

mr Vesna Polić-Ćurčić,
znanstveni asistent

UDK 341.225:347.791.3

UVJETI ZA UPIS BRODOVA - STVARNA VEZA BRODA I DRŽAVE ZASTAVE

Otvorenim se upisnicima smatraju oni upisnici koji ne zahtijevaju da u njih upisane brodove s njihovim državama, čiju zastavu i viju, veže stvarna veza, npr. da su u vladništvu njenih državljana ili da oni čine veći dio posade tih brodova. Pojava otvorenih upisnika i-zazvala je različita reagiranja u svijetu - oni koji ih napadaju predbacuju im trku za profitom po cijenu niskih tehničkih standarda, loše plaćene posade i općenito opasnosti po plovidbu i okoliš, dok ih drugi brane ističući najčešće jeftinocu njihovih usluga. Ipak se potreba za stvarnom vezom iskazivala sve glasnije, pa je Konferencija, na kojoj se nastoje propisati uvjeti koje brod mora ispuniti da bi bio upisan u upisnik određeno države, nedavno završila svoj rad. Usvojena Konvencija, između ostalog, sadrži odredbe o ključnim elemenima stvarne veze - o posadi i vlasništvu broda i o upravljanju brodovlasničkim poduzećima - koje nisu prestrого formulirane, tako da Konvencija predstavlja kompromis prihvatljiv svim zainteresiranim državama, uključujući i našu.

1 O otvorenim upisnicima

1.1 U plovidbi morem uobičajena je i neosporavana činjenica da brodovi koji plove viju zastavu jedne države, kao oznaku svoje državne pripadnosti. Tokom stoljeća razvila se praksa da države koje imaju trgovačku mornaricu, tj. države zastave, imaju i upisnike (registre), u koje upisuju brodove koje na osnovi određenih elemenata smatraju svojima. Svaka država zastave samostalno je odlučivala koji uvjeti moraju biti ispunjeni da se brod upiše u njen upisnik, tj. da dobije njenu državnu pripadnost, zaštitu i pravo vijanja njene zastave. Država zastave jedina je imala jurisdikciju nad svojim brodovima na otvorenome moru, a od svoje je mornarice ubirala i odredene koristi - putem poreza i na druge načine.

■ Ovaj je tekst, na engleskom jeziku i s manjim izmjenama, predan u časopis Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly

Uvjeti potrebni da se brod upiše u upisnik jedne države, odnosno elementi koji tvore stvarnu vezu između broda i države čiju zastavu vije, međusobno su vrlo različiti u pojedinim državama, a uglavnom ovise o stupnju ekonomske razvijenosti i o pomorskoj politici pojedine države. Osnovni elementi stvarne veze su vlasništvo broda i državljanstvo posade.¹ Tako u svojem pozitivnom zakonodavstvu manji broj država zahtjeva da brod bude velikim dijelom ili čak u potpunosti u vlasništvu njenih državljana, te da samo oni budu u sastavu njegove posade. Velika većina država zahtjeva da brod bude jednim dijelom u vlasništvu njenih državljana, da zapovjednik i dio ili svi časnici budu njeni državljeni, ali taj uvjet obično ne propisuje za ostatak posade.²

Problem se, međutim, pojavio tek onda kad su neke države u svojem zakonodavstvu izostavile ove uvjete za upis brodova³, pa su stranci mogli u njihov upisnik upisivati brodove skoro jednako kao i njihovi državljeni. To se dogodilo u trenutku kad su se, nakon završenog rata, Sjedinjene Američke Države našle s razvijenom mornaricom koja je zbog poreza i troškova sindikalno organizirane posade bila tako skupa da je bila ekonomski neupotrebljiva. Američki su brodovlasnici morali naći neki prihvatljivi izlaz iz te situacije. Uz podršku svoje vlasti su ga u tome da svoje brodove izuzmu od primjene svojeg pravnog sustava, tako da u nekoj drugoj državi osnuju upisnik koji neće postavljati nikakve prepreke za upis njihovog brodovlja, tzv. otvoreni upisnik. Na taj su način djelomično izbjegli plaćanje poreza na profit i prihode a također i kontrolu u pogledu ponovnog investiranja zaradenog novca, a smanjili su i svoje rashode, između ostalog, i zapošljavanjem slabije plaćene radne snage.⁴ Njihovo je poslovanje odjednom postalo vrlo jeftino i ekonomski odlično isplativo. Prisiljena takvom konkurenčijom, morala su mnoga brodarska poduzeća iz raznih, uvjek pretežno razvijenih zemalja prijeći pod otvorene upisnike.

1.2 Postojanje otvorenih upisnika ekonomski se različito odražilo na ostale zemlje.

Za zemlje iz kojih stvarno potječe kapital to prvo znači određeni gubitak jer one ne mogu ubirati poreze na profite brodova pod stranom zastavom i druge namete, manje njihovih ljudi je zaposleno kao posada na brodovima i u popratnim djelatnostima, itd. S druge strane, dobar dio tih brodova stvarno je zaposlen upravo u trgovini zemalja iz kojih potječe kapital, tako da one imaju višestruke koristi od jeftinijeg prijevoza.⁵

Ipak, kao odgovor na jeftiniju konkurenциju iz zemalja otvorenog upisnika, neke su razvijene zemlje morale donijeti niz različitih mjera kojima su nastojale ublažiti razliku i zaštiti svoju pomorsku industriju.⁶ No razlika u troškovima obično je tako velika da te mjere nisu uvijek imale uspjeha. Jedini način kojim su razvijene zemlje mogle efikasno zaštititi vlastito pomorstvo bio je taj da ograniče prijelaz svojih brodova pod zastave zemalja otvorenog upisnika. Jedna od rijetkih zemalja koja se na to odlučila bila je Švedska.⁷

1.3 S vremenom je u otvorene upisnike prešlo puno tonaze ranije upisane u razvijenim, tradicionalno pomorskim zemljama. Njihova atraktivnost i veličina njihovih mornarica stalno je rasla, tako da oni zadnjih nekoliko godina obuhvaćaju oko 30% svjetske trgovačke flote.⁸ Najveći dio te flote su tankeri i brodovi za prijevoz rasutog tereta⁹, dok je njihov udio znatno manji u prijevozu ostalih tereta. Do sada je većina brodova otvorenog upisnika bila zaposlena u slobodnoj plovvidbi, ali u posljednje vrijeme raste njihov broj i u linjskoj plovvidbi.¹⁰

1.4 Svoj prihod od otvorenog upisnika države koje imaju takav upisnik ostvaruju pretežno preko upisnih pristojbi, godišnjih davanja i sličnih nameta. Iznos tih pristojbi za njih je značajan, ali je inače neznatan u usporedbi s profitima koje njihove mornarice ostvaruju za stvarne vlasnike brodova.¹¹ Od tako ostvarenih prihoda zemlje otvorenih upisnika samo vrlo mali dio ulaže natrag u pomorstvo. To je i razumljivo, budući da u njima nisu razvijene ostale pomorske djelatnosti - brodogradnja, luke, pomorske škole itd.¹² Dok u nekim zemljama otvorenog upisnika pomorske škole postoje, makar u nedovolj-

nom broju, u najjačoj takvoj zemlji - Liberiji - ne postoji ni jedna pomorska škola.¹³ Pored toga, neke zemlje otvorenog upisnika imaju propise o socijalnom osiguranju pomoraca koji su njihovi državljanini, ali propise o socijalnom osiguranju stranaca koji plove pod njihovim zastavama, a oni sačinjavaju veliku većinu, nema nijedna.¹⁴ Pored toga, zemlja najjačeg otvorenog upisnika - Liberija - primjenjuje američko pomorsko pravo kao svoje, a premda je formalno sjedište njezinog upisnika u Monroviji, njime se praktično upravlja iz New Yorka.

Da je pomorstvo u zemljama otvorenog upisnika sasvim otvoreno od ostalih djelatnosti dokazuje i podatak da npr. Panama i Liberija ne prikazuju u statističkim izvještajima uvoz brodova čiji su stvarni vlasnici u inozemstvu kao vlastiti uvoz.

1.5 Do sada je bilo nekoliko pokušaja sakupljanja podataka o stvarnim vlasnicima brodova koji plove pod zastavama zemalja otvorenog upisnika, no potpune podatke o tome nije nikad bilo moguće prikupiti. Tako se stvarni vlasnici oko 1/8 svjetske flote ili uopće ne mogu identificirati ili je to vrlo teško.¹⁵ Na osnovi raspoloživih podataka ipak se dade reći da stvarni vlasnici brodova otvorenog upisnika dolaze iz više različitih zemalja odnosno teritorija: daleko najviše ih je iz Sjedinjenih američkih država, Hong Konga, Grčke, Japana i Norveške i oni čine 75% ukupne tonaže brodova otvorenih upisnika. Za njima slijede Savezna republika Njemačka, Ujedinjeno kraljevstvo, Švicarska, Kina, Republika Koreja, Pakistan, Izrael, Italija, Indonezija, Nizozemska, Monako, Danska i Švedska, a iza njih je još 75 zemalja, jedinica ili teritorija, svaki s udjelom manjim od 1 milijuna dwt u floti otvorenog upisnika.¹⁶

U posljednje se vrijeme među ovim zemljama nalazi i naša.

Kao vlasnici pojavljuju se velike naftne kompanije i slični veliki industrijski koncerni, nezavisni poduzetnici za prijevoz naftne i suhog rasutog tereta, manji broj vladinih tijela, te mnoštvo srednjih i malih pomorskih kompanija, međutim podataka o njima nema dovoljno da bi se mogla ocijeniti njihova važnost i snaga.¹⁷

Ima više načina na koje se može postići da brodovi koji su u stvarnom vlasništvu razvijenih zapadnih zemalja plove pod zastavom zemlje otvorenog upisnika¹⁸, a većini im je zajedničko da su formalno u vlasništvu kompanije ili državljana države zastave.

2 Zemalje u razvoju i razvijenih zemalja
otvorenim upisnicima

2.1 Intenzivan rast mornarica otvorenih upisnika i njihov način poslovanja izazvao je negodovanja i proteste koji su bili podjednako jaki i u razvijenim zemljama i u zemljama u razvoju, premda su se zapravo odnosili na različite aspekte otvorenih upisnika.

2.2 Zemlje u razvoju gledaju na otvorene upisnike kao na jedan od razloga zbog kojih njihove vlastite flote ne mogu rasti onako kako je to dokumentima predviđeno (npr. Rezolucijom Opće skupštine UN br. 35/56 i drugima), prema kojima bi do 1990. godine zemlja u razvoju pripadalo 20% svjetske flote.

Naime, poslovanje brodova otvorenog upisnika jeftinije je čak i od brodova zemalja u razvoju, iz već navedenih razloga koji i inače otvorene upisnike čine jeftinijima od ostalih - - jeftiniji kapital za kupnju brodova dobijen nekontroliranim samofinanciranjem od ostvarenih profita, neoporezivanje profita i zarada pomoraca, nepostojanje obveze vraćanja profita u zemlju iz koje potječe kapital i relativno niski troškovi održavanja i posade. Ta jeftinoća odvlači u zemlje otvorenog upisnika i onaj kapital koji bi možda (npr. u obliku zajedničkih ulaganja) bio uložen u zemlje u razvoju koje nemaju otvoreni upisnik.¹⁹ Pored toga, budući da su značajan broj stvarnih vlasnika brodova otvorenih upisnika velike naftne i druge rudarske kompanije, tim je brodovima osiguran posao u prijevozu tereta za kompanije kojima pripadaju. Do tog tereta, prema tome, ne mogu doći brodovi zemalja u razvoju, iako veći dio tereta potječe upravo iz njih.²⁰

Vrlo često se posada za brodove otvorenih upisnika uzima iz zemalja u razvoju, tako da se te zemlje tuže zbog uvjeta u koji-

ma njihovi pomorci rade, a koji su često lošiji nego na brodovima ostalih upisnika, plaće su im često niže jer se na njima štedi da bi se ostvario veći profit, a i njihova isplata nije uvjek sigurna, itd.

