

Vesna Polić Ćurčić
znanstveni asistent

UDK 347.79
stručni rad

12. ZASJEDANJE ODBORA ZA POMORSTVO UNCTAD-a*

Od 10. do 21.XI 1986. održano je u Ženevi redovito dvogodišnje zasjedanje Odbora za pomorstvo UNCTAD-a. Taj se Odbor bavi najznačajnijim pitanjima svjetskog pomorskog prijevoza, nastoji uskladiti neke raskorake u postojećem stanju u toj oblasti, a budući razvoj želi usmjeriti tako, da bude od što veće koristi zemljama u razvoju.

Način raspravljavanja i odlučivanja i na ovom se zasjedanju odvijao u skladu s uobičajenom shemom u UNCTAD-u. Stavovi se prvo usuglašavaju u svakoj od postojećih grupa - to su Grupa 77 (u kojoj su sve zemlje u razvoju), Grupa B (razvijene zemlje s tržišnom privredom), Grupa D (zemlje socijalističkog bloka) i Kina, koja istupa samostalno. Grupa 77 podijeljena je na tri regionalne grupe - Azijsku, Afričku i Latinoameričku. Jugoslavija se, uz Maltu i Cipar, nalazi u Azijskoj grupi, jer ne postoji posebna Evropska grupa zemalja u razvoju. Stav zauzet u pojedinim grupama iznosi njihov izabrani predstavnik.

Ovakav način rada odgovara našoj političkoj opredijeljenosti, ali ne sasvim i našim interesima u pomorstvu. Jugoslavenska se delegacija na takvim zasjedanjima nalazi u vrlo delikatnoj situaciji, jer svoje stavove mora prvo usuglasiti s ostalim članicama Azijske grupe. U ovoj materiji to je obično vrlo teško, jer stupanj razvijenosti Jugoslavije, a pogotovo jugoslavenske trgovačke mornarice i brodogradnje nije isti sa stupnjem razvijenosti, pa prema tome i s interesima većine ostalih zemalja te grupe.

* Tekst Rezolucija usvojenih na 12. zasjedanju na str. 90.

Dnevni red 12. zasjedanja, usvojen na 11. zasjedanju u studenom 1984, morao je biti skraćen zbog odluke da dnevni redovi sastanaka UNCTAD-ovih Odbora smiju sadržavati najviše tri supstancijalne točke, od kojih jedna mora biti pregled programa rada. Zbog toga su od bitnih točaka na dnevnom redu 12. zasjedanja bili:

3. Najvažnija pitanja svjetskog pomorstva
 - (a) Razvoj trgovačkih mornarica
 - (b) Zaštita interesa krcatelja
4. Mjere za primjenu konvencija
 - (a) Konvencija o kodeksu ponašanja linijskih konferencija
 - (b) Konvencija Ujedinjenih naroda o uvjetima za upis brodova
 - (c) Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe i Hamburška pravila
5. Program rada u pomorstvu i prijedlozi za budući rad.

Rad zasjedanja bio je organiziran tako da je Sjednički odbor I razmatrao točke 3(a), 4(a) i 4(b), a Sjednički odbor II točke 3(b), 4(c) i 5.

Ad 3(a) - Razvoj trgovačkih mornarica

Najveći problem svjetskog pomorstva, iz kojeg proizlazi puno drugih problema, jest nesrazmjer ponude i potražnje brodskog prostora na svjetskom tržištu, koji ima vrlo ozbiljne razmjere i traje već više od deset godina. Prema studiji koja je izradjena u tajništvu UNCTAD-a (Struktura svjetskog pomorstva TD/B/C.4/301), glavni uzrok tome su stagnacija u svjetskoj trgovini i istovremeni nesmanjeni rast svjetske trgovačke mornarice.

Takvim kriznim stanjem nezadovoljne su sve grupe zemalja. Za razvijene zemlje, koje pretežno imaju i razvijenu trgovačku mornaricu, a po tome se među njih svrstava i naša

zemlja, kriza znači premalo posla za njihove brodove, vrlo niske vozarine i težak položaj brogarskih poduzeća. Za zemlje koje su veliki izvoznici sirovina, a to su uglavnom zemlje u razvoju, ova kriza znači niske cijene koje njihova roba postiže na svjetskom tržištu, male zarade, a time i nemogućnost nabavljanja brodova i razvijanje vlastitih mornarica prema usvojenim planovima i rezolucijama, što ima ne samo trgovačko nego i strateško značenje.

