

mr Vesna Polić-Ćurčić  
znanstveni asistent

UDK 347.791-3

izvorni članak

TREĆE ZASJEDANJE KONFERENCIJE UJEDINJENIH NARODA  
O UVJETIMA ZA UPIS BRODOVA I USPOREDBA NJEGOVIH REZULTATA  
SA ZAKONOM O POMORSKOJ I UNUTRAŠNJOJ PLOVIDBI  
I NJEGOVIH IZMJENAMA

Zbog pojave tzv. otvorenih upisnika sazvana je Konferencija na kojoj se nastoji propisati minimum uvjeta koje brod mora ispuniti da bi bio upisan u upisnik određene države. Prema Jedinstvenom tekstu usvojenom na Trećem zasjedanju, brodovlasničko će poduzeće morati imati bar sjedište svog predstavnika u državi upisa, zadovoljavajući dio posade morat će biti iz države upisa, a njihovi će državljani morati u određenoj mjeri sudjelovati i u vlasništvu brodova. Jugoslavensko zakonodavstvo u velikoj se mjeri podudara s rezultatima iz Jedinstvenog teksta, a razlika postoji u pitanjima upisa broda koji je u vlasništvu osobe koja nema prebivalište odnosno sjedište u Jugoslaviji.

I

U plovidbi morem uobičajena je činjenica da države koje imaju trgovačku mornaricu imaju i upisnike (registre) u koje upisuju brodove koje na osnovi određenih elemenata smatraju svojim. Svaka država samostalno odlučuje koji uvjeti moraju biti ispunjeni da se brod upiše u njen upisnik, tj. da dobije njenu državnu pripadnost i pravo vijanja njene zastave. Uobičajeni uvjeti za tu stvarnu vezu između broda i države njegove zastave su da brod bude u vlasništvu državljana te države, te da oni sačinjavaju i određeni dio njegove posade.

Problem se, međjutim, pojavio onda kad su neke države u svojim zakonodavstvima izostavile ove uvjete za upis brodova, tako da su u svoje upisnike privukle velik broj stranih brodova. Njihovi vlasnici su prebacivanjem svojih brodova u te tzv. otvorene upisnike izbjegli određena djelovanja svojih pravnih sustava - plaćanje poreza na profit i prihode kao i kontrolu u pogledu ponovnog investiranja zaradjenog novca, a smanjili su i svoje rashode, između ostalog, nepoštivanjem standarda sigurnosti na brodu i zapošljavanjem slabije plaćene radne snage.

Poslovanje brodova pod zastavama otvorenih upisnika vrlo je jeftino i ekonomski odlično isplativo, ali ga mnogi smatraju nelojalnom konkurencijom koja je praćena mnogobrojnim negativnim posljedicama.

Rezolucijom Opće skupštine UN br. 37/209 od 20. XII 1982. odlučeno je da se sazove Konferencija sa ciljem da na međunarodnoj razini usvoji minimum uvjeta pod kojima će se brodovi prihvaćati u nacionalne upisnike, ostavljajući svakoj državi na volju da te uvjete nadopuni i proširi svojim nacionalnim zakonima.

Konferencija UN o uvjetima za upis brodova do sada je održala tri zasjedanja - prvo od 16. VII do 3. VIII 1984, drugo od 28. I do 15. II 1985. i treće od 8. do 19. VII 1985. Na Trećem zasjedanju rad je daleko odmakao i njegov rezultat je novi Jedinštveni tekst (TD/RS/CONF/19/Add. 1) koji već sadrži čvrste konture buduće Konvencije.

## II

Na početku Jedinštvenog teksta, u čl. 1, definirani su pojmovi "brod" (pomorski brodovi u međunarodnom prijevozu robe i putnika, veći od 500 brt), "brodovlasnik", "država upisa", "upisnik brodova", "brodar" (vlasnik ili uzimatelj broda u zakup ili svaka druga fizička ili pravna osoba na koju su formalno prenesene odgovornosti vlasnika ili uzimatelja broda u zakup), "uzimanje broda u zakup" i "država zastave". cijela će se Konvencija i primjenjivati na upis onih brodova koji su obuhvaćeni ovom definicijom.