Pored lošeg utjecaja na rast trgovачkih mornarica zemalja u razvoju, smatra se da je pretjerani rast otvorenih upisnika djelomično kriv i za sadašnje stanje recesije na svjetskom tržištu brodskog prostora.²¹ Kako je već spomenuto, poduzeća čiji brodovi plove pod jednom takvom zastavom nemaju nikakvih ograničenja u raspolaganju ostvarenim profitom, niti obveze vraćanja tog profita u zemlju iz koje je potekao početni kapital. Takva su poduzeća nesmetano ulagala u gradnju novih brodova, što je dovelo do prevelike ponude brodskog prostora i velikog pada vozarina. Njihova su ulaganja imala na ponudu brodskog prostora puno jači utjecaj nego ulaganja iz zemalja koje imaju stvarnu vezu sa svojim brodovima.²²

U novije vrijeme sve su češće pojave pomorskih prijevara, koje poprimaju sve veće dimenzije i imaju utjecaja na cijelokupno svjetsko pomorstvo i trgovinu, a "žrtve" su im najčešće vlasnici roba i korisnici pomorskog prijevoza iz zemalja u razvoju. Otvoreni upisnici s manjkavim praćenjem i nadzorom stanja u svojoj pomorskoj industriji izrazito pogoduju njihovoj pojavi.²³

2.3 I razvijene su zemlje jednim dijelom uz nemirene sve većom konkurenjom iz zemalja otvorenog upisnika, tako da je na njihovu inicijativu u UNCTAD-u 1978. godine osnovana Ad hoc radna grupa koja je počela proučavati taj problem. Posebno opasnim smatraju sve veći udio brodova otvorenih upisnika u linijskoj plovidbi. Stvarni vlasnici tih brodova uskoro mogu, preko brodarskih ugovora na vrijeme i davanja brodova u zakup, preuzeti najveći i najvažniji dio pomorske trgovine i prijevoza ostalih zemalja, kako onih u razvoju, tako i razvijenih, budući da im njihove mornarice jednostavno neće moći konkurirati i bit će postupno eliminirane iz svjetske trgovine.²⁴ To će dovesti do situacije da će pomorskim tržistem zavladati

anonimni kapitali koji mogu izbjegći sva fiskalna opterećenja, a to prijeti sigurnosti plovidbe²⁵, kao i sigurnosti samih država u čijoj su trgovini njihovi brodovi zaposleni. Kodeks ponašanja linijskih konferencija, kojim se je trebalo osigurati poštivanje pomorskih prava (prava na vlastitu flotu) država koje su veliki izvor pomorske trgovine (trade-generating) tada neće moći postići svoju svrhu.²⁶

Pored toga, i razvijene zemlje, a pogotovo one koje su na svojim obalama osjetile što znači nesreća jednog tankera, zamjeraju zemljama otvorenih upisnika da nemaju organiziranu službu nadzora "svojih" brodova, pa neki od njih ne odgovaraju suvremenim sigurnosnim standardima, kao i to da ne polažu odgovarajuću pažnju dovoljnog broju članova posade i njihovim kvalifikacijama, što predstavlja veliku opasnost za sigurnost plovidbe. Takoder im zamjeraju da je vrlo težak i dugotrajan put do pronaalaženja pravog vlasnika broda, odnosno osoba od kojih će se zatražiti naknada za štete koje je taj brod prouzročio, a naročito za štete koje nastanu u slučajima velikih zagadenja morskog okoliša.²⁷ U pogledu utjecaja na mornarice ostalih upisnika, tvrdi se da su zbog brodova otvorenih upisnika, koji imaju veći broj nesreća i veću stopu gubitaka (rate of ship losses), i za ostale zemlje narasle premije osiguranja, a da su osigурatelji zbog otvorenih upisnika ionako morali ublažiti propise i sniziti standarde.²⁸

3 Argumenti u prilog otvorenim upisnicima

3.1 Oni kojima odgovaraju otvoreni upisnici imaju puno argumenta kojima brane i opravdavaju njihovo postojanje. Prvenstveno iznose prigovore u pogledu točnosti podataka kojima raspolažu oni koji ih napadaju, pa tako tvrde da nije točno da brodovi otvorenih upisnika imaju niže standarde od ostalih i da predstavljaju opasnost po plovidbu i okoliš²⁹, te da to, kao i višak kapaciteta i pomorske prijevare spominju oni koji žele srušiti sistem slobodne konkurenциje.³⁰ Takoder tvrde da otvoreni upisnici nikako ne mogu biti zapreka rastu mornarica zemalja u

razvoju, već da to ima druge uzroke koji leže unutar ekonomija samih zemalja u razvoju.³¹ O tome koliko su ovi argumenti točni i tko raspolaže točnijim podacima teško je do u tančine prosuditi. Vjerojatno se i isti podaci mogu protumačiti na različite načine, ali smo mišljenja da je dobar dio zamjerki na račun otvorenih upisnika ipak osnovan.

Predstavnici zemalja otvorenog upisnika nagalašavaju i to da zemlje u razvoju imaju od njih i određenih koristi. To je prvenstveno opća dobrobit od jeftinijeg prijevoza, koja je tako jasno izražena da je izneseno mišljenje kako je, pogotovo kad je cijelo pomorstvo u krizi, zemljama u razvoju jeftinije plaćati prijevoz robe brodovima otvorenih upisnika nego imati vlastitu mornaricu koja bi im sigurno donosila samo gubitke.³² Pored toga, veliku važnost pridaju činjenici da posada na brodovima otvorenih upisnika dolazi uglavnom iz zemalja u razvoju, što nije donosi značajnu zaradu u stranim valutama, čak i u slučaju kad je ta posada plaćena slabije od posada na brodovima normalnog upisnika.

3.2 Posebno je zanimljivo tumačenje³³ prema kojemu na pomorski prijevoz treba zapravo gledati kao i na svaki drugi industrijski proizvod koji se nudi na međunarodnom tržištu, gdje postoji konkurenčija i gdje cijena igra važnu ulogu, ali gdje ne nude sve države sve proizvode. To znači da ne moraju ni sve države imati svoju mornaricu ni organizirani međunarodni pomorski prijevoz. Kupac usluga je u svakom slučaju slobodan izabrati vrstu i cijenu usluge koja mu najviše odgovara.

Ovakvo tumačenje naravno ide na ruku otvorenim upisnicima koji su u mogućnosti ponuditi najjeftinije usluge i kad bi međunarodno pomorstvo imalo samo usko trgovački aspekt, to bi tumačenje bilo prihvatljivo. Međutim, razvijena vlastita mornarica za svaku državu ima i puno drugih značenja. Ona je važna prvenstveno strateški i politički, jer čini državu sigurnijom i neovisnijom ne samo u doba rata, nego i u miru u kojem isto nije nevažno koliko se tko može osloniti na vlastite snage. Važna je i u ukupnom ekonomskom razvoju pojedine zemlje jer bi ojačani transport i trgovina trebali pratiti jačanje njenih

industrijskih potencijala. Pored toga, razvijena mornarica zapošljava ljude, i to ne samo pomorce i one koji rade u brodarškim poduzećima, nego i veći broj ljudi najrazličitijih zanimanja za koje onda ima posla u raznim povezanim i pratećim djelatnostima. Prema tome, nema sumnje da je za ukupni razvoj svake zemlje od velike važnosti i razvoj njene mornarice.

4 Položaj Jugoslavije prema otvorenim upisnicima

4.1 Položaj Jugoslavije u odnosu na otvorene upisnike je trojak.

S jedne strane, Jugoslavija je tradicionalno pomorska zemlja čiji brodovi prevoze terete i za strane naručitelje i na međunarodnom se tržištu brodskog prostora moraju boriti s neravnopravnom konkurencijom brodova iz zemalja otvorenog upisnika.

S druge strane, Jugoslavija je zemlja u razvoju, ali koja, za razliku od mnogih drugih zemalja u razvoju, ima razvijeno pomorsko školstvo koje producira kvalificirane pomorske kadrove u daleko većem broju nego što može zaposliti naša trgovačka mornarica, tako da ima puno jugoslavenskih pomoraca koji plove na stranim brodovima, uglavnom pod zastavama otvorenog upisnika.

S treće strane, u posljednje vrijeme susrećemo se s pojavom da i naši brodari upisuju brodove u zemljama otvorenog upisnika. Glavni razlozi zbog kojih su neki naši brodari prišli formiranju vlastitih poduzeća i upisivanju brodova u zemljama otvorenih upisnika su nužnost obnove flote, velike restrikcije i administriranje kod uvoza brodova i neriješen sustav financiranja gradnje brodova za domaću flotu u domaćim brodogradilištima.

5 Pravni razvoj reguliranja otvorenih upisnika

5.1 U nauci međunarodnog prava je sporno da li ovlaštenje država da slobodno odreduju uvjete uz koje brodu daju svoju državnu pripadnost obuhvaća i ovlaštenje da dozvoljavaju upis brodova u svoje upisnike bez ikakvih uvjeta.³⁴ U teoriji su mišljenja podijeljena - ima autora koji smatraju da je sam upis broda u upisnik odredene države dovoljna veza između broda i te države. S druge strane, već 1896. je Institut za međunarodno pravo istak-

nuo da osim upisa moraju postojati i drugi elementi koji povezuju brod i državu zastave³⁵, a to mišljenje i danas prevladava u međunarodnoj zajednici koja nastoji ujednačiti uvjete potrebne za upis broda u pojedinoj državi.

5.2 Prvi i vrlo blagi pokušaj ujednačavanja tih uvjeta učinjen je Konvencijom o otvorenome moru iz 1958., koja u svojoj preambuli sama kaže da ona samo kodificira postojeće međunarodno pravo mora. U svom čl. 5 (1) ona ovlašćuje svaku državu da odredi uvjete pod kojima podjeljuje brodovima svoju državnu pripadnost, kao i uvjete upisa u upisnik i pravo vijanja njezine zastave. Također kaže da brodovi imaju pripadnost one države čiju su zastavu ovlašteni vijati. Međutim, u nastavku teksta čl. 5 (1) stoji da između države i broda mora postojati stvarna veza (genuine link) i da država, pogotovo, mora stvarno vršiti svoju jurisdikciju i nadzor na upravnom, tehničkom i socijalnom području nad brodovima koji viju njenu zastavu. Time se po prvi put ograničava država zastave u slobodi da podjeljuje brodovima pripadnost ravnajući se isključivo svojim vlastitim propisima. Pravo države da odreduje uvjete za upis brodova ovom se Konvencijom pretvara u njenu dužnost.³⁶

U pripremnim radovima za tu Konvenciju, koje je obavljala Komisija za međunarodno pravo, pokušalo se pobliže odrediti stvarnu vezu. Da udovolji minimumu nacionalnog elementa morao je brod biti ili u vlasništvu države zastave ili preko polovice u vlasništvu njenih državljanina (fizičkih ili pravnih osoba) s boračištem u toj državi.³⁷ U nastavku rada morala je Komisija odustatи od predlaganja ovog uvjeta i ograničiti se samo na propisivanje stvarne veze, bez njenog pobližeg označavanja. Ni Prva konferencija UN o pravu mora (1958) nije se mogla složiti o definiciji ili elementima stvarne veze, ali je prihvatile taj izraz i dodala mu obvezu država u pogledu upravnih, tehničkih i socijalnih pitanja.³⁸ U Konvenciju nije ušao uvjet prema kojemu se državna pripadnost broda priznaje od strane drugih država samo ako postoji stvarna veza, jer bi se time krenjila isključiva nadležnost države da prosuduje valjanost postojanja svoje vlastite državne pripadnosti.

Konvencija iz 1958., koja je na snazi od 1962., daje pravnu podlogu za daljnje razvijanje pojma stvarne veze.

5.3 Konvencija UN o pravu mora iz 1982. nije otišla dalje u definiranju samog pojma stvarne veze. Ona je u čl. 91 preuzeila tekst čl. 5 Konvencije iz 1958, a odredbe o dužnostima države zastave smjestila je u poseban članak (94) i znatno proširila.