Iznesen je podatak da su 1985. godine zemlje u razvoju imale 17,1 posto svjetske mornarice, razvijene zemlje s tržišnom ekonomijom 42,5 posto, zemlje otvorenog upisnika 30,6 posto, a socijalističke zemlje Istočne Evrope i Azije 8,8 posto. Ako se od zemlje u razvoju izuzme pet najjačih zemalja i područja (Brazil, Hong Kong, Indija, Republika Koreja i Singapur), ostatak od preko 120 zemalja i područja ima samo 8,8 posto svjetske trgovačke mornarice. Od ukupne svjetske flote skoro jedna četvrtina ili 161,8 milijuna tona nosivosti predstavlja višak. U brodogradnji se višak procjenjuje na oko 40 posto.

Radi smanjenja ovako velikog viška i postizavanja bolje ravnoteže predloženo je ubrzano rashodovanje brodova, pogotovo starijih, što veće suzdržavanje u narušavanju novih brodova, stroži uvjeti za financiranje novogradnje od strane trgovačkih banaka, a eventualno i od strane državnih finansijskih institucija, ukidanje državnih potpora i drugih protekcionističkih mjera za brodarstvo i pogotovo za brodogradnju, i smanjivanje svjetskih brodogradjevnih kapaciteta, eventualno putem njihove prenamjene.

Cilj predloženih mjera, upućenih prvenstveno razvijenim zemljama, jest smanjivanje njihove trgovačke mornarice i restrukturiranje svjetske pomorske privrede, te stvaranje povoljnijih uvjeta za rast mornarica zemalja u razvoju. Primjena tih mjera već je faktično počela iz čisto ekonomskih razloga - npr. od 1976. do 1985. Japan je smanjio brodogradjevne kapacitete za 37 posto, a Zapadna Evropa za 59 posto, a smanjivanje će se i dalje nastaviti.

Jugoslavenska delegacija je u raspravi o ovim preporukama naglasila da priznaje postojanje viška brodskog prostora i potrebu smanjenja raskoraka između ponude i potražnje, ali da ne može prihvatiti prijedloge da se administrativnim mjerama, pa bile one dogovorene i na međunarodnom planu, ograničava postojanje i razvoj brodogradnje, koja je u našoj zemlji jedna od najznačajnijih izvoznih djelatnosti. Stvarni regulator i u ovoj oblasti moraju biti djelovanje svjetskog tržišta i ekonomske zakonitosti.

Pod ovom točkom dnevnog reda razmatralo se i pitanje opravdanosti otvaranja pomorskih brokerskih centara u zemljama u razvoju, čime bi se ta djelatnost decentralizirala na regionalnoj osnovi. Ta ideja nosi u sebi opasnosti, jer je tržište brodskog prostora svjetsko, i svako njegovo dijeljenje može donijeti probleme i povećati troškove. Pored Londona koji predstavlja svjetski brokerski centar, već sada djeluju regionalni centri kao npr. New York i Tokio. Uz današnji stupanj razvoja komunikacija nije nemoguće osnovati još takvih centara, pa i u zemljama u razvoju, ali uvijek treba imati na umu njihovu ekonomsku opravdanost.

Prodiskutirana je i sve češća pojava "linija oko svijeta" ("round-the-world services") i njihov utjecaj na zemlje u razvoju. Linije oko svijeta su putovanja oko svijeta, bilo u smjeru istoka ili zapada, najčešće vrlo velikih brodova za prijevoz kontejnera. Putovanja se odvijaju prema unaprijed utvrđenom rasporedu, a jedno putovanje obuhvaća nekoliko tradicionalnih linijskih ruta, npr. istočna obala Sjeverne Amerike - Evropa, Evropa - Srednji i Daleki Istok, Daleki Istok - Sjeverna Amerika. Ovakva putovanja oko svijeta smanjuju troškove poslovanja jer se obavljaju visokoautomatiziranim brodovima velikog kapaciteta, jer smanjuju mogućnosti da se brod vraća nepopunjen zbog toga jer u jednom smjeru putovanja ima više tereta nego u drugom, i jer smanjuju opasnosti od gubitaka ako dodje do smanjenja količine tereta u

određenom dijelu plovidbe, budući da djeluju na svim važnijim svjetskim linijama.