Opće odredbe, izmedju ostalog, predviđaju da brodovi imaju državnu pripadnost države čiju su zastavu ovlašteni vijati, da mogu ploviti samo pod jednom zastavom, da, osim iznimno, ne mogu biti upisani u dva ili više upisnika istovremeno, te da zastavu smiju mijenjati samo u slučaju stvarne promjene vlasništva i upisnika.

Na Konferenciji je bilo relativno lako postići i sporazum o obvezi vodjenja upisnika brodova i o njegovu sadržaju (čl. 11): Svaka će država, u skladu sa svojim zakonima i ovim Sporazumom, voditi upisnik brodova koji viju njenu zastavu. U njega će se brodovi upisivati u ime vlasnika, ili gdje nacionalni zakoni to dozvoljavaju, u ime uzimatelja broda u zakup. Upisnik će sadržava-

ti: ime broda i prijašnje ime i upis ako ih je bilo, luku upisa odnosno matičnu luku, službeni broj i znak identifikacije broda, međunarodni pozivni znak ako ga brod ima, podatke o brodograditelju i mjestu i godini izgradnje, osnovne tehničke podatke o brodu, podatke o vlasniku broda, a ako ih je više, o svakom vlasniku s naznakom udjela koji on ima u vlasništvu. Ako podaci nisu lako dostupni na drugom mjestu, upisnik će još sadržati datum brisanja ili prestanka prethodnog upisa, podatke o uzimatelju broda u zakup (bareboat charterer) kada nacionalni zakoni predviđaju upis broda uzetog u zakup, o mortgageu i drugim tretima na brodu, i o brodaru (operatoru), ako to nije vlasnik ili uzimatelj broda u zakup. Kada se radi o upisu broda koji je ranije već negdje bio upisan, država novog upisa mora utvrditi da je raniji upis brisan, a ako se radi o upisu broda uzetog u zakup (bareboat chartered-in), da je pravo broda na vijanje zastave države u kojoj je ranije bio upisan obustavljeno.

Nadalje je dogovoreno (čl. 10) da će svaka država upisa, između ostaloga, inijeti u upisnik brodova podatke o brodu i njegovom vlasniku odnosno vlasnicima. Kada vlasnik broda nije i brodar, podaci o brodaru također će se unijeti u upisnik brodova ili u posebni popis brodara, u skladu sa zakonima i propisima države upisa. Država upisa poduzet će potrebne mjere da osoba koja ima legitimni interes može lako identificirati vlasnika ili vlasnike broda, njegovog brodara ili brodare, ili osobu koja je odgovorna za upravljanje brodom i njegovo iskorištavanje (operation). Osobe koje imaju legitimni interes imat će pristupa i podacima koje sadrži upisnik, u skladu sa zakonima i propisima države upisa. Svaka će država osigurati da njeni brodovi imaju dokumentaciju koja obuhvaća i podatke o identitetu vlasnika, brodara ili osobe odgovorne za upravljanje brodom i njegovo iskorištavanje, i da ti podaci budu na raspolaganju vlastima države luke.

Na svakom će se brodu voditi dnevnik, koji će se čuvati još neko razumno vrijeme nakon unošenja zadnjeg podatka, i to i u slučaju promjene imena broda. Dnevnik mora biti dostupan svim osobama koje imaju legitimni interes u skladu sa zakonima i propisima države zastave. To isto vrijedi i za slučaj kad je brod prodan i kad je promijenjena država njegovog upisa. Svaka će država osigurati izravni i neograničeni kontakt između vlasnika njenih brodova i državnih vlasti.

Bez većih teškoća je dogovoreno i to (čl. 4) da će svaka država imati sposobnu i prikladnu pomorsku upravu koja će paziti na poštivanje primjenljivih međunarodnih standarda, naročito u pogledu sigurnosti plovidbe i ljudi na brodu i sprečavanja zagadjenja morskog okoliša. Pomorska će se uprava pobrinuti: da brodovi koji viju njenu zastavu poštuju njezine zakone i propise o upisu brodova i primjenljiva međunarodna pravila i standarde, posebno one koji se odnose na sigurnost brodova i osoba na brodu i sprečavanje zagadjenja morskog okoliša, zatim da ovlaštenu inspektor povremeno pregledava njene brodove kako bi se osiguralo poštivanje primjenljivih međunarodnih pravila i standarda, da brodovi koji plove pod njenom zastavom imaju potrebne isprave, pogotovo one iz kojih je vidljivo da je brod ovlašten vijati njezinu zastavu, te da vlasnici njezinih brodova poštuju načela upisa prema njenim zakonima i propisima. Država upisa također će pribaviti sve potrebne informacije radi identifikacije i odgovornosti njenih brodova.