Prema čl. 94, pored već spomenutih dužnosti vršenja jurisdikcije i nadzora nad brodovima vlastite zastave u pogledu upravnih, tehničkih i socijalnih predmeta, svaka država vodi upisnik brodova u koji unosi sve propisane podatke; nad svojim brodom, odnosno njegovim zapovjednikom, časnicima i posadom ima jurisdikciju prema svom unutrašnjem pravu u pogledu pravnih, tehničkih i socijalnih predmeta koji se tiču broda; poduzima potrebne mjere radi osiguranja sigurnosti na moru, između ostalog, u pogledu konstrukcije, opreme i sposobnosti broda za plovidbu, sastava, radnih uvjeta i sposobljanja posade, vodeći pritom računa o mjerodavnim međunarodnim aktima, te u pogledu upotrebe signala, održavanja veza i sprečavanja sudara. Ove mjere uključuju i mjerne potrebne da se osigura: da ovlašteni inspektor pregleda brod prije upisa u upisnik i poslije u određenim vremenskim razmacima, te da svaki brod ima karte, nautičke publikacije, navigacijsku opremu i instrumente koji mu omogućavaju sigurnu plovidbu, zatim da zapovjednik, časnici i posada imaju odgovarajući stupanj naobrazbe odnosno sposobljenosti za upravljanje brodom, da poznaju i poštuju međunarodne pomorske propise, itd. Prilikom poduzimanja ovih mjera, svaka je država dužna postupati u skladu s općeprihvaćenim međunarodnim propisima, postupcima i praksom i poduzeti sve što je potrebno radi osiguranja njihova poštovanja.

Država zastave ovlaštena je provesti istragu povodom svake pomorske nesreće ili plovidbene nezgode na otvorenome moru u koju je upleten njezin brod, a koja je prouzročila gubitak života ili povredu državljana druge države ili ozbiljnu štetu brodovima ili uredajima druge države ili morskom okolišu.⁴⁰

Konvencija o pravu mora iz 1982. dakle ne donosi definiciju stvarne veze broda i države čiju zastavu vije, ali nameće državi zastave cijeli niz mjera jurisdikcije i nadzora nad njenim brodovima, za čiju provedbu svaka ta država mora imati sposobljeno ljudstvo i dovoljna sredstva. Ova Konvencija, međutim, još

nije na snazi, a izvjesno je da ni u nekoliko sljedećih godina neće stupiti na snagu.

5.4 U posljednjih desetak godina UNCTAD se također počao baviti problematikom stvarne veze broda i države čiju zastavu on vije, odnosno državama koje ne zahtijevaju tu vezu, tzv. otvorenim upisnicima.⁴¹ Prihvaćajući rezultate do tada obavljenog rada, Opća skupština UN je 20.XII 1982, dakle 10 dana nakon usvajanja Konvencije o pravu mora, jednoglasno usvojila rezoluciju 37/209 kojom odlučuje da se u 1984. godini sazove konferencija koja će razmotriti usvajanje međunarodnog sporazuma o uvjetima pod kojima će se brodovi prihvati u nacionalne upisnike brodova.

6 Konferencija Ujedinjenih naroda o uvjetima za upis brodova

6.1 Konferencija Ujedinjenih naroda o uvjetima za upis brodova trebala je četiri zasjedanja da bi obavila svoj zadatak - prvo je održano od 16.VII do 3.VIII 1984, drugo od 28.I do 15.II 1985, treće od 8.VII do 19.VII 1985, i četvrto od 20.I do 7.II 1986. Sva su zasjedanja održana u Ženevi.

Sudjelovanje država i pregovaranje na ovoj Konferenciji bili su organizirani po ustaljenom UNCTAD-ovom načinu: razvijene zapadne zemlje tvorile su Grupu B, zemlje socijalističkog bloka Grupu D, NR Kina je istupala samostalno, a zemlje u razvoju su tvorile Grupu 77 koja je bila podijeljena na tri regionalne grupe - Latinoameričku, Afričku i Azijsku. Naša zemlja prema ovoj organizacijskoj shemi pripada Azijskoj grupi, budući da ne postoji posebna Evropska regionalna grupa zemalja u razvoju.

6.2 Kako je u svom uvodnom izlaganju na 2. zasjedanju iznio Predsjednik Konferencije⁴², osnovna načela i ciljevi koje Rezolucija Opće skupštine br. 37/209 nameće ovoj Konferenciji su sljedeći:

1. Proučiti i odrediti uvjete pod kojima će se brodovi prihvati u nacionalne upisnike. Drugim riječima, cilj je na međunarodnoj razini uskladiti uvjete za upis brodova. Spora-

zum o tome mora sadržati minimum odredaba i ostaviti svakoj državi na volju da ga nadopuni nacionalnim zakonima. Upravo sadašnji pregovori moraju odrediti taj minimum.

2. Pokloniti posebnu pažnju zemljama u razvoju, kako bi se poboljšao njihov položaj u pomorstvu i što je moguće više povećao njihov udio, pogotovo jačanjem suradnje Jug-Jug, Jug-Sjever i Sjever-Jug.

3. Nastojati doprinijeti urednom razvoju međunarodnih pomorskih djelatnosti za dobrobit svih.

4. U potpunosti uzeti u obzir mišljenja svih zainteresiranih strana, što je za neke delegacije posebno važno za uspjeh ovih pregovora.

6.3 Sovim ciljevima Konferencije nisu se složile baš sve delegacije, a pogotovo je točka 1 uvijek izazivala puno diskusije.

U ujednačavanju uvjeta za upis brodova zemlje u razvoju ne gledaju prvenstveno samo način da se u kratkom roku ukinu otvoreni upisnici, nego dugoročnu šansu za povećanje svoje trgovачke mornarice. U tome im je uzor Kodeks ponašanja linijskih konferencija, kojim je udio nacionalne mornarice u nacionalnoj vanjskoj trgovini unaprijed propisan, pa se i ovdje na odgovarajući način želi propisati uvjete prema kojima će se brodovi, pretežno oni koji u slobodnoj plovidbi prevoze rasute terete za neku državu, upisati u upisnik te države.

Predstavnik Grupe 77 smatra da će, ako se usvoji sporazum koji će propisivati minimum uvjeta za upis brodova i poticati razvoj pomorstva na osnovi slobodnog i poštenog natjecanja, brodovlasnici koji su bili prisiljeni upisivati svoje brodove u otvorenim upisnicima, sada moći putem podružnih tvrtka ili zaledičkih ulaganja upisivati brodove u zemljama u razvoju i iskoristavati ih u skladu s odredbama ovog sporazuma, čime bi se otvoreni upisnici postupno transformirali u normalne. Tako se brodovlasnici iz razvijenih zemalja neće morati bojati da će izgubiti svoju konkurentnost, a zemlje u razvoju koje daju radnu

snagu da će njihovi pomorci izgubiti posao. Sadašnji otvoreni upisnici zadržat će dio prihoda brodovlasničkih poduzeća a, povrh svega, nestat će potrebe da države donose jednostrane akte kojima rezerviraju teret ili štite svoju mornaricu od nelojalne konkurenциje.⁴³

Medutim, jedinstva oko točnosti ovih posljedica ukidanja otvorenih upisnika, kako se čulo na neformalnim pregovorima unutar Grupe 77, nije bilo ni unutar same te Grupe, a pogotovo se s tim nije slagala Grupa B. Čula su se mišljenja kako se ukidanjem otvorenih upisnika neće riješiti nikakav problem, jer oni nisu uzrok nego posljedica činjenice da je kapital u pomorstvu (i ne samo u pomorstvu) transnacionaliziran i da izmiče kontrolu pojedinih država. Ako se te upisnike i uspije nekako ukinuti, iluzija je da će njihovi brodovi prijeći u zemlje u razvoju. Puno je vjerojatnije da će se vratiti u razvijene zemlje, jer iz njih potječe kapital.

Predstavnik Grupe D u svojim je izlaganjima u velikoj mjeri podržavao Grupu 77 navodeći prednosti ujednačavanja uvjeta za upis brodova. To je prvenstveno postizanje novog međunarodnog ekonomskog poretku u pomorstvu i srodnim djelatnostima, budući da je teorija tzv. slobodnog kretanja kapitala, koja isključuje sudjelovanje vlastitih državljanina u sredstvima brodovlasničkih poduzeća, protivna interesima zemalja u razvoju i njihovih mornarica. Zbog toga će se usvajanje sporazuma koji omogućuje nacionalni udio u vlasništvu brodova izravno odraziti na promicanje novog poretku u pomorstvu. Pored toga, takav će sporazum povećati sigurnost ljudi, plovidbe, imovine i okoliša, a smanjiti mogućnost prijevara.⁴⁴ Uvjeti utvrđeni ovim sporazumom predstavljat će kriterije za utvrđivanje postojanja stvarne veze između broda i države zastave.⁴⁵

Na drugoj strani, izneseno je mišljenje⁴⁶ da nije teško ostvariti socio-ekonomsku vezu broda i države, ali da ona nije ni tako bitna. Puno važnija je mogućnost stvarne kontrole države sastave nad njenim brodovima, a za nju su potrebna tri elementa: efikasna pomorska uprava, efikasna konzularna mreža i efikasna vojna mornarica. Primjer da je to tako jest Ujedinjeno kraljevstvo

koje ima blage propise za upis brodova, ali veliku mogućnost kontrole nad njima. Zbog toga bi za svaki otvoreni upisnik posebno trebalo ustanoviti koliko je u mogućnosti obavljati kontrolu u pogledu sigurnosti na moru, rada posade na brodu i zaštite od zagadivanja mora. Posebno je pitanje da li su i druge države, posebno zemlje u razvoju, sposobne provoditi tako efikasnu kontrolu nad svojim brodovima.

Pored toga, predstavnik Liberije je tvrdio da je već postojećim konvencijama riješeno pitanje stvarne veze tako da je propisano da će države biti te koje će određivati uvjete za upis, i da bi ograničavanje tog njihovog prava bilo protivno običajnom međunarodnom pravu i postojećim konvencijama.⁴⁷, dok je predstavnik Izraela smatrao da je Konvencija o otvorenome moru iz 1958. već i definirala stvarnu vezu kroz obvezu država da vrše sudbenost i nadzor u upravnim, tehničkim i socijalnim pitanjima.⁴⁸ Većina država ipak je bila mišljenja da ova Konvencija iz 1958. govori o stvarnoj vezi ali da je ne definira, pa da tu postoji pravni vakuum⁴⁹, i da je određivanje minimuma te veze upravo zadatak ove Konferencije. Da bi se izbjeglo nesporazume oko toga, u Konvenciju je izričito uneseno⁵⁰ da će svaka država zastave primjenjivati njezine odredbe u svrhu utvrđivanja ili učvršćenja stvarne veze između države i brodova koji viju njezinu zastavu, kako bi mogla djelotvorno vršiti sudbenost i nadzor nad tim brodovima u pogledu pronalaženja i pozivanja na odgovornost brodovlasnika i brodara, kao i u pogledu upravnih, tehničkih, ekonomskih i socijalnih pitanja.

Predstavnik Meksika čak je tražio da se spomene da se radi o minimumu kako ne bi bilo sumnje da države, koje poput njegove imaju puno strože uvjete za upis, mogu te uvjete i zadržati. Njegov je prijedlog unesen u preambulu Konvencije gdje se kaže da se ništa u ovoj Konvenciji neće smatrati kao da ima utjecaja na nacionalne zakone i propise država ugovornica ove Konvencije, ako su oni stroži od ovih odredaba.

6.4 O svrsi ove Konferencije izjašnjavao se je, između ostalih, i predstavnik Indije, koji nije odobravao ustupke i popuštanja koji su već učinjeni razvijenim zemljama i u više navrata se pi-

tao da li će Konvencija s toliko kompromisa uopće postići svoju svrhu. Mišljenje većine iz Grupe 77 bilo je ipak da se sada, kad je većina zapadnih zemalja pristala pregovarati o pitanjima o kojim prije nije bilo riječi i kad se ova materija po prvi put regulira na međunarodnoj razini, bilo kakav rezultat pregovora mora smatrati uspjehom.