Brodari linija oko svijeta u pravilu nisu brodari koji su ranije, povezani u konferencije, obavljali tradicionalnu linijsku plovidbu, nego "pridošlice" koje su svojom pojavom povećale ionako preveliku ponudu brodskog prostora. Zamjera im se da su agresivno krenuli u osvajanje tržišta čak i takvim sniženjem vozarina kojim su u početku hotimice išli u gubitke, čime su prekršili pravila lojalne konkurencije na ekonomskoj osnovi. Time su ugrozili pogotovo linijske brodare iz zemalja u razvoju koji su tokom prošlog desetljeća teško izborili svoj status unutar konferencija. Ti se brodari boje da će im ubuduće preostati samo prekrcajne i razvojne usluge, tj. samo teret koji će se prevoziti iz manjih luka u koje voze brodovi linija oko svijeta.

Zbog važnosti pitanja neravnoteže ponude i potražnje u svjetskom pomorstvu, odlučeno je da se Trinaesto zasjedanje Odbora za pomorstvo održi početkom 1988. (vjerojatno u veljači, a ne u jesen kako bi bilo prema uobičajenim dvogodišnjim razmacima), s primarnim zadatkom da raspravi uzroke neravnoteže i krize u pomorstvu i predloži strukturalne promjene i praktične mjere koje treba poduzeti da bi se oni otklonili, te na to zasjedanje pozvati i zainteresirana međjuvladina tijela, međunarodne nevladine organizacije brodovlasnika i brodograditelja, banke i druge financijske organizacije, sindikate, itd.

Na posljednjoj sjednici usvojena je Rezolucija 57(XII) Struktura svjetskog pomorstva.

Ad 3(b) - Zaštita interesa krcatelja

Pitanje zaštite interesa krcatelja nalazilo se i na dnevnom redu Jedanaestog zasjedanja Odbora za pomorstvo, ali o njemu nije postignut nikakav sporazum zbog nedostatka vremena.

Cilj ovog razmatranja bio je pružiti određenu zaštitu krcateljima tereta, pogotovo onima koji dolaze iz zemalja u razvoju, budući da se te zemlje na tržištu međunarodnog pomorskog prijevoza još uvijek pretežno javljaju kao krcatelji, a manje kao davaoci pomorskih prijevoza usluga. Taj se cilj može ostvariti na više načina, npr. osnivanjem savjeta krcatelja, koji će utvrđivati i štititi njihove interese, npr. u odnosu na brodare. S druge strane, kako je naglašavala i jugoslavenska delegacija, i brodari se nalaze u nepovoljnom materijalnom položaju zbog dugotrajne krize u pomorstvu, i to se ne smije previdjeti pri uskladjivanju interesa broda-
ra i krcatelja.

Posebno je bilo važno da se linijskim konferencijama, prvenstveno onima koje prevoze robu koju zemlje u razvoju izvoze, preporuča da se s izvoznicima konzultiraju o više raznih faktora koji utječu na visinu vozarine i na druge elemente koji formiraju cijenu prijevoza. To se prvenstveno odnosi na elemente koji najviše opterećuju osnovni vozarinski stav, a to su doplaci na vozarinu zbog povećane cijene goriva (BAF) i zbog izjednačenja valutnih razlika (CAF). U pojedinim slučajevima njihova visina zna biti tolika da značajno opterećuje cijenu tereta.

O ovim elementima davaoci i korisnici pomorskih prijevoznih usluga moraju se međusobno konzultirati, da se nadje njihova optimalna visina, kako bi prijevoz bio što povoljniji i što jeftiniji, ali kako se ni brodare ne bi oštetilo.

Krcateljima se preporuča i da se bolje organiziraju međusobno kako bi bili što jači u pregovorima s konferencijama, te da stupe u vezu s organizacijama krcatelja na drugoj, tj. uvoznoj strani prijevoza, s istim ciljem.

O ovom pitanju usvojena je Rezolucija 59(XII).

Ad 4(a) - Konvencija o kodeksu ponašanja linijskih konferencija

Konvencija o kodeksu ponašanja linijskih konferencija i Konferencija Ujedinjenih naroda o uvjetima za upis brodova predstavljaju dokumente koji bi trebali dovesti do urednijeg i pravednijeg razvoja brodarstva u svijetu, kako u linijskij tako i u slobodnoj plovidbi.