Znatno se teže odvijalo usuglašavanje onih dijelova teksta koji govore o najvažnijim elementima stvarne veze između broda i države čiju zastavu vije: o ulozi države zastave u upravljanju brodovlasničkim poduzećima, o sudjelovanju njenih državljana u sastavu posade broda i o njihovom udjelu u vlasništvu brodova.

U pogledu upravljanja brodovlasničkim poduzećima postignuta je suglasnost da ta odredba bude obvezujuća i tokom Trećeg zasjedanja utvrđen je i njen tekst (čl. 7). Zemljama u razvoju bilo je u interesu da privuku ta poduzeća na svoje područje kako bi od njihova djelovanja imale što neposrednije koristi i kako bi ih što bolje mogle nadzirati, dok razvijene zemlje žele i u takvim slučajima zadržati što više samostalnosti, pa usvojeni tekst predstavlja kompromis kojim bi morale biti zadovoljne obje težnje.

Prije nego upiše brod u svoj upisnik, država upisa mora osigurati da se brodovlasničko poduzeće ili njegova filijala (subsidiary company) stvarno u njoj osnuju i/ili da u njoj i u skladu s njenim zakonima i propisima ima svoje glavno poslovno sjedište. Ako toga nema, prije nego što se brod upiše, jedan državljanin države upisa ili osoba koja u njoj ima domicil mora biti postavljen za predstavnika ili upravitelja (representative or management person). To zapravo može biti fizička ili pravna osoba koja

je osnovana, tj. koja radi prema zakonima države upisa i koja je ovlaštena djelovati u ime i za račun brodovlasnika. Ta osoba će odgovarati kao brodovlasnik i u njegovo će je se ime moći i tužiti.

Pored toga, država upisa će osigurati da osoba ili osobe odgovorne za upravljanje brodom budu sposobne za to financijski odgovarati. U tu će svrhu njeni brodovi biti u svakom trenutku u mogućnosti pribaviti isprave kojima će dokazati da postoji odgovarajuće jamstvo, kao npr. osiguranje, za uobičajeno osigurane rizike u pogledu štete trećim osobama. Država upisa će također provjeriti da u državi te odgovorne osobe, bila ona brodovlasnik ili brodar, postoje mehanizmi (u obliku fonda uzajamnosti, socijalnog osiguranja ili sl.) putem kojih se pomorcima na njenim brodovima mogu isplatiti plaće u slučaju da njihovi poslodavci to nisu u stanju učiniti. Ovo pitanje država upisa može svojim propisima riješiti i drukčije.

U pogledu sudjelovanja državljana države zastave u sastavu posade brodova odnosno njihovog udjela u kapitalu brodovlasničkih poduzeća, postignut je sporazum da samo jedan od ova dva elementa bude obvezujući.

Svaka će država upisa (čl. 6) pri popunjavanju brodova posadom poštivati načelo da zadovoljavajući dio posade trgovačkih brodova pod njenom zastavom budu njeni državljani odnosno osobe s prebivalištem ili stalnim boravištem na njenom području. Njihov će se udio u posadi računati na osnovi pojedinih brodova, poduzeća ili cijele mornarice. Ipak, u određenim slučajevima, u skladu s vlastitim zakonima i s ovim Sporazumom, svaka država može na svojim brodovima zapošljavati i strance.