Još jedno načelno pitanje oko kojeg su se mišljenja jako razilazila bilo je pitanje karaktera postignutog sporazuma. Dok su zemlje Grupe B, potpomognute zemljama otvorenog upisnika, zahtijevale da sporazum bude samo dispozitivan, ostale zemlje su bile prilično jedinstvene oko toga da sporazum mora biti pretežno obvezatan, ali da neke njegove odredbe mogu imati i dispozitivan karakter.

6.5 Rezultati ovih načelnih pregovaranja zapravo tvore preambulu Konvencije⁵¹. U nju su, između ostalog, ušle i formulacije o potrebi unapredivanja urednog razvoja svjetskog pomorstva u cijelini; o pozivu na povećanje udjela zemalja u razvoju u svjetskom transportu; o tome da postojeće konvencije o pravu mora zahtijevaju postojanje stvarne veze između broda i države zastave, kao i svijest o dužnosti države zastave da se pobrine da osobe odgovorne za upravljanje brodovima u njenom upisniku bude moguće brzo pronaći i pozvati na odgovornosti, što može pomoći sprečavanju pomorskih prijevara; da će, bez štete po ovu Konvenciju, svaka država odrediti uvjete pod kojima će davati brodovima svoju državnu pripadnost, upisivati ih na svom području i davati im pravo vijanja svoje zastave.

7. Konvencija Ujedinjenih naroda o uvjetima za upis brodova

7.1 U jednom je ranijem izlaganju Predsjednik Konferencije nabrojio devet elemenata koji bi trebali ući u definiciju stvarne veze⁵²:

1. Upisnik brodova u propisanom obliku, koji će sadržati sve potrebne podatke o brodovima vlastite zastave, o njihovim stvarnim vlasnicima i brodarima.

2. Postojanje prikladnog nacionalnog pomorskog zakonodavstva, čije će odredbe biti dostupne svim zainteresiranim strankama.

3. Sposobna pomorska uprava koja će nadgledati primjenu nacionalnih zakona i propisa, međunarodnih konvencija i sporazuma koji vežu državu zastave i budućih sporazuma o uvjetima za upis brodova.

4. Sudjelovanje državljana države zastave, ili osoba priznatih za državljanе, u posadi broda u svojstvu časnika.

5. Sudjelovanje državljana države zastave, ili osoba priznatih za državljanе, u posadi broda.

6. Sudjelovanje nacionalnih fizičkih ili pravnih osoba u vlasništvu brodova ili u kapitalu brodovlasničkih odnosno brodarskih poduzeća.

7. Stvaranje brodovlasničkih odnosno brodarskih poduzeća ili njihovih podružnih tvrtka u državi zastave, sa sudjelovanjem državljanе države zastave u njihovoј upravi.

8. Smještanje glavnog poslovodnog sjedišta brodovlasničkog odnosno brodsrskog poduzeća na područje države zastave.

9. Smještanje uprave ili predstavništva u državi zastave, koji će biti ovlašteni djelovati u ime i za račun brodovlasnika, a za njega će biti i financijski i krivično odgovorni.

U pogledu karaktera ovih elemenata, Grupa 77 je predložila kompromisno rješenje⁵³ prema kojemu bi budući sporazum imao i obvezatne i dispozitivne odredbe. Obvezatne odredbe bile bi one o upisniku brodova, nacionalnim zakonima i propisima, nacionalnoj pomorskoj upravi, smještanju poduzeća, filijale, glavnog poslovog sjedišta, uprave ili predstavništva u državi zastave i o identifikaciji i odgovornosti vlasnika. Od odredaba o popunjavanju brodova posadom i o sudjelovanju državljanе države zastave u vlasništvu brodova samo bi jedna morala biti obvezujuća. Na ovaj prijedlog bilo je protuprijedloga odnosno "amandmana" prema kojima bi u opciju trebalo unijeti i treći element - upravljanje brodovlasničkim poduzećima, pa da od ta tri bitna elementa stvarne veze samo jedan bude obvezujući. S ovime se nije složio ni sam Predsjednik Konferencije, pa je na njegov prijedlog u Konvenciju

ušao član 7⁵⁴, koji dozvoljava izbor između samo dva elementa.

7.2 Na dosadašnjim zasjedanjima Konferencije relativno je lako bilo složiti se o nekim odredbama čiji je sadržaj preuzet iz običajnog prava, iz drugih konvencija, o kojima većina država ima slične propise ili gdje se "osjećalo" da drukčije ne može biti. Među takvim odredbama su definicije, zatim opće odredbe o upisu brodova, odredbe o vodenju upisnika i njegovu sadržaju, o pronalaženju vlasnika broda i o pomorskoj upravi.

Na početku Konvencije⁵⁵ su definirani pojmovi "brod" (pomorski brodovi u međunarodnom prijevozu robe i putnika, veći od 500 brt), "država zastave" (država čiju zastavu brod vije i koju je ovlašten vijati), "brodovlasnik", "brodar" (vlasnik ili uzimatelj broda u zakup ili svaka druga fizička ili pravna osoba na koju je formalno prenesena odgovornost vlasnika ili uzimatelja broda u zakup), "država upisa" (država u čiji je upisnik brodova brod upisan), "upisnik brodova", "nacionalna pomorska uprava", "zakup broda" (bareboat charter - ugovor prema kojemu uzimatelj broda u zakup ima potpuni posjed i nadzor nad brodom, uključujući pravo imenovanja zapovjednika i posade broda za vrijeme trajanja zakupa) i "zemlja koja daje radnu snagu". Cijela će se Konvencija i primjenjivati na upis onih brodova koji su obuhvaćeni ovom definicijom.⁵⁶

7.2.1 Opće odredbe o upisu brodova⁵⁷ uglavnom su preuzete iz Ženevske konvencije o otvorenome moru iz 1958. Tako je preuzeta i formulacija da sve države, obalne i neobalne, imaju pravo da na otvorenome moru plove brodovi pod njihovom zastavom. Bilo je prijedloga, po našem mišljenju sasvim opravdanih, da se ispusti izraz "na otvorenome moru", jer države imaju to pravo i u drugim dijelovima mora, a Konvencija o uvjetima za upis brodova ne ograničava se samo na otvoreno more. Međutim, prijedlog je odbijen, a kao argument je navedeno baš to da je formulacija posudena iz druge konvencije pa da ju nije zgodno mijenjati.

Pored toga, Opće odredbe predviđaju da brodovi imaju državnu pripadnost države čiju su zastavu ovlašteni vijati, da mogu ploviti samo pod jednom zastavom, da, osim iznimno, kako će se vidjeti kasnije, ne mogu biti upisani u dva ili više upisnika

istovremeno, te da zastavu smiju mijenjati samo u slučaju stvarne promjene vlasništva i upisnika.

7.2.2 Budući da slična odredba već postoji u Konvenciji o pravu mora iz 1982, bilo je relativno lako postići i sporazum o obvezi vodenja upisnika brodova i o njegovu sadržaju⁵⁸: Svaka će država, u skladu sa svojim zakonima i ovom Konvencijom, 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 sadržati: 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 brodu, podatke o vlasniku broda, a ako ih je više, o svakom vlasniku s naznakom udjela koji on ima u vlasništvu, i o brodaru (operatoru), ako to nije vlasnik ili uzimatelj broda u zakup. 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 i o mortgageu i drugim teretima na brodu.

Kada se radi o upisu broda koji je ranije već negdje bio upisan, država novog upisa mora se uvjeriti da je raniji upis brišan, 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 obustavljen.

U vezi s upisom broda uzetog u zakup diskusija se povela oko toga da li je bolje da se država kojoj brod u trenutku upisa pripada zove "država zastave" ili "država upisa". Predstavnik Paname zalagao se za "državu zastave" kao jednoznačniji pojam, budući da u slučaju broda uzetog u zakup mogu postojati dvije države upisa - ona u kojoj je njegov raniji upis obustavljen i ona u koju je uzet u zakup i u kojoj je ili će biti upisan.⁵⁹ Predstavnik Brazila smatrao je da je prikladniji pojam "države upisa" jer je upis taj koji brodu daje pravo vijanja zastave. O ovom pitanju nije konačno zauzet nikakav stav, pa se u tekstu i dalje nalaze oba naziva.

7.2.3 Dalje se nadovezuju odredbe o pronalaženju i pozivanju na odgovornost vlasnika broda odnosno osobe odgovorne za iskorištavanje broda, a na tome su inzistirale i razvijene zemlje, npr. Francuska, i zemlje u razvoju, npr. Singapur i Tajland. Tako je dogovoren⁶⁰ da će država upisa, između ostalog, unijeti 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 mјere 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.

Radi pojačavanja odgovornosti brodovlasnika ranija verzija ovog člana sadržavala je i stavak, unesen na prijedlog Grupe 77, prema kojem države ne bi smjeli u svoj upisnik primati brodove u vlasništvu poduzeća koja izdaju dionice na donosioca. Ova je odredba sada zamijenjena jednom drugom, prema kojoj će svaka država preuzeti potrebne mјere da utvrdi da brodovi koje upiše u svoj upisnik imaju vlasnike ili brodare koji se na prikidan način mogu pronaći radi utvrđivanja njihove pune odgovornosti. Ovakvom

formulacijom dionice na donosioca nisu zabranjene, ali su države koje dozvoljavaju poduzeća sa dionicama na donosioca preuzele obvezu da se pobrinu da takva poduzeća neće škoditi identifikaciji i pozivanju na odgovornost pravih vlasnika.

7.2.4 Bez većih teškoća je dogovoreno i to⁶¹ 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 zagadenja 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 zagadenja morskog okoliša, zatim da ovlašteni 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.

Pored nabranjanja dužnosti pomorske uprave države zastave, bilo je predloženo da se izričito zahtijeva da ta uprava bude smještena na području države zastave. Ovaj zahtjev ipak nije ušao u konačni tekst Konvencije.

U ovom tekstu o pomorskoj upravi usvojeno je da međunarodna pravila i standardi moraju biti "primjenljivi" ("applicable"), što je predlagala Grupa 77. (Grupa B je predlagala da oni budu "općenito prihvaćeni".) Ipak, na usvojenu su formulaciju Indija, Brazil i Sri Lanka stavili primjedbu da je ona za njih prihvativljiva samo pod uvjetom da među Definicije ude sljedeća odredba: "Primjenljiva međunarodna pravila i standardi znače ona pravila i standarde u konvencijama i drugim međunarodnim instrumentima kojima je neka država ugovorna stranka".⁶² Predstavnik Indije branio je ovaj stav činjenicom da mnoge zemlje u razvoju nemaju sredstva da ratificiraju i primjenjuju sve prihvaćene (npr. IMO-ve

standarde, što bi mogao biti i razlog da ne ratificiraju ovu Konvenciju. Predstavnik Iraka nije se složio s time navodeći da se u mnoge evropske i američke luke brodovi ne puštaju ako ne uđovjavaju standardima, bez obzira da li je država njihove zastave ratificirala odredene konvencije ili ne, na što je Indijac odgovorio da ima puno brodova u međunarodnoj plovidbi koji ne dočiću luke koje tako strogo paze na primjenu standarda. Ni predstavnik Grupa D nije bio zadovoljan izrazom "pimjenljivi", smatrajući da treba ostaviti "općeprihvaćeni", kako je usvojeno i u Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora (1982), ali zbog olakšavanja dogovora nije na tome inzistirao.⁶³

Ovaj je član ranije sadržavao i stavak 5 prema kojemu je pomorska uprava države upisa dužna pružiti potrebne podatke o brodovlasniku kad je protiv njega podignuta tužba u vezi s pomorskom prijevarom, a ako to ne učini, dužna je omogućiti protustranki da dobije zadovoljštinu u takvom postupku. Budući da je i u Preambulu ušla odredba o tome da mјere kojima se osobe odgovorne za brodove lakše pronalaze i pozivaju na odgovornost pomažu u suzbijanju pomorskih prijevara, stavak 5 je ispušten kao suvišan.

7.3 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.