Na početku rasprave o Kodeksu ponašanja linijskih konferencija naglašeno je da je u posljednjem desetljeću došlo do organizacijskih i tehnoloških promjena, kao i promjena u regulativama pojedinih vlada, koje su utjecale na linijsko brodarstvo i na provedbu ove Konvencije.

Kodeks je priznao načelo koje je već prije postojalo u međunarodnoj zajednici, da svaka država ima pravo sudjelovati u prijevozu robe kojom trguje. To načelo je Kodeksom priznato samo za linijske prijevoze obuhvaćene konferencijama. Neke zemlje u razvoju žele njegovu primjenu proširiti na sve linijske prijevoze, jer je inače udio njihovi nacionalnih linija, uključenih u konferencije, u prijevozu njihovog tereta ugrožen djelatnostima brodara izvan konferencije. Ostale grupe zemalja protive se takvom tumačenju. Ovaj će se problem morati rješavati na Revizijskoj konferenciji, koja će biti sazvana u skladu sa čl. 52(2) Kodeksa.

Zbog predstojeće Revizijske konferencije smatralo se da ne treba na ovom zasjedanju Odbora za pomorstvo trošiti previše vremena na pitanja o kojima će tada biti govora. Ipak su spomenuti neki stavovi oko kojih sada postoje nesuglasice ili koji će trebati dodatna objašnjenja: polje primjene Konvencije ograničeno je samo na trgovinu između zemalja ugovornica; krcatelju mora biti omogućeno da izabere vozara kojeg želi, bio on u konferenciji ili ne, što će i dalje podržavati postojanje potrebne konkurencije; donekle je sporno tumačenje pojma "teret pod kontrolom vlade" (government-controlled cargoes) iz čl. 2(17) Konvencije; pitanje rezervi na uključivanje zajedničkih usluga temeljenih na medjuvaldinim sporazumima, itd.

Ad 4(b) - Konvencija Ujedinjenih naroda o uvjetima
za upis brodova

Konvencija je usvojena nedavno, 7. veljače 1986. god.* Istaknute su njezine vrijednosti: uspostavljanje stvarne veze između broda i države u kojoj je upisan kombiniranjem jednog ili više ekonomskih elemenata - upravljanje, vlasništvo, posada - s djelotvornom pomorskom upravom, propisno vodjenim upisnikom brodova, i posebno obvezom države zastave da omogućí pronalaženje pravih vlasnika brodova i brodarka.

Posebna je vrijednost Konvencije i u tome što je dokazala da je, usprkos različitim interesima i stavovima, bilo moguće postići kompromis prihvatljiv za sve. Zbog toga se države pozivaju da se suzdrže od djelatnosti koje su s Konvencijom u suprotnosti, te da razmotre što ranije potpisivanje, odnosno ratifikaciju ili pristupanje Konvenciji. U tom je smislu usvojena i Rezolucija (58(XII)).

Ad 4(c) - Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multi-
modalnom prijevozu robe i Hamburška pravila**

Zbog skupljanja potrebnog broja ratifikacija i što ranijeg stupanja na snagu ovih Konvencija, u diskusiji je više puta ponovljeno da je neophodno, u suradnji s UNCITRAL-om, izraditi studiju koja će pomoći da se bolje razumiju planirani pravni i ekonomski efekti ovih Konvencija, pogotovo Konvencije o multimodalnom prijevozu. Nekim zemljama u razvoju bit će potrebna i praktična pomoć oko organiziranja multimodalnog poduzetništva. Međutim, kako je iznio predstavnik Međunarodnog udruženja špeditera (FIATA), špediteri već godinama obavljaju i poslove poduzetnika multimodalnog prijevoza, i koriste

* vidi UPPPK 1986, br. 109-112, str. 1-44 i 212-263

** vidi UPPPK 1980, br. 87, str. 3-60 i UPPPK 1978, br. 78, str. 5-66 i 67-96.

transportnu ispravu vrlo sličnu ispravi multimodalnog prijevoza koju je predložio UNCTAD. FIATA je spremna suradjevati s UNCTAD-om na izradi zajedničke isprave multimodalnog prijevoza.

Zemlje u razvoju su posebnc zabrinute zbog povećanja dimenzija i nosivosti kontejnera, što otežava upotrebu lučkih strojeva i opreme koje one posjeduju, pa će se o tome opet raspravljati na sljedećem zasjedanju Tehničkog odbora 104 Medjunarodne organizacije za standardizaciju.

Ova pitanja multimodalnog prijevoza ušla su u Rezoluciju 60(XII).