Pri poštivanju ovog načela država upisa će voditi računa o broju kvalificiranih pomoraca kojima raspolaže, o višestranim i dvostranim sporazumima i drugim dogovorima kojima je vezana, kao i o potrebi da se brodovima upravlja ekonomično. Također će, zajedno s brodovlasnicima, unapredjivati školovanje svojih državljana odnosno osoba koje u njoj žive. Nadalje, država upisa će osigurati da posada na njenim brodovima bude takve razine i sposobnosti da se mogu poštivati primjenljiva međunarodna pravila i standardi, posebno oni u pogledu sigurnosti na moru, da uvjeti zaposlenja na njenim brodovima budu u skladu s primjenljivim međunarodnim pravilima i standardima, da postoji odgovarajući

pravni postupak za rješavanje građanskih sporova između pomoraca i njihovih poslodavaca i jednaka mogućnost za vlastite i strane pomorce za zaštitu njihovih ugovornih prava u odnosu na poslodavca.

U tekstu koji govori o vlasništvu brodova (čl. 8) dogovoreno je da će država zastave donijeti propise o vlasništvu svojih brodova, prema kojima će njeni državljani sudjelovati u vlasništvu u određenoj mjeri, dovoljnoj da država zastave nad svojim brodovima može efektivno obavljati sudbenost i nadzor. U tekstu nije određeno kolika je ta mjera, pa će njen opseg države upisa određivati same.

Pored ovih najbitnijih elemenata koji tvore stvarnu vezu između broda i države čiju zastavu on vije, na Konferenciji je do sada postignut i dogovor oko zajedničkih ulaganja, zakupa broda, mjera za zaštitu interesa zemalja koje daju radnu snagu, te oko jednog dijela završnih odredaba.

Jedinstvenim tekstom predviđena je i mogućnost upisa broda uzetog u zakup (čl. 9). U skladu s vlastitim zakonima i propisima i ovim Sporazumom, svaka država može upisati brod u svoj upisnik i dati mu pravo vijanja svoje zastave i u slučaju kad je taj brod uzet u zakup iz druge države. Upis će tada trajati jednako dugo kao i zakup, a izvršit će se na temelju isprave koja dokazuje obustavu ili brisanje prethodnog upisa u drugoj državi i koja navodi eventualna opterećenja. Svaka će država osigurati da ovako upisani brod u cijelosti potpada pod njenu sudbenost i nadzor. Sve detalje oko zakupa, koji nisu regulirani ovim Sporazumom, regulirat će zainteresirane države međusobnim ugovorima.

Na Trećem zasjedanju ove Konferencije učinjen je velik napredak u usuglašavanju svih onih pitanja u kojima razvijene zemlje i zemlje u razvoju, odnosno pomorski razvijene zemlje i one čiju robu uglavnom prevoze drugi, imaju često sasvim oprečne stavove. Premda Treće zasjedanje nije moglo biti i posljednje, kako se ranije predviđalo, na njemu su ključni dijelovi budućeg sporazuma ipak dogovoreni, tako da se ono ne može smatrati neuspješnim. Za dovršenje posla predviđeno je četvrto zasjedanje od 20. I do 7. II 1986.

III

Pitanja uvjeta za upis brodova kod nas uglavnom regulira Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (SL SFRJ 22/77), koji to čini vrlo opširno i iscrpno, ali istovremeno i dosta liberalno. To znači da kod nas postoje odredbe o većini problema o kojima govori Jedinostveni tekst, tako da, ako naša zemlja buduću Konvenciju usvoji, neće biti potrebno unositi nova poglavlja u Zakon, nego će se samo neke njegove odredbe morati postrožiti.

ZPUP i Jedinostveni tekst ne poklapaju se sasvim u predmetu svog reguliranja, jer se Zakon, ako izričito nije drukčije propisano, primjenjuje na pomorske brodove od 15 BRT ili veće (čl. 6 (1) (6)), a Jedinostveni tekst na one veće od 500 BRT. Zbog ove će razlike biti moguće neke izmjene u ZPUP unositi samo za ove veće brodove, ako se bude smatralo da nije potrebno da i manji brodovi udovoljavaju kompliciranijim propisima.

U osnovi su naši propisi sasvim u duhu Općih odredaba Jedinostvenog teksta: brod stječe jugoslavensku državnu pripadnost upisom u jugoslavenski upisnik brodova (čl. 166 ZPUP), a time dobija i pravo i dužnost vijanja jugoslavenske zastave (čl. 167 (1) ZPUP). U jugoslavenski se upisnik ne može upisati brod koji je upisan u inozemni upisnik brodova (čl. 178 ZPUP), dakle ne dopušta se istovremeni upis u dva upisnika.