7.3.1 U pogledu upravljanja brodovlasničkim poduzećima postignuta je dakle suglasnost da ta odredba bude obvezujuća i tokom Trećeg zasjedanja utvrđen je i njen tekst⁶⁴. 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 slučajevima zadržati što više samostalnosti, pa usvojeni tekst predstavlja kompromis kojim bi morale biti zadovoljene obje težnje.

Prije nego upiše brod u svoj upisnik, država upisa mora osigurati da se brodovlasničko poduzeće ili njegova podružna tvrtka (subsidiary company) stvarno u njoj osnuje 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 utvrditi da osoba ili osobe odgovorne za upravljanje brodom budu sposobne finansijski odgovarati za rizike koji su u međunarodnom pomorskom prijevozu osigurani u pogledu štete nanesene trećim osobama. U tu će svrhu njeni brodovi biti u svakom trenutku u mogućnosti pribaviti isprave kojima će dokazati da postoji odgovarajuće jamstvo, kao npr. uobičajeno osiguranje. Država upisa bi također trebala provjeriti da u državi te odgovorne osobe, bila ona brodovlasnik ili brodar, postoje mehanizmi (u obliku založnog prava, fonda uzajamnosti, socijalnog osiguranja ili sličnog) 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 drugčije.

Prema ranijoj verziji ovog teksta, usvojenoj na Trećem zasjedanju Konferencije, država upisa je trebala, prije nego upiše brod u svoj upisnik, utvrditi da je odgovorna osoba sposobna podmiriti sve finansijske obveze koje mogu proizaći iz iskorištanja broda. Taj je tekst bio prezahtjevan za Bahame, Izrael, Liberiju, Panamu i Vanuatu koji su stavili rezervu. U tome ih je podržala Grupa B, tako da je na posljednjem zasjedanju ova formulacija izmijenjena i sada se odnosi samo na naknadu štete učinjene trećim osobama.

7.3.2 U pogledu sudjelovanja državljanina države zastave u sastavu posade brodova odnosno njihovog udjela u kapitalu brodovlasničkih poduzeća, postignut je, dakle, sporazum da samo jedan od ova dva elementa bude obvezujući. Zemlje u razvoju su prvo bile sklone zahtijevati da oba ta elementa budu obvezujuća i to u što većem postotku ili čak u cjelini, i pri tome su imale

podršku Grupe D i Kine. To im je bilo izuzetno važno zbog vrše-nja kontrole nad brodovima odnosno nad poslovanjem poduzeća. Međutim, upravo iz istih razloga Grupa B nije mogla pristati na poštivanje oba uvjeta, pa se prihvatanje ovog kompromisa u ovim, zapravo najvažnijim pitanjima Konferencije, smatra velikim uspjehom.

Zemlje u razvoju su u stvari na takav kompromis bile prisiljene pristati i to iz jednostavnog razloga što mnoge od njih, kako su to primijetili predstavnici npr. Kuvajta i Filipina, ne posjeduju dovoljno pomoraca, pogotovo kvalificiranih, da same sastave posade svojih brodova, a, kako je to istaknuo npr. predstavnik Brazila, ni one same ni njihovi državljeni nemaju sredstava da u značajnijoj mjeri sudjeluju u vlasništvu brodova odnosno u kapitalu poduzeća.

Iz tih je razloga postignut sporazum⁶⁵ da će svaka država upisa pri popunjavanju brodova posadom poštivati načelo da zadovoljavajući dio posade trgovачkih brodova pod njenom zastavom budu njeni državljeni 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 slučajima, 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 raspolaze, o višestranim i dvostranim sporazumima i drugim dogovorima kojima je vezana, kao i o potrebi da se brodovima upravlja ekonomično. Takoder će, zajedno s brodovlasnicima, unaprijedivati školovanje svojih državljenih 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 gradanskih sporova između pomoraca i njihovih poslodavaca i jednaka mogućnost za vlastite i strane pomorce za zaštitu njihovih ugovornih prava u odnosu

na poslodavca.

Kako smo već spomenuli, pregovori o ovom članu išli su teško i u odnosu na njegovu cjelinu i na pojedine detalje. Dugo se nije mogao naći odgovarajući opis za dio posade koji moraju sačinjavati državljanji države zastave i njima slični. Grupe 77, D i Kina predlagale su da taj dio bude adekvatan dio, ali Grupa B, s izuzetkom Australije, nije pristala na izraz "adekvatan" iako bi i njegovo značenje odredivala svaka država nacionalnim zakonima. U dugotrajnim neformalnim pregovorima Grupa B, odnosno američka delegacija, predložila je četiri druga izraza - "suitable", "appropriate", "reasonable" i "satisfactory".⁶⁶ O njima je Grupa 77 temeljito diskutirala, no unatoč dobrom poznавanju engleskog jezika u većini delegacija nije se moglo zaključiti da li među ovim izrazima postoje značajne razlike i koje bi to u ovom kontekstu bile. Pristupilo se i glasanju u kojem prvi izraz nije dobio nijedan glas a ostala tri su glasove podjednako podijelili, tako da odluka opet nije donijeta. Ponovno je započeta diskusija i u saznanju da se nekakva odluka mora donijeti, izabran je posljednji ponudeni izraz - zadovoljavajući dio.

Puno je vremena na svim zasjedanjima trajala diskusija i o tome kako opisati osobe koje, pored državnjana države upisa, imaju pravo biti zaposlene na njenim brodovima. Predlagalo se da to budu osobe priznate kao državljanji (persons recognized as such), ali je usvojen prigovor da takva kategorija osoba u praksi nigdje ne postoji - netko ili jest nečiji državljanin ili nije. Nije usvojen ni izraz "osobe na drugi način pravno ovlaštene na zaposlenje" ("persons otherwise legally entitled to employment") jer, kako je iznio predstavnik Kuvajta, to obuhvaća svakoga tko ima valjan ugovor. Postalo je očigledno da se pojam "državljanji" može i zapravo hoće proširiti uglavnom na osobe koje žive u državi upisa premda (najčešće još) nisu njeni državljanji. Zato je na koncu i usvojen izraz koji uključuje prebivalište odnosno stalno boravište, premda su i u njemu neki nalazili zamjerke pitajući gdje je prebivalište ili boravište pomorca koji plovi, pogotovo ako nema obitelji.

Nezadovoljstvo je iskazivano i zbog uvrštenja odredbe o tome

da država upisa može, kad iscrpi sve druge propisane mogućnosti, na svojim brodovima zapošljavati i strance. Predstavnik Indije je smatrao da je to rupa u zakonu koja svakoj državi omogućuje da izgra sva ranije navedena pravila. Pored toga, već sam izraz "državljanin" treba tumačiti onako kako se to čini za potrebe Kodeksa ponašanja linijskih konferencija, tj. da obuhvaća i državljane drugih država neke grupacije, npr. Evropske ekonomiske zajednice.

Pri uzimanju posade, dakle, država upisa mora voditi računa o tome koliko joj kvalificiranih pomoraca stoji na raspolaganju, kao i o višestranim i dvostranim sporazumima i drugim dogovorima koji je vežu u ovoj materiji. Ti ugovori ili sporazumi mogu biti bilo koje vrste, dakle i privatni medukompanijski sporazumi, sporazumi sa sindikatima i slično. Jedino se nastojalo izbjegći individualne ugovore s pomorcima, iz straha da im se ne nametnu nepošteni uvjeti i da se onemogući njihova eksploatacija.

Grupa B je predložila da u ovaj član, kao element o kojem treba voditi računa pri uzimanju posade, uđe i odredba o potrebi da se brod iskorištava na najkompetitivniji i najefikasniji način. Za većinu zemalja u razvoju, koje pored striktno ekonomskih imaju i političke razloge iz kojih žele razvijati svoju mornaricu, ovo je bila prejaka formulacija. Pored toga su predstavnici iz Grupe 77 primijetili da ni države Grupe B ne iskorištavaju svoje brodove na najkompetitivniji način u smislu slobodne i poštene utakmice - njihovi su brodovi ili prešli pod otvorene upisnike ili za svoje poslovanje primaju značajne subvencije svoje države upisa. Grupa B ipak je inzistirala na spominjanju potrebe ekonomski uspješnog poslovanja brodova, pa je usvojena navedena kompromisna formula.

Svakako je najspornije bilo pitanje kako će se načelo o udjelu državljanina države zastave u posadi broda provoditi i kako će npr. država luke u koju brod uploviti moći njegovu primjenu kontrolirati. Kontrola bi svakako bila najlakša kad bi se načelo provodilo posebno za svaki brod, što zagovaraju mnoge zemlje u razvoju, a neke na njemu upravo inzistiraju (Meksiko, Sri Lanka), jer smatraju da je to jedini način da se odredbe o pronalaženju vlasnika broda i njegovom pozivanju na odgovornost kad je to po-

trebno stvarno i provedu. Predloženo je i rješenje o nadgledanju sastava posade unutar svakog brodovlasničkog poduzeća, što su kao kompromis bile sklone prihvatići neke države (npr. Kina). Međutim, države iz Grupe B kao i države otvorenog upisnika, nakon što su teško pristale da se o ovom pitanju uopće raspravlja, smatrале su da se pitanje državljanstva članova posade mora uređivati samo na razini cijele mornarice jedne države. U prilog tome navodile su različite razloge - od formalnog da se ovdje radi o sporazumu o obvezama koje preuzimaju države, do sasvim praktičnog da je to vrlo teško nadgledati u svakom poduzeću, a sasvim lako u državi - kad je stranaca previše, ministarstvo jednostavno prestane izdavati dozvole. Pored toga, postoji puno poduzeća sa samo jednim brodom, pa se razina poduzeća svodi na razinu broda. Kad bi svaki brod morao udovoljavati uvjetu da se zadovoljava ući dio njegove posade sastoji od državljana države upisa odnosno osoba koje žive u njoj a ostalo da smiju biti stranci, to bi značilo da je posada često pomiješana od raznih nacionalnosti, što je po jednima sasvim normalna i prihvatljiva činjenica koja se i sada sreće na mnogim borodvima, dok je po drugima velika prepreka zajedništvu i efikasnosti posade zbog potreškoća oko jezika, tj. sporazumijevanja, izvršavanja zadataka i sl., zbog nesuglasica koje mogu izbiti zbog različitih kulturnih, prehrambenih i drugih navika pojedinih članova posade, itd. Razlike u stavovima bile su kod ovog pitanja tako jake da je jedino rješenje bilo da se sve tri razine (brod, poduzeće i država) navedu kao moguće osnove za primjenu načela o sastavu posade.

7.3.3 U tekstu koji govori o vlasništvu brodova⁶⁷ dogovoreno je da će država zastave donijeti propise o vlasništvu svojih brodova. U njih će uključiti odgovaraće odredbe o udjelu nje same ili njezinih državljana kao vlasnika brodova koji viju njenu zastavu ili u vlasništvu tih brodova i o visini njihovog udjela. Udio bi morao biti dovoljno velik da državi zastave omogući djelotvorno vršenje sudbenosti i nadzora nad brodovima koji viju njenu zastavu, ali nije određeno preciznije koliki on mora biti, pa će države upisa to odrediti same.

U konačnoj verziji ovog teksta, odmah nakon "kao vlasnika brodova koji viju njenu zastavu" na prijedlog predstavnika Grčke

dodano je "ili u vlasništvu tih brodova". Delegacija Grčke oštro je reagirala na raniju formulaciju, ističući da, dok član 10 o upravljanju brodovlasničkim poduzećima predviđa i mogućnost da se poduzeće ne osnuje u državi upisa, član 8 o vlasništvu ukida tu mogućnost jer indirektno inzistira na osnivanju poduzeća u državi upisa.⁶⁸ Budući da Grčka ne može nikako udovoljiti tom zahtjevu i osnovati poduzeća u državama upisa, ona nije u stanju niti iskoristiti opciju iz člana 7, pa bi, bez ove izmjene, odredbe o posadi brodova bile za nju kogentne.

7.4 Pored ovih najbitnijih pitanja, tekst Konvencije sadrži i odredbe oko kojih je konačni dogovor postignut na posljednjem zasjedanju Konferencije. To su odredbe o zajedničkim ulaganjima, o zakupu broda, mjerama za zaštitu zemalja koje daju radnu snagu i za smanjenje suprotnog ekonomskog učinka, i završne odredbe.