Ad 5 - Program rada u pomorstvu i prijedlozi za budući rad

Sada se rad UNCTAD-a u pomorstvu odvija na tri posebna područja. To su luke, medjunarodno pomorsko zakonodavstvo i tehnička pomoć.

U području luka održan je sastanak Ad hoc medjuvladine grupe eksperata za luke, na kojem su formulirane preporuke Odboru za pomorstvo i vladama članicama, kao i tajništvu UNCTAD-a u pogledu njegovog budućeg rada u tom području. Predloženo je da se budući rad usmjeri na istraživanja i studije, obuku, savjetodavne usluge i diseminaciju i koordinaciju. Grupa je takodjer razmatrala izvještaj tajništva o financiranju luka, o terminalima za rasuti teret i o prekrcajnim lukama.

U području medjunarodnog pomorskog zakonodavstva trenutno se radi na uzorku klauzula o pomorskom osiguranju trupa i tereta*, pomorskim prijevarama** i tretmanu trgovačkih brodova u lukama na regionalnoj razini.

* vidi UPPPK 1985, br. 107-108, str. 324-371 i 372-414, i UPPPK 1986, br. 109-112, str. 264-295 i 296-319.

** o nekim aspektima pomorskih prijevara vidi UPPPK 1983, br. 100, str. 173-192.

U području tehničke pomoći tajništvo UNCTAD-a razvilo je značajne aktivnosti, a prepreka njihovom još širem organiziranju je nedovoljnost financijskih sredstava.

Predloženo je da se budući rad tajništva UNCTAD-a u pomorstvu odvija u ovim područjima: (1) utjecaj međunarodnog prijevoza robe pomoću nacionalnih trgovačkih brodova na ekonomije zemalja u razvoju, (2) poboljšanje pružanja brodarskih usluga u zemljama u razvoju, (3) pomoć regionalnim komisijama i međjuvladinim organizacijama u formuliranju politike u pomorstvu, (4) utjecaj zaledja luka na poboljšanje integralnog transporta i (5) sastanak Ad hoc međjuvladine grupe starijih činovnika o suradnji između zemalja u razvoju u području brodarstva, luka i multimodalnog prijevoza.

* * *

U završnim izjavama ocijenjeno je značajnim razmatranje položaja trgovačke mornarice i stanja na svjetskom brodarskom tržištu, a pogotovo je korisnom ocijenjena odluka da se sljedeće zasjedanje Odbora za pomorstvo sazove ranije nego što je uobičajeno, i da se posveti upravo ovom problemu. Također je vrlo značajan dogovor oko zaštite interesa krcatelja, koji bi, gledano dugoročno, mogao pomoći da zemlje u razvoju, kao veliki izvoznici i krcatelji, postanu ravnopravan partner u poslovnim pregovorima s brodarima.

Više je puta ponovljeno da su studije o pojedinim problemima, koje priprema tajništvo UNCTAD-a i koje služe kao osnova za diskusiju, vrlo kvalitetno sastavljene. Međutim, naglašeno je da za ovo zasjedanje sva dokumentacija nije bila pripremljena na vrijeme na svim jezicima, što je možda okrnjilo diskusiju o nekim pitanjima. Budući da do sljedećeg zasjedanja ima još manje vremena negoli obično, treba posebno paziti da zbog toga ne bude ovakvih propusta u pripremi.

Takodjer je ocijenjeno da su rezolucije usvojene na ovom zasjedanju kvalitetno sastavljene. Usprkos tome što su različiti interesi u svjetskom pomorstvu ponekad sasvim oprečni, Odbor i dalje uspijeva odgovarati potrebama pomorske privrede, u skladu sa zadacima koji su mu povjereni.

SUMMARY

THE 12TH SESSION OF THE COMMITTEE ON SHIPPING

The Committee on Shipping held its 12th session from 10 to 21 November 1986 in Geneva. Although the number of the agenda items was restricted, the most important questions for the maritime community were discussed at this session: major issues in world shipping (merchant fleet development and protection of shippers' interests), measures towards the implementation of Conventions (on a Code of Conduct for Liner Conferences, on Conditions for Registration of Ships, on International Multimodal Transport of Goods), and the work programme on shipping and proposals for further work.

At this session four Resolutions were adopted. It was decided that the thirteenth session will be held in February 1988, with the main issue: imbalance between supply and demand on the world shipping market.