uz zamolbu dati **povlasticu**, tj. ovlaštenje posebne uporabe pomorskog javnog dobra, ako se tome ne protive javni interesi. Upravo su se zbog toga svi građevinski radovi na održavanju i izgradnji lučke infrastrukture i lučke suprastrukture izvodili u organizaciji Direkcije i to putem javnih natječaja.

⁶⁰ Svršeno zasjedanje Pomorske uboške zaklade, *Novo doba*, Split, 2. lipnja 1939., str. 6.

⁶¹ Zanimljivo je da novčane kazne koje Direkcija izreče idu u korist Pomorske-uboške zaklade (§16, Uredbe iz 1939.).

Međutim, djelovanje ove javne ustanove na našoj obali nije dovoljno istraženo i valorizirano u hrvatskoj pravnoj povijesti. Smatramo da ova tema zaslužuje više prostora za istraživanje povijesne i pravne struke i znanosti. U Državnom arhivu u Splitu o Direkciji postoji golema arhiva sačuvana u četrdeset četiri knjige, tristo sedamdeset osam kutija i četrdeset osam dužnih metara različitih akata.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige i enciklopedije:

1. Bolanča, D., *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003.
2. Brajković, V.; Čolović, I.; Filipović, V.; Jakaša, B.; Katičić, N.; Pallua, E.; Tomašić, S.; Triva, S., *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama*, Narodne novine, Zagreb, 1981.
3. Cvitanić, A., *Statut Grada Splita, Splitsko srednjovjekovno pravo*, Književni krug, Split, 1998.
4. Gavella, N.; Josipović, T.; Gliha, I.; Belaj, V.; Stipković, Z., *Stvarno pravo*, svezak 1, Narodne novine, Zagreb, 2007.
5. Grabovac, I., *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995.
6. Grabovac, I., *Enciklopedija pojmova pomorskog prava*, Književni krug, Split, 1995.
7. Hlača, V., *Hrvatsko pomorsko pravo, Izabrani radovi*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, 1991.
8. Marović, D.; Radja, M., *Povijest športa u Splitu 1918. – 1941.*, knjiga druga, Splitski savez športova, Split, 2006.
9. Piplović, S., *Izgradnja Splita između svjetskih ratova*, Društvo arhitekata Splita, Društvo prijatelja kulturne baštine u Splitu, Split, 2008.
10. *Pomorska enciklopedija*, Jugoslavenski leksikografski zavod »Miroslav Krleža«, 8. svezak, Zagreb, 1989.
11. *Pomorski leksikon*, Jugoslavenski leksikografski zavod »Miroslav Krleža«, Zagreb, 1990.
12. *Pravni leksikon*, Leksikografski zavod »Miroslav Krleža«, Zagreb, 2007.
13. Sirišćević, S., *Naše morske luke*, Privredni pregled, Beograd, 1927.
14. Vedriš, M., *Osnove imovinskog prava, Opći dio imovinskog prava, stvarno, obvezno i nasljedno pravo*, Informator, Zagreb, 1971.
15. Vuković, A., *Pomorsko pravo i pomorsko dobro, članci, ogledi i rasprave*, Društvo prijatelja kulturne baštine, Split, 2021.

Članci:

1. Barić, N., Pomorstvo Nezavisne Države Hrvatske u okolnostima talijanske prisutnosti na istočnom Jadranu (1941. – 1943.), *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, god. 58 (2016.), br. 58, str. 359-382.
2. Bartulović, Ž., Iz pravnopomorske povijesti Rijeke i Suška, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 23 (2002.), br. 2, *Supplement*, str. 243-266.
3. Bartulović, Ž.; Tonžetić, J., Iz upravne povijesti Gradske općine Bakar 1914. – 1918., *Bakarski zbornik*, 2017., br. 16, str. 196-198.
4. Borković, I., Koncesija i izvlaštenje na pomorskom dobru i zaštita prava u: Hlača, V. (ur.), *Pomorsko dobro, Društveni aspekti upotrebe i korištenja*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996., str. 15-34.
5. Degan, V. Đ., Pravna narav pomorskoga dobra, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 56 (2017.), br. 171, str. 5-18.
6. Filipović, V., Stvarna prava na pomorskom dobru, u: Hlača, V. (ur.), *Pomorsko dobro – društveni aspekti upotrebe i korištenja*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996., str. 35-43.
7. Frković, S., Stečena prava na pomorskom dobru, u: Jelčić, O. (ur.), *Nekretnine kao objekti imovinskih prava, izvlaštenje, denacionalizacija, hipoteka, koncesije, sukcesija, stečena prava na pomorskom dobru*, Narodne novine, Zagreb, 2004., str. 129-181.
8. Ganza Čaljkusić, H., Gusar na pramcu društvenog života Splita između svjetskih ratova, *Kulturna baština*, god. 40 (2014.), br. 40, str. 139-164.
9. Hlača, V.; Nakić, J., Zaštita pomorskog dobra od neobuzdane privatizacije u postupku pretvorbe, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 58 (2008.), br. 1-2, str. 161-180.
10. Jug, J., Stvarna prava na pomorskom dobru?, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 34 (2013.), br. 1, str. 277-305.
11. Kos, L., Razvitak Bakra kao slobodne luke, *Naše more*, god. 10 (1963.), br. 1, str. 6-7.
12. Pecotić, J., Organizacija pomorske upravne službe u NOB-i, *Naše more*, god. 5 (1958.), br. 3, str. 153.
13. Pejdo, T., Politika Austrije (Austro-Ugarske) prema brodarstvu Dalmacije od 1850. do 1880. godine, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, god. 50 (2008.), str. 276.
14. Piplović, S., Pomorska vlada u Trstu, *DG Jahrbuch*, god. 20 (2013.), str. 319-346.
15. Piplović, S., Izgradnja i uređenje Pomorskog muzeja u Splitu, u: Radić, Z. (ur.), *More – hrvatsko blago, vlastita naklada*, Zagreb, 2016., str. 527.
16. Seršić, V.; Nakić, J., Pravni problem morske obale u svjetlu europskog i hrvatskog prava, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 54 (2015.), br. 169, str. 359-391.

17. Sagarić, K., *Pomorsko dobro, Priručnik za polaznike/lice*, Pravosudna akademija, Zagreb, 2015., str. 15-16.
18. Stanković, G.; Tuhtan Grgić, I., Posljedice uračunavanja vrijednosti ulaganja u objekte na pomorskom dobru u određivanju iznosa temeljnog kapitala u postupku pretvorbe društvenog poduzeća u trgovačko društvo, u: Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, knjiga 42, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 95-123.
19. Šitin, T., Karakteristike brodarstva, brodograđevne industrije i prometa luke u Splitu međuratnog razoblja (1918. – 1941.), *Adrias: Zbornik Zavoda za znanstveni i umjetnički rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Splitu*, svezak 4-5 (1993. – 1994.), str. 197-213.
20. Štampar, S., Borba jedrenjaka s parobrodima u Hrvatskom primorju, *Historijski zbornik*, 1949., br. 1-4, str. 46-76.
21. Vladušić, J., Određivanje granica pomorskog dobra u hrvatskom pravu, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 46 (2009.), br. 1, str. 219-246.
22. Vojković, G.; Štambuk-Šunjić, M., Pravni status hrvatske morske obale od stupanja na snagu Općeg građanskog zakonika do 1914. godine, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 44 (2007.), br. 2, str. 267-282.
23. Vuković, A., Državni proglas o plovidbi iz 1774. godine: »Brod i navli jamče osobito i prije svega za platu brodske družine«, *Kapetanov glasnik*, Split, 2021., br. 40, str. 120-124.