7.4.1 U pogledu zajedničkih ulaganja⁶⁹ dogovoren je da će države stranke ovog Sporazuma, u skladu sa svojom nacionalnom politikom i zakonodavstvom i s uvjetima za upis brodova prema ovom Sporazumu, poticati zajednička ulaganja između brodovlasnika iz različitih zemalja i u tu će svrhu usvojiti odredene mјere, između ostalog i za zaštitu ugovornih prava stranaka zajedničkog ulaganja, kako bi pomogle organiziranje zajedničkih ulaganja i razvoj svojih mornarica i pomorstva. Nacionalne, regionalne i međunarodne finansijske institucije i agencije koje pružaju pomoć bit će pozvane da pomognu zajednička ulaganja u zemljama u razvoju, pogotovo u najmanje razvijenim zemljama.

7.4.2 Konvencija predviđa i mogućnost upisa broda uzetog u zakup⁷⁰: U skladu s vlasitim zakonima i propisima i s ovom Konvencijom, 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 samo koliko traje i zakup. Pri upisu broda uzetog u zakup treba poštivati uvjete iz ove Konvencije, pa se u tu svrhu uzimatelj broda u zakup može smatrati vlasnikom broda. To, naravno, ne povlači za sobom stjecanje vlasničkih prava na brodu i ne utječe na ostale uvjete ugovora o zakupu koje su stranke međusobno dogovorile.

Država koja upisuje brod uzet u zakup mora se pobrinuti da taj brod bude u potpunosti podvrgnut njezinoj sudbenosti i nadzoru. Također mora utvrditi da je prijašnja država zastave obaviještena o brisanju upisa tog broda iz njezinog upisnika.

U prijašnjoj se verziji ovog teksta u zagradi nalazio i jedlog Kine, koji je podržavala Grupa 77, da se države moraju suzdržavati od toga da uzimaju u zakup brodove iz država koje ne ispunjavaju obveze prema ovoj Konvenciji, tj. iz država otvorenog upisnika, kao i od davanja broda u zakup u te države. Grupa B i zemlje otvorenog upisnika protivile su se uvrštenju ove odredbe, pa je na posljednjem zasjedanju ona i ispuštena.

7.4.3 Radi zaštite zemalja koje daju radnu snagu⁷¹ i radi smanjenja kretanja radne snage i ekonomskih poremećaja koji bi iz toga mogli proizaći naročito u zemljama u razvoju nakon prihvata ove Konvencije, usvojena je posebna Rezolucija koja predviđa mјere koje bi tim zemljama trebale pomoći oko zapošljavanja njihovih pomoraca na stranim brodovima i oko privlačenja tih brodova u svoje upisnike: Zemlje koje daju radnu snagu regulirat će djelatnost agencija preko kojih njihovi pomorci nalaze posao na brodovima drugih zastava, kako bi njihovi ugovori spriječili злоupotrebe i doprinijeli dobrobiti pomoraca. Radi zaštite svojih pomoraca te zemlje mogu od stranih poslodavaca tražiti i odgovarajuće jamstvo. One će se medusobno dogovoriti da što više usklađe uvjete pod kojima će njihovi pomorci ploviti na stranim brodovima, kao i zakonodavstvo u tom području. Razne organizacije Ujedinjenih naroda, kao npr. Konferencija UN za trgovinu i razvoj (UNCTAD), Program UN za razvoj (UNDP), Medunarodna organizacija rada (ILO) i druge, će zemljama koje daju radnu snagu, na njihov zahtjev, pružiti svu potrebnu pomoć oko zakonskog reguliranja i provodenja zapošljavanja njihovih pomoraca.

7.4.4 Pored mјera za zaštitu interesa zemalja koje daju radnu snagu, Panama je predložila da Konferencija usvoji i mјere za zaštitu interesa drugih zemalja u razvoju na koje bi usvajanje ove Konvencije moglo negativno utjecati, imajući svakako na umu zemlje otvorenog upisnika. Tako je Konferencija usvojila još jednu Rezoluciju⁷² koja predviđa da odredene međunarodne

organizacije pruže tim zemljama, na njihov zahtjev, tehničku i finansijsku pomoć za stvaranje i primjenu modernog zakonodavstva koje će poslužiti razvoju njihove mornarice u skladu s odredbama ove Konvencije, kao i za razvijanje drugih privrednih djelatnosti kojima će ublažiti ekonomске poremećaje na ovom polju.

Ovom su Rezolucijom mјere, kojima se prvobitno htjelo zaštiti samo zemlje u razvoju koje daju radnu snagu, modificirane i proširene i na druge zemlje u razvoju, tj. one koje u trenutku usvajanja ove Konvencije imaju otvoreni upisnik brodova. Smatramo da je takvo proširenje sasvim opravданo, jer ako Konvencija stvarno zaživi i ako se brodovi počnu "vraćati u upisnike država s kojima imaju stvarnu vezu, sadašnje zemlje otvorenog upisnika doći će u lošiju finansijsku situaciju, i budući da su to zemlje u razvoju, bit će im potrebna pomoć međunarodnih organizacija kao i drugim zemljama u razvoju.

7.4.5 Završne odredbe također su važan dio ove Konvencije.

Ugovorne će stranke ove Konvencije poduzeti sve zakonodavne ili druge mјere potrebne za njezinu provedbu.⁷³ One će depozitaru Konvencije (Glavnom tajniku Ujedinjenih naroda⁷⁴) dostaviti tekstove tih mјera. Depozitar će svim ugovornim strankama, na njihovo traženje, dostaviti tekstove svih mјera koje mu budu dostavljene.

Na posljednjem je zasjedanju Konferencije dogovoreno koji se uvjeti moraju ispuniti da bi Konvencija stupila na snagu. Nakon više različitih prijedloga dogovoreno je da dva uvjeta moraju biti ispunjena⁷⁵ - 40 država mora postati njezinim ugovornim strankama, a njihova ukupna tonaža mora biti najmanje 25% svjetske tonaže. 12 mјeseci nakon što se ovi uvjeti ispune, Konvencija će stupiti na snagu.

Osam godina nakon stupanja Konvencije na snagu, svaka ugovorna stranka može depozitaru pismeno predložiti izmjene i dopune Konvencije, i zahtijevati sazivanje revizijske Konferencije koja će te prijedloge razmatrati.⁷⁶ Revizijska konferencija može odluku⁷⁷ o izmjenama i dopunama donijeti konsenzom, a na zahtjev neke od delegacija i dvotrećinskom većinom glasova ugovornih stranaka koje su pristune i koje glasaju. Svaka tako usvojena izmjena i dopuna stupaće na snagu samo za one ugovorne stranke

koje su je ratificirale, prihvatile ili odobrile. Svaka država koja postane ugovornom strankom Konvencije nakon stupanja između i dopuna na snagu, ako ne izrazi drukčiju namjeru, postat će strankom izmijenjene i dopunjene Konvencije. Jedino prema strankama neizmijenjene Konvencije postat će i ona strankom takve Konvencije.

7.5 Na prijašnjim zasjedanjima Konferencije predlagalo se i diskutiralo o pojedinim pitanjima, ali odredbe o njima nisu ušle u konačni tekst Konvencije. Tako Konvencija ne sadrži odredbe o dodatnim mjerama potrebnim za punu jurisdikciju države zastave nad brodovima koji viju njezinu zastavu. U skladu s tim mjerama, svaka bi država zastave morala usvojiti potrebna pravila za zaštitu morskog okoliša od zagadivanja, pružati državama luke informacije koje su joj potrebne da nad brodovima provodi nadzor predviđen ovom Konvencijom, itd. Zaključeno je da druge međunarodne konvencije sadrže dovoljno odredaba o ovim pitanjima, pa da ih nije potrebno ponavljati ovdje.

Kao što je već spomenuto na odgovarajućim mjestima u ovom tekstu, u članu o pomorskoj upravi dvije odredbe su ispuštene iz njegove konačne verzije - da se do podataka o stvarnom brodovlasniku može doći u slučaju da je protiv njega pokrenut postupak povezan s pomorskom prijevarom i da pomorska uprava države upisa mora biti smještena na području te države.

Također je bilo predlagano da u slučaju kad država zahtijeva od brodara broda koji vije njezinu zastavu da pruži finansijsko jamstvo, to jamstvo može biti zamijenjeno odgovarajućom garancijom neke vladine agencije iz zemlje tog brodara. Ova je odredba brisana na sugestije Grupe B i Kine.

U članu koji govori o identifikaciji i odgovornosti brodovlasnika ili brodara, Grupa 77 je predložila da se države obvezu da u svoje upisnike neće prihvati brodove u vlasništvu poduzeća koja izdaju dionice na donosioca. Ova je odredba kasnije ispuštena, ali je u zamjenu unesena obveza država da utvrde da se vlasnike ili brodare njezinih brodova može na odgovarajući način pronaći i pozvati na odgovornost.

Grupa Zemalja članica Evropske ekonomске zajednice htjela je da se potvrdi da odredbe ove Konvencije neće utjecati na pra-

va i obveze njenih članica preuzete Rimskim ugovorom, ali su se Grupa 77, Grupa D kao i ostatak zemalja OECD-a protivile uvrštenju odredbe s takvim sadržajem.

7.6 Konvencija o uvjetima za upis brodova rezultat je skoro stogodišnjih napora na utvrđivanju uvjeta koji moraju biti poštivani da bi jedna država dala državnu pripadnost brodu. Ti bi uvjeti morali predstavljati zadovoljavajuću i dovoljno čvrstu vezu između broda i države čiju zastavu on vije.

Za vrijeme dugih pripremnih radova kao i tokom četiri sastojanja Konferencije stavovi Grupe B i zemalja otvorenog upisnika s jedne strane i Grupe 77, D i Kine s druge polako su se približavali, tako da je konačno Konvencija o uvjetima za upis brodova mogla biti usvojena konsenzom.

Konvencija nije postigla neke od ciljeva koje su zahtijevale zemlje Grupe 77 - da posada na brodovima bude u cijelosti sastavljena od državljanina države zastave, da se eliminiraju poduzeća koja izdaju dionice na donosioca kao i uzimanje brodova u zakup, da se u cijelosti ukinu otvoreni upisnici, itd. Neke od tih država su se na kraju Konferencije tužile da su morale dati previše ustupaka da bi omogućile kompromis, te da zbog toga konačnim rezultatom Konferencije nisu previše zadovoljne. Smatraju Konvenciju preslabom da utječe na djelovanje zemalja otvorenog upisnika, čak ocjenjuju da ovakva Konvencija jednostavno legalizira postojeću nelojalnu konkureniju koju su u pomorstvu prouzročili otvoreni upisnici.⁷⁸

Većina država ipak je izrazila mišljenje da je Konvencija mali ali važan korak u postupku mijenjanja svjetske pomorske scene, koji će olakšati uredan razvoj trgovačkog pomorskog prijevoza, tako da će zemljama u razvoju omogućiti veće sudjelovanje u njemu.

Ovom su Konvencijom po prvi put državama nametnute neke obveze pri upisu brodova. Prvi put su spomenute neke obveze pomorske uprave, kao i važnost identifikacije i mogućnosti pozivanja na odgovornost pravog vlasnika broda, itd. Već samo usvajanje Konvencije s ovakvim sadržajem doprinijet će zbijavanju zakonodavstva o upisu brodova u pomorskim zemljama. Konvencija sadrži dovoljno elemenata da njezino stupanje na snagu poboljša

kvalitetu stvarne veze između brodova i država čiju zastavu viju. Za brodovlasnike koji svoje brodove upišu u zemljama koje ne prihvate Konvenciju, a pogotovo u zemljama otvorenog upisnika, stupanje Konvencije na snagu vjerojatno će prouzročiti određene teškoće prilikom osiguranja tih brodova, itd. Konvencija će sasvim sigurno pridonijeti sigurnosti plovidbe i pomoraca, identifikaciji i odgovornosti brodovlasnika, borbi protiv pomorskih prijevara, zagadivanja mora itd. Istovremeno, njezini najvažniji dijelovi - o popunjavanju brodova posadom, vlasništvu brodova i upravljanju brodovlasničkim poduzećima - nisu prestrog i ne postavljaju ograničenja koja bi se mogla odraziti na efikasnost i konkurentnost pomorskog prijevoza na tržištu.