U ZPUP-u su razradjene i odredbe o utvrđivanju sposobnosti broda za plovidbu što tehničkim nadzorom obavlja Jugoslavenski registar brodova (2. dio, Glava V (1) ZPUP), o baždarenju broda koje takodjer obavlja Jugoslavenski registar (2. dio, Glava V (2) ZPUP), te o inspekcijskom nadzoru nad provodjenjem odredaba 2. dijela Zakona (o sigurnosti plovidbe) od strane republičkih organa nadležnih za sigurnost plovidbe (kapetanije i dr., 2. dio, Glava VII ZPUP). Mišljenja smo da zbir tih odredaba udovoljava zahtjevima Jedinostvenog teksta o tome da svaka država mora imati sposobnu i prikladnu pomorsku upravu koja ima cijeli popis zadataka, a takodjer da naša pomorska uprava već dugo vremena sve predviđene zadatke uspješno obavlja.

U čl. 184, 185 i 186 ZPUP-a navedeno je koji sve podaci moraju biti uneseni u jugoslavenski upisnik brodova, i to u pogledu samog broda, tj. njegovog identiteta i tehničkih značajki, vlasnika broda, nosioca prava raspolaganja brodom i broдача, a tako-

djer i u pogledu eventualnog založnog prava na brodu, zakupa broda ili brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod. Medju ovim podacima nalaze se skoro svi podaci koje zahtijeva i Jedin- stveni tekst, tako da ove članove neće biti potrebno nadopunja- vati.

Zakon sadrži i odredbu o tome da su upisnici brodova javne knjige (čl. 180 (1) ZPUP) i tko i pod kojim uvjetima ima u njih uvida (čl. 180 (2) ZPUP), i u tome je potpuno sukladan odredbama Jedin- stvenog teksta.

Medjutim, medju većim brojem svjedodžaba, potvrda i knjiga koje brod mora imati (čl. 66-98 ZPUP) ne predviđa se isprava o identitetu vlasnika, broдача ili osobe odgovorne za upravljanje brodom i njegovo iskorištavanje, koja mora biti na raspolaganju vlastima države luke.

Pored toga, postoji kratka odredba prema kojoj su naši brodovi veći od 50 BRT dužni voditi brodski dnevnik (čl. 92 ZPUP), a prema Jedin- stvenom tekstu taj će se dnevnik morati i čuvati još neko razumno vrijeme nakon unošenja zadnjeg podatka, i to i u slučaju promjene imena broda, njegove prodaje i sl.

Sasvim je razumljivo da jedna pomorski razvijena zemlja, a to naša bez sumnje jest, ima razradjene odredbe koje smo upra- vo opisali, koje joj pomažu da se plovidba njenih brodova i pro- met u njenim lukama nesmetano odvijaju. Medjutim, isto je tako razumljivo da naša zemlja, poput ostalih razvijenih pomorskih zemalja, nije tako strogo razradjivala upravo one elemente koji tvore stvarnu vezu broda i države zastave, a to su sudjelovanje naših državljana u posadi naših brodova, upravljanju brodovla- sničkim poduzećima i udio naših državljana u vlasništvu broda.

U pogledu zahtjeva da posadu na brodovima sačinjavaju držav- ljani države zastave, Jugoslavija ima vrlo blagi propis prema kojemu samo zapovjednik broda mora biti državljanin SFRJ (čl. 128 (1) ZPUP). U praksi, budući da naša zemlja školuje više pomorskog kadra nego što sama može zaposliti, vjerujemo da su brodovi koji viju jugoslavensku zastavu doslovno stopostotno popunjeni jugo- slavenskom posadom. Zbog toga, kad zakonodavac odredi koliko je to zadovoljavajući dio koji moraju sačinjavati naši pomorci, na našim brodovima to neće izazvati nikakve selidbe radne snage.