Propisi:

1. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, *Narodne novine*, br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 103/2011, 56/2016, 98/2019.
2. Naredba kr. ug. ministra trgovine, kr. ug. ministra pravosuđa – u obsegu autonomije Hrvatske, Slavonije i Dalmacije – bana od 14. svibnja 1914. br. 37.000. o provedbi zakonskog članka XXV. od godine 1914. i o koncesijama na morskoj obali, *Sbirka naredaba Obćinama*, 30. svibnja 1914. god., sv. IV, str. 176-179.
3. Uredba o organizaciji pomorske uprave, *Službene novine Kraljevstva Srba, Hrvata i Slovenaca*, br. 95, od 18. rujna 1919.
4. Naredba o ustrojstvu Trgovačko-Pomorskog Veća, *Naše more*, svezak I, 1920.
5. Zakon o osiguranju radnika, *Službene novine Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca*, godina IV., 1922., broj 117.30.
6. Uredba sa zakonskom snagom o pomorskom javnom dobru, *Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, br. 104-XXXIII, od 10. svibnja 1939.
7. Zakon o pomorskom i javnom dobru, lukama i pristaništima, *Narodne novine*, br. 19/1974, 39/1975, 17/1977 i 18/1981.

8. *Službeni glasnik - službeni list Splitske i Dubrovačke oblasti*, godina VIII., Split, 12. prosinca 1925.
9. Uredba o ukidanju direkcije pomorske plovidbe, *Službeni list FNRJ*, br. 1/1947.
10. Uredba o osnivanju direkcije luka, *Službeni list FNRJ*, br. 35/1947.

Ostali izvori:

1. Državni arhiv u Splitu, Sig. HR-DAST-16, Direkcija pomorskog saobraćaja (Pomorska oblast SHS) Bakar, Split (1919. – 1941.) 1919. – 1941., Knj. 44, kut. 378; 48.0.
2. Dubrovački repozitorij Znanstvene knjižnice Dubrovnačkih knjižnica, dostupno na: <https://zdur.dkd.hr/?pr=transcript&id=21074&hash=KZPagT4lB8> (pristup 1. listopada 2021.).
3. *Jugoslavenski pomorac*, Zagreb, br. 10, od 16. svibnja 1924.
4. *Jugoslavenski pomorac*, Zagreb, br. 18, od 15. studenoga 1924.
5. *Jugoslavenski pomorac*, Zagreb, br. 19, od 1. prosinca 1924.
6. *Novo doba*, Split, 26. travnja 1938.
7. *Novo doba*, Split, 4. travnja 1941.
8. *Novo doba*, Split, 2. lipnja 1939.
9. *Novo doba*, Split, 23. listopada 1925.
10. *Pomorski godišnjak za 1939-40*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd, godina XII-XIV, 1940.

Summary:

**TERRITORIAL AND SUBJECT-MATTER JURISDICTION OF
THE DIRECTORATE FOR MARITIME TRANSPORT IN SPLIT**

The aim of this paper is to analyse the affairs/activities in which the Directorate for Maritime Transport was engaged during a twenty-year period (1925 – 1941) and (1945 – 1949). The tasks conducted by this central state authority for all maritime activities on the seacoast territory were diverse. For instance, the following subject matters were within its jurisdiction: a) maritime domain management; b) coastal navigation surveillance; c) improvement of shipping and naval architecture; d) fisheries and sport fishing; e) the design, construction and maintenance of seaports, berths and other maritime facilities; f) cooperation with seafarers and other affairs. In short, research based on an analysis of part of the rich archival materials from the State Archives in Split and Croatian legal and maritime affairs history reveals its numerous, but to the wider scientific and professional public insufficiently known, activities in the field of maritime administration. The Kingdom of SHS, the Kingdom of Yugoslavia and the Federal People's Republic of Yugoslavia built an organisational system of maritime administration modelled on the Austrian Central Maritime Administration in Trieste, founded in 1850. Regarding the legal status of the maritime domain, the Directorate, in carrying out everyday activities, implemented the provision according to which the coastline (shore) is indeed a common good for general use, where no real property rights can be acquired on it, and where it can be granted for use by means of privilege (concession). A conclusion is drawn that the Directorate performed the tasks of the disposal, management, and supervision of the maritime domain in an appropriate and conscientious manner.

Keywords: Directorate for Maritime Transport in Split; maritime domain management; coastal navigation surveillance; construction of maritime facilities; privileges.