Ne dirajući u pravo zemalja u razvoju, kao i svih ostalih zemalja, da sudjeluju u međunarodnom pomorskom prijevozu, jedinstveni uvjeti za upis brodova morali su se tako izbalansirati da ne nameću takvih ograničenja, jer bi svaki porast cijena prijevoza imao odraza na porast cijena uopće, što uvijek najteže pogada zemlje u razvoju. Pri tome je posebno trebalo paziti da se ograničenjem u pogledu sastava posade brodova odnosno zahtjevom za visokim udjelom državljana države zastave, ograničenjem slobodnog toka kapitala u pomorstvu kroz zahtjeve za sudjelovanjem vlastitih državljana u kapitalu brodovlasničkih poduzeća, kao i nametanjem lokacije za vodenje poslova ne postigne suprotni učinak, odnosno ne oteža razvoj mornarica zemalja u razvoju.

Kako je rečeno u jednom komentaru⁷⁹, ova Konvencija predstavlja pobjedu umjerenog i realističnog pristupa pravim problemima svjetskog pomorstva. U ovom trenutku, imajući na umu sadašnje stanje u pomorstvu i privredi uopće, ovo je sigurno bio jedini mogući rezultat napora na reguliranju pitanja stvarne veze.

8. Utjecaj usvojene Konvencije na Jugoslaviju

8.1 Radom i rezultatima Konferencije o uvjetima za upis brodova SFRJ kao zemlja u razvoju i kao pomorski orijentirana zemlja može biti zadovoljna, jer je očito da Konvencija predstavlja kompromis koji odgovara njenim ekonomskim i političkim interesima.

Kao zemlji u razvoju, i Jugoslaviji je stalo da se dono-
šenjem međunarodnih propisa o uspostavljanju stvarne veze izme-
du brodova i država čiju zastavu viju pomogne rast i stabilnost
mornarica zemalja u razvoju, da se obuzda nekontrolirani rast
mornarica otvorenog upisnika i da se ponuda brodskog prostora
i visina vozarina opet dovedu u sklad, da se poboljšaju sigur-
nost plovidbe i pomoraca na brodovima, da se pravi vlasnik bro-
da uvijek može pronaći i ako je potrebno pozvati na odgovornost,
da se maksimalno spriječe pomorske prijevare, zagadivanje okoli-
ša itd.

Kao pomorski orijentiranoj zemlji i kao zemlji koja izvozi
pomorsku radnu snagu, Jugoslaviji odgovara da uvjeti u usvoje-
noj Konvenciji nisu prestrogi. To se pogotovo odnosi na ključne
dijelove Konvencije - odredbe o popunjavanju brodova posadom i
o ulozi države zastave u upravljanju brodovlasničkim poduzećima,
gdje su interesima Jugoslavije zapravo bili bliskiji stavovi
Grupe B.

8.2 Pitanja uvjeta za upis brodova kod nas uglavnom regulira
Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi⁸⁰, 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 i
Konvencija, tako da, ako naša zemlja Konvenciju usvoji, neće
biti potrebno unositi nova poglavla u Zakon, nego će se samo ne-
ke njegove odredbe morati postrožiti.

8.2.1 ZPUP i Konvencija ne poklapaju se sasvim u predmetu svog
reguliranja, jer se Zakon, ako izričito nije drukčije propisano,
primjenjuje na pomorske brodove od 15 BRT ili veće⁸¹, a Konven-
cija 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
komplikiranim propisima.

U osnovi su naši propisi sasvim u duhu Općih odredaba Kon-
vencije: brod stječe jugoslavensku državnu pripadnost upisom
u jugoslavenski upisnik brodova⁸², a time dobija i pravo i duž-
nost vijanja jugoslavenske zastave⁸³. U jugoslavenski se upis-
nik ne može upisati brod koji je upisan u inozemni upisnik bro-
dova⁸⁴, dakle ne dopušta se istovremeni upis u dva upisnika.

U ZPUP-u su razradene i odredbe o utvrđivanju sposobnosti broda za plovidbu što tehničkim nadzorom obavlja Jugoslavenski registar brodova⁸⁵, o baždarenju broda koje također obavlja Jugoslavenski registar⁸⁶, te o inspekcijskom nadzoru nad provođenjem odredaba 2. dijela Zakona (o sigurnosti plovidbe) od strane republičkih organa nadležnih za sigurnost plovidbe (kапетанije i dr).⁸⁷ Mišljenja smo da zbir tih odredaba udovoljava zahtjevima Konvencije o tome da svaka država mora imati sposobnu i prikladnu pomorsku upravu koja ima cijeli popis zadataka, a također da naša pomorska uprava već dugo vremena sve predvidene zadatke uspješno obavlja.

8.2.2 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 značajki⁸⁸, vlasnika broda, nosioca prava raspolaganja brodom i brodara, a također i u pogledu eventualnog založnog prava na brodu, zakupa broda ili brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod. Među ovim podacima nalaze se svi podaci koje zahtijeva i Konvencija, tako da ove članove neće biti potrebno nadopunjavati.

Zakon sadrži i odredbu o tome da su upisnici brodova javne knjige⁸⁹ i tko i pod kojim uvjetima ima u njih uvida⁹⁰, i u tome je potpuno sukladan odredbama Konvencije.

Međutim, među većim brojem svjedodžba, potvrda i knjiga koje brod mora imati (čl. 66-98) ZPUP ne predviđa ispravu o identitetu vlasnika, brodara ili osobe odgovorne za upravljanje brodom i njegovo iskorištavanje, koja mora biti na raspolaganju vlastima države luke.

Pored toga, u Zakonu postoji samo kratka odredba prema kojoj su naši brodovi veći od 50 BRT dužni voditi brodski dnevnik⁹¹, a prema Konvenciji 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.

8.2.3 Sastavljivo je da jedna pomorski razvijena zemlja, a to naša bez sumnje jest, ima razradene odredbe koje smo upravo opisali, koje joj pomažu da se plovidba njenih brodova i promet u njenim lukama nesmetano odvijaju. Međutim, isto je tako

razumljivo da naša zemlja, poput ostalih razvijenih pomorskih zemalja, nije tako strogo razradivila upravo one elemente koji tvore stvarnu vezu broda i države zastave, a to su sudjelovanje naših državljanina u posadi naših brodova, upravljanje brodovlašćkim poduzećima i udio naših državljanina u vlasništvu broda.

U pogledu zahtjeva da posadu na brodovima sačinjavaju državljanini države zastave, Jugoslavija ima vrlo blagi propis prema kojemu samo zapovjednik broda mora biti državljanin SFRJ.⁹² U praksi, budući da naša zemlja školuje pomorskog kadra više nego što sama može zaposliti, vjerujemo da su brodovi koji viju jugoslavensku zastavu doslovno stopostotno popunjeni jugoslavenskom posadom. Zbog toga, kad zakonodavac odredi koliko je to zadovoljavajući dio koji moraju sačinjavati naši pomorci, na našim brodovima to neće izazvati nikakve slijedeće radne snage.

Ključne odredbe za stvarnu vezu nalaze se i u čl. 174 i 175 ZPUP-a. 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 cijelini 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 cijelini 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 brodara za upis tog broda u Jugoslavenski upisnik suglaši njegov vlasnik.

Drugim riječima, u pravilu se u jugoslavenski upisnik upisuje brod u čijem vlasništvu u cijelosti 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 postoji propisi o jugoslavenskim radnim organizacijama koje upravljaju imovinom u društvenom vlasništvu. No prema članu 175 (1), i brod koji je dijelom ili čak u cijelini vlasništvo stranca može se upisati u jugoslavenski upis-

nik ako ga jugoslavenski brodar uzme u zakup.

Dakle, naši nacionalni zakoni dozvoljavaju da se brodovi, osim u ime vlasnika, upisuju u naš upisnik i u ime uzimatelja broda u zakup, tj. brodara, jednako kako to čini i Konvencija u članu 11. Kad ovo ublaženo pravilo ne bi imalo iznimaka, jugoslavenski propisi bi u potpunosti uđovoljavali uvjetima za upis brodova predviđenima u Konvenciji. Međutim, najnovijom izmjenom Zakona⁹³ predviđena je nova točka 5 prvog stavka člana 175, prema kojoj se u jugoslavenski upisnik može upisati i brod koji je u cijelini ili dijelo 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, dakle u ovom slučaju ne možemo govoriti o formiranju stvarne veze između broda i države čiju zastavu on vije.

8.2.4 Za potrebe primjene ove Konvencije u našoj zemlji bit će potrebno provjeriti i to da li su odredbe naših zakona koji reguliraju zajednička ulaganja prikladne i za pomorstvo i da li potiču zajednička ulaganja s brodovlasnicima iz drugih zemalja. Takoder će trebati razmotriti koje domaće i strane finansijske institucije i agencije mogu pružiti pomoć oko zajedničkih ulaganja.

Isto tako, Konvencija predviđa da će Konferencija UN za trgovinu i razvoj (UNCTAD), Program UN za razvoj (UNDP) i druga međunarodna tijela pomoći zemljama u razvoju koje daju radnu snagu, između ostalog, i u privlačenju brodova u njihove upisnike, Međunarodna organizacija rada (ILO) će pomoći u usvajanju mjera za sprečavanje kretanja (tj. vraćanja) radne snage na osnovi Konvencije, pa treba razmotriti na koji način naša zemlja može imati koristi od ovih organizacija.

Zemlje koje daju radnu snagu morat će pažljivije regulirati djelatnost agencija koje njihove pomorce zapošljavaju u drugim zemljama i više pažnje posvetiti ugovorima na temelju kojih pomorci dobijaju posao, kako bi se spriječile zloupotrebe. Radi unapredjenja uvjeta zapošljavanja pomoraca, Konvencija nala-

že da zemlje koje daju radnu snagu međusobno usklade uvjete, a eventualno i zakone, prema kojima njihovi pomorci plove na stranim brodovima, a predviđa i sklapanje dvostranih ugovora između države zastave i države koja daje radnu snagu.

Budući da su jugoslavenski pomorci na stranim brodovima brojni i vrlo cijenjeni kao kvalitetni i pouzdani radnici, naša si država mora dati truda da stupanje ove Konvencije na snagu ne postane prepreka zapošljavanju naših pomoraca na stranim brodovima, nego da pravodobnim uskladivanjem vlastitih propisa s Konvencijom i sklapanjem potrebnih međunarodnih sporazuma s državama kojima treba radna snaga, ova Konvencija upravo otvoriti put još većem zapošljavanju naših ljudi u drugim državama.

S tim u vezi možda bi trebalo poraditi na tome da se naše pomorce na stranim brodovima sindikalno organizira kod nas, što je već pokušano ali bez uspjeha.⁹⁴

8.3 Na kraju iznesenoga nameće se zaključak da su tendencije reguliranja uvjeta koje brodovi moraju ispuniti da se upišu u upisnik jedne države, izražene na međunarodnoj razini, sasvim suprotne od onih nedavno iznesenih u našoj zemlji.

Upravo završena Konferencija Ujedinjenih naroda o uvjetima za upis brodova u svom je radu zaključila da opis stvarne veze između broda i države prema Ženevskoj konvenciji o otvorenome moru iz 1958. i Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982., koji predviđa da država upisa obavlja kontrolu u upravnim, tehničkim i socijalnim pitanjima nad brodovima koji viju njenu zastavu, nije dovoljan za uspostavljanje stvarne veze između broda i države čiju zastavu on vije, pa je tokom svojih zasjedanja usvojila odredbe koje reguliraju druge bitne elemente stvarne veze: vlasništvo brodova, popunjavanje brodova posadom i upravljanje brodovlasničkim poduzećima. Prihvatanje ovih elemenata od pojedine države značit će udovoljavanje uvjetima stvarne veze koje Konvencija propisuje.