Odredbe koje reguliraju pitanje vlasništva kao bitnog elementa stvarne veze između broda upisanog u jugoslavenski upisnik i naše zemlje nalaze se u čl. 174 i 175 ZPUP-a, kao i u čl. 25 Zakona o izmjenama i dopunama ZPUP-a (SL SFRJ 30/85 od 21. lipnja 1985) kojim se članu 175 dodaje nova točka 5. Upravo čl. 175, u dosadašnjoj verziji i kako je izmijenjen ovim Zakonom o izmjenama i dopunama, najvjernije ocrtava tendencije reguliranja pitanja državne pripadnosti brodova u jugoslavenskom pozitivnom zakonodavstvu.

Apsolutna obveza upisa brodova u jugoslavenski upisnik nalazi se u čl. 174 koji kaže da se u jugoslavenski upisnik mora upisati brod koji je u cjelini u društvenom vlasništvu ili u vlasništvu državljanina SFRJ s prebivalištem u SFRJ, ili građanskih pravnih osoba sa sjedištem u SFRJ. Tu obvezu ublažuje čl. 175 (1) koji predviđa fakultativni upis za onaj brod koji je u cjelini ili dijelom u vlasništvu stranog državljanina ili osobe bez državljanstva ili državljanina SFRJ s prebivalištem u inozemstvu ako je brodar tog broda jugoslavenska organizacija udruženog rada ili druga pravna osoba sa sjedištem u SFRJ ili državljanin SFRJ koji ima prebivalište u SFRJ, uz uvjet da se sa zahtjevom jugoslavenskog broдача za upis tog broda u jugoslavenski upisnik suglasi njegov vlasnik.

Drugim riječima, u pravilu se u jugoslavenski upisnik upisuje brod u čijem vlasništvu u cjelosti sudjeluju jugoslavenski državljanini odnosno jugoslavenske pravne osobe. Pri tome fizičke osobe moraju imati i prebivalište u Jugoslaviji, a građanske pravne osobe sjedište. U pogledu brodova u društvenom vlasništvu, u drugim jugoslavenskim zakonima postoje propisi o jugoslavenskim radnim organizacijama koje upravljaju imovinom u društvenom vlasništvu. No prema čl. 175 (1), i brod koji je dijelom ili čak u cjelini vlasništvo stranca može se upisati u jugoslavenski upisnik ako ga jugoslavenski brodar uzme u zakup.

Dakle, naši nacionalni zakoni su i prije najnovije izmjene dozvoljavali da se brodovi, osim u ime vlasnika, upisuju u naš upisnik i u ime uzimatelja broda u zakup, tj. broдача, jednako kako to čini i Jedinštveni tekst u čl. 11. Možemo reći da su do ove izmjene, u pogledu vlasništva broda, jugoslavenski propisi u potpunosti udovoljavali uvjetima za upis brodova predviđenima u Jedinštvenom tekstu.

Medjutim, možda je izgledalo da ova odredba nije dovoljno elastična za suvremene potrebe jugoslavenske prakse, pa je i ona dopunjena spomenutom izmjenom ZPUP-a. U 1. stavak čl. 175 dodana je nova točka 5, prema kojoj se u jugoslavenski upisnik može upisati i brod koji je u cjelini ili dijelom u vlasništvu stranih fizičkih ili pravnih osoba, uz uvjet da SFRJ obavlja kontrolu u upravnim, ekonomskim i tehničkim pitanjima nad brodom i ako taj upis dopusti savezni organ uprave nadležan za poslove saobraćaja i veza. Ova novela ne predviđa niti da brodar tog stranog broda bude jugoslavenska pravna ili fizička osoba, pa zbog propuštanja ovog uvjeta nije jasno zbog čijih je interesa ova izmjena unesena. Naime, ako se radi o interesima jugoslavenskih brodara, njima je i dosadašnja točka 1 davala dovoljno mogućnosti da u jugoslavenski upisnik upišu brod u stranom vlasništvu za koji su zainteresirani, tj. čiji su oni brodari.

Nova točka 5 predviđa da SFRJ mora nad brodom obavljati samo kontrolu u upravnim, ekonomskim i tehničkim pitanjima, što nije dovoljno za formiranje stvarne veze između broda i države čiju zastavu on vije. Pored toga, koliko nam je poznato, uz ovu odredbu nisu donesene i provedbene mjere za obavljanje ovakve kontrole nad stranim brodovima.