Spomenutom posljednjom novelom Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, u jugoslavensko se zakonodavstvo uvodi slična formulacija o kontroli u upravnim, ekonomskim i tehničkim pitanjima nad brodom, koja je upravo ocijenjena kao nedovoljna. Nameće se pitanje zašto naše, inače vrlo suvremeno pomorsko zakonodavstvo,

usvaja formulu kojoj je izgleda prošao "vijek trajanja". A možda se ni ne radi o istoj formuli, jer se u prvom slučaju spominju upravna, tehnička i socijalna pitanja, a kod nas upravna, ekonomска i tehnička. Novela za upis broda u jugoslavenski upisnik ukida i uvjet vlasništva ili brodara, koji je i sam po našem mišljenju bio vrlo elastičan, pa nam se čini opravdanim pitanje da li je SFRJ preko noći postala država otvorenog upisnika.⁹⁵

Budući da navedeni upis stranoga broda ipak mora odobriti savezni organ uprave nadležan za poslove saobraćaja i veza, tj. Savezni komitet za promet i veze, vjerujemo da naš zakonodavac nije mislio na strane brodare koji će iz određenih razloga željeti upisati brodove u Jugoslaviji⁹⁶, nego je htio omogućiti da našu državnu pripadnost dobiju brodovi u stvarnom vlasništvu naših brodara, koji su zbog neprikladnosti nekih naših drugih propisa bili prisiljeni osnovati poduzeća u inozemstvu i staviti svoje brodove pod strane zastave.⁹⁷ U zakonodavnom pogledu isti cilj bio bi daleko elegantnije postignut da je preuzeta stilizacija točke 3 istog člana, koja se odnosi na upis jahti.⁹⁸ I u tom bi slučaju, nakon potrebne provjere, dozvolu izdao Savezni komitet za promet i veze.

1 Već je 26.X 1358. u Dubrovniku izglasani zakon prema kojem brodovi koji ubuduće hoće vijati dubrovačku zastavu moraju u cijelosti pripadati Dubrovčanima. Postojeći brodovi koje Dubrovčani imaju u suvlasništvu sa strancima, moraju u stavu posade imati toliko dubrovačkih gradana koliki je njihov udio u suvlasništvu broda ili poduzeća - cit. prema V. Brajković, *Etude Historique sur le Droit Maritime Privé du Littoral Yougoslave, Marseille* 1933, str. 120-121.

2 Economic consequences of the existence or lack of a genuine link between vessel and flag of registry, Report by the UNCTAD Secretariat, 1977, TD/B/C.4/168, para 21-31.

3 To se je dogodilo pedesetih godina ovog stoljeća. I ranije je bilo pojava da se brodovi stave pod zastave država kojima zapravo ne pripadaju, ali to se je dogadalo u puno manjem opsegu i zbog nekon pojedinačnog uzroka, npr. zbog neutralnosti u doba rata ili zbog izigravanja Zakona o prohibiciji. O tome opširnije S. Zunarelli, *Le bandiere di convenienza*

e l'evolversi dei principi di libertà di navigazione di commercio marittimo, Il diritto marittimo 1980.400-413 i tamo navedena literatura. Tek nakon 2. svjetskog rata pojavljuju se otvoreni upisnici u suvremenom smislu. Do sada su to bili Bahami, Bermuda, Cipar, Honduras, Kostarika, Libanon, Liberija, Panama, Singapur i Somalija, dakle sve relativno malene zemlje u razvoju. Danas su to Bahami, Liberija, Panama i Vanuatu.

- 4 ibid, para 201 i 225
- 5 kako je to pokazano na primjerima SAD i Japana - ibid, para 159-165
- 6 ibid, para 183
- 7 ibid, para 185
- 8 ibid, tabela 1 na str. 23 i para 83
- 9 ibid, para 83 i 156
- 10 iz izlaganja L. Fadike, predsjednika Konferencije o uvjetima za upis brodova, TD/RS/CONF/10, para 25
- 11 Economic consequences ..., para 207-208
- 12 ibid, para 209
- 13 ibid, para 213
- 14 ibid, para 214 i 223
- 15 ibid, para 92 i 94
- 16 Review of maritime transport, 1984, TD/B/C.4/289, str. 7 i tabela 6 na str. 10
- 17 Economic consequences ..., para 93
- 18 ibid, para 95-98
- 19 ibid, para 203
- 20 ibid, para 202
- 21 iz uvodnog izlaganja R. Vogela, direktora mjerodavnog za Konferenciju UN o uvjetima za upis brodova, TD/RS/CONF/10, para 27
- 22 Economic consequences ..., para 172-177 i Prilog II
- 23 iz izlaganja R. Vogela, ibid, para 27. Prema jednom izvještaju, sa brodovima zemalja otvorenog upisnika povezano je između polovice i tri četvrtine pomorskih prijevara - ibid, para 126

- 24 iz izvještaja OECD-a iz 1972. i odgovora Francuske vlade na
UNCTAD-ov upitnik iz 1978. Prema riječima predstavnika Gru-
pe 77 - TD/RS/CONF/10, para 37 i 38
- 25 V. Brajković - E. Pallua, Državna pripadnost brodova i suvremena
nastojanja oko unifikacije kriterija za njeno podjelji -
vanje, Jugoslovenska revija za međunarodno pravo 1979.246-247
- 26 iz izvještaja OECD-a, TD/RS/CONF/10, para 38
- 27 ibid, para 49.
- 28 iz izlaganja predstavnika Grupe 77, TD/RS/CONF/L.8, para 14.
- 29 iz izlaganja Izraela, TD/RS/CONF/10, para 114.
- 30 iz izlaganja Paname, ibid, para 119.
- 31 iz izlaganja Paname, ibid, para 116-117.
- 32 iz izlaganja Liberije na neformalnom sastanku tokom Trećeg
zasjedanja
- 33 iz Intertankovog podneska "Open Registry Shipping: The Real
Issue", podnesenog na Konferenciji, str. 11.
- 34 Pomorska enciklopedija JLZ, 1964, sv. 8, str. 206.
- 35 ibid. Opširnije o tome V. Brajković - E. Pallua, op. cit,
JRMP 1979.232
- 36 iz izlaganja predstavnika Grupe D na kraju Drugog zasjedanja
Konferencije
- 37 V. Brajković - E. Pallua, Uvjeti za državnu pripadnost broda,
Ljetopis Jugoslavenske akademije 1961.226;
S. Zunarelli, op. cit, str. 413-419
- 38 Economic consequences ..., para 32-35
- 39 Brajković-Pallua, Uvjeti ..., str. 228; isti autori,
Državna pripadnost ..., str. 234.
- 40 Konferencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, Split
1983, str. 154-157.
- 41 opširnije TD/RS/CONF/L.1/Add. 4 odnosno TD/RS/CONF/10,
para 1-12
- 42 TD/RS/CONF/CRP. 2, str. 4
- 43 TD/RS/CONF/L.8, para 17.
- 44 ibid, para 22.

- 45 ibid, para 23. Opširnije o pojmu stvarne veze - G. Hafner,
Neke primjedbe uz "stvarnu vezu" između države i broda u su-
vremenom pravu mora, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu,
1985. 571-582.
- 46 U. Lanza, Nazionalità della nave, bandiere ombra e
progetto di convenzione UNCTAD, Il diritto marittimo
1984.29-35
- 47 TD/RS/CONF/L.8, para 34 i 35. Istog je mišljenja bio i
predstavnik Paname - ibid, para 43.
- 48 ibid, para 41.
- 49 kako to smatra i Predsjednik Konferencije - TD/RS/CONF/CRP.2,
str. 5
- 50 Konvencija Ujedinjenih naroda o uvjetima za upis brodova,
Prijedlog Predsjednika Konferencije - TD/RS/CONF/L.19, čl.1
- 51 ibid, str. 2
- 52 Uvodno izlaganje na Drugom zasjedanju, TD/RS/CONF/CRP.2,
str. 6-7.
- 53 Radni papir br. 5 od 6.II 1985, TD/RS/CONF/C.1/L.3/
Add.1,str.4
- 54 Jedinstveni tekst nakon Trećeg zasjedanja, TD/RS/CONF/L.13,
str. 6
- 55 čl. 2
- 56 čl. 3
- 57 čl. 4
- 58 čl. 11
- 59 Ovo pitanje koji je upis u tom slučaju "pravi" povlači za
sobom i pitanje u kojoj od ovih država upisa mora vlasnik
broda biti predstavljen u skladu s odredbama Konvencije.
- 60 čl. 6. I ranije je, u okviru Međunarodnog pomorskog odbora
(CMI) bilo pokušaja da se uvede upis brodara u upisnik bro-
dova, ali nakon Konferencije održane 1959. u Rijeci, rad na
tome pitanju nije nastavljen.
- 61 čl. 5
- 62 TD/RS/CONF/C.1/L.4/Add.1, str. 4
- 63 Navedeno po bilješkama autora ovog rada s Drugog i Trećeg
zasjedanja Konferencije

- 64 čl. 10
- 65 čl. 9
- 66 Neformalni papir Radne grupe o posadi od 18.VII 1985. u
18,30 sati
- 67 čl. 8
- 68 Nacrt izvještaja Prvog odbora, TD/RS/CONF/C.1/L.4,
str. 4
- 69 čl. 13
- 70 čl. 12
- 71 čl. 14; Rezolucija 1
- 72 čl. 15; Rezolucija 2
- 73 čl. 16
- 74 čl. 17
- 75 čl. 19
- 76 čl. 20 (1)
- 77 čl. 21
- 78 Keine Schliessung der Offenen Register, Hansa 1986.292
- 79 J. Van den Esch, La Convention des Nations Unies sur
les conditions d'immatriculation des navires, Journal
della Marine Marchande 1986. 505
- 80 SL SFRJ 22/1977, str. 885
- 81 čl. 6 (1) (6) ZPUP
- 82 čl. 166 ZPUP
- 83 čl. 167 (1) ZPUP
- 84 čl. 178 ZPUP
- 85 2. dio, Glava V (1)
- 86 2. dio Glava V (2)
- 87 2. dio, Glava VII
- 88 Popis podataka o brodu, koje treba unijeti u upisnik, nalazi
se u čl. 2 Pravilnika o upisu brodova u odredene upisnike...,
SL SFRJ 68/78, str. 2630. Po sadržaju ti su podaci još opšir-
niji od onih koje zahtijeva Konvencija.

- 89 čl. 180 (1) ZPUP
- 90 čl. 180 (2) ZPUP
- 91 čl. 92 ZPUP
- 92 čl. 128 (1) ZPUP
- 93 SL SFRJ 30/85, čl. 25. na str. 939.
- 94 Radničke novine, tjednik Sindikata i Saveza Sindikata Hrvatske, br. 5 od 20.I 1986., str. 8
- 95 V. Filipović, Kritika novele Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, 1985, br. 107-108, str. 214.
- 96 V. Polić-Curđić, Treće zasjedanje Konferencije ujedinjenih naroda o uvjetima za upis brodova i usporedba njegovih rezultata sa Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi i njegovim izmjenama, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, 1985, br. 107-108, str. 261
- 97 V. Filipović, ibid.
- 98 ibid.

SUMMARY

CONDITIONS FOR REGISTRATION OF SHIPS - GENUINE LINK BETWEEN A SHIP AND HER FLAG STATE

"Open registries" are considered to be those registries which do not require that a genuine link exist between ships registered in their territories and the State whose flag they are flying, e.g. that they be owned by nationals of that State or that its nationals form the major part of the crew. The appearance of open registries has provoked different reactions - those who criticise them usually stress their striving for profit at the price of low technical standards, underpaid crews and a general danger to navigation and environment. Those who defend them underline the cheapness of their service. However, the need for a genuine link became articulated louder and louder and a Conference whose task it was to determine conditions which a ship has to meet in order to be registered in a State has recently finished its

work. The Convention adopted contains provisions on the key elements of a genuine link relating to manning and ownership of ships and management of shipowning companies, which are not too sharply formulated, so that the Convention is a compromise acceptable to all interested States, including Yugoslavia.