#### IV

Ako na kraju usporedimo tendencije reguliranja upisa brodova na međunarodnoj i našoj unutrašnjoj razini, primijetit ćemo da su one usmjerene u posve suprotnim pravcima.

S jedne strane, međunarodna zajednica troši velika sredstva i organizira Konferenciju koja će propisati uvjete za upis brodova, s krajnjim ciljem da se onemogući upis kod onih koji te uvjete nemaju, a unaprijedi u zemljama koje imaju elemente za stvarnu vezu s brodovima vlastite zastave. Naša zemlja sudjeluje na ovoj Konferenciji sa stavovima koji su prema uobičajenom postupku usvojeni u nadležnim saveznim tijelima. U skladu s njima, najčešće podržava umjerenu struju među državama Grupe 77 kojima politički pripada, pomažući da se utišaju glasovi radikalnih iz te Grupe i da se tako usvoje i neki prijedlozi razvijenih zemalja iz Grupe B, koji našoj zemlji ekonomski odgovaraju.

S druge strane, opet po uobičajenom postupku za mijenjanje zakona provedenom u nadležnim saveznim tijelima, usvojena je do-

puna ZPUP-a koja ide u sasvim suprotnom smjeru, odnosno ukida i ostatke stvarne veze potrebne da se brod upiše u jugoslavenski upisnik.

Ocijenili bismo da, uz iznimku odredbe prema kojoj zapovjednik broda mora biti jugoslavenski državljanin, naša zemlja ima propise o upisu brodova identične propisima zemalja otvorenog upisnika, kad uz ovu zadnju dopunu ne bi išao uvjet da upis broda u stranom vlasništvu mora odobriti Savezni komitet za promet i veze. Zbog postavljanja ovog uvjeta vjerujemo da naš zakonodavac nije imao pred očima strane brodovlasnike koji će iz određenih razloga zaželjeti upisati brodove u Jugoslaviji. Puno je vjerojatnije da je htio ići na ruku domaćim brodarima koji su, zbog neprikladnosti drugih naših propisa i odluka, bili prisiljeni osnovati brodovlasnička poduzeća u inozemstvu i ploviti pod stranom zastavom. Ovom odredbom ti isti brodovi, premda u vlasništvu "stranaca", smiju vijati našu zastavu.

S ovom je dopunom vjerojatno u vezi i nedavna odluka Saveznog izvršnog vijeća (Vjesnik od 21. IX 1985) prema kojoj se brodovi koje naši kolektivi, uključujući naše kolektive u inozemstvu, nabavljaju u svijetu ili kao stranci grade u našim brodogradilištima, oslobadjaju plaćanja carine i drugih uvoznih pristojbi ako se žele upisati u jugoslavenski upisnik.

Hvale su vrijedni napori kojima se jugoslavenskim brodarima konačno želi olakšati položaj i omogućiti im nesmetano iskorištavanje onoga čime stvaraju svoj dohodak. Pitanje je samo, kad smo već jednom njihove brodove prisilili na bježanje u strane upisnike, da li ima smisla donositi ovako zaobilazne vatrogasne mjere, ili bi bilo ekonomičnije riješiti nabavljanje novih brodova u zemlji i druga srodna pitanja i tako u korijenu otkloniti uzrok bježanju naših brodova u inozemstvo.

SUMMARY

Vesna Polić-Ćurčić, LL. M.: THE THIRD SESSION OF THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON CONDITIONS FOR REGISTRATION OF SHIPS AND A COMPARISON OF ITS RESULTS WITH THE YUGOSLAV MARITIME AND INLAND NAVIGATION ACT AND ITS AMENDMENTS

Due to the appearance of so-called open registries a Conference was convened with the task of determining the minimum conditions that a ship must meet in order to be registered in a State. According to the Composite text adopted in Third part of the Conference the shipowning company will have to have at least a representative or management person domiciled in the State of registration, a satisfactory part of the crew shall be nationals, domiciled or permanently resident in the State of registration and its nationals must also participate in the ownership of the ship. Yugoslav legislation is in great part identical with the provisions of the Composite text. There are a few differences in questions of the registration of a ship owned by a person having neither domicile nor seat in Yugoslavia.