

Zoran Knežević
dipl.pravnik
Slobodna plovidba, Šibenik

UDK 347.791.3
stručni rad

INFORMACIJA O PRAVNIM PROBLEMIMA PROCEDURE PRIVREMENOG
UVOZA BRODOVA I NJIHOVA CARINJENJA

U toku 1985. godine u okviru Pravne komisije Poslovne zajednice pomorskih brodara Jugoslavije razmatrana je i problematika uzimanja brodova u zakup (Bare-boat charter - Charter by Demise), zatim mogućnosti upisa takvih brodova u jugoslavenski registar, te da li se kod uzimanja brodova u dugogodišnji zakup radi o vanjskotrgovinskom poslu, tj. privremenom uvozu. Prilikom diskusije na spomenutu temu, koristilo se i mišljenje radne grupe Fakulteta za pomorstvo i saobraćaj u Rijeci, koje je cirkulirano svim brodarima i na osnovi kojega su se iznosili argumenti. Želeći samo u kratkim crtama iznijeti osnovne postavke toga Mišljenja, citirat ćemo nekoliko rečenica izvučenih iz konteksta.

"U pogledu brodova stranih vlasnika koje jugoslavenska radna organizacija uzima u zakup, neosporno je da taj posao otvara mogućnosti za fakultativni upis broda u jugoslavenski upisnik brodova (čl. 175 toč. 1 ZPUP) i to na osnovi promjene osobe brodarka u korist jugoslavenskog zakupca.

Na to se nadovezuje najvažnije pitanje - da li se uzimanjem stranog broda u zakup i njegovim eventualnim upisom u jugoslavenski registar mijenja fiskalni režim broda i da li je jugoslavenski zakupac dužan platiti carinu za uvoz ili za privremeni uvoz toga broda.

Proizlazi jasan zaključak da jugoslavenski brodar može zakupljeni brod stranog vlasnika upisati u jugoslavenski upisnik na osnovi rješenja stvarno nadležnog suda, a jedini uvjet

za takav upis je da se strani vlasnik suglasi s takvim upisom. Odredba o fakultativnom upisu nije uvjetovana nikakvom carinskom suglasnošću ili dozvolom ni u ZPUP ni u Carinskim propisima. Proizlazi da se u tom slučaju ne radi ni o uvozu, ni o privremenom uvozu.

Takvo je nedvojbeno stanje regulative i jedina moguća interpretacija za sada. Iznijetim pravnim argumentima valja dodati i jedan praktični: ako fakultativni upis vežemo uz neka carinska davanja, razumljivo je da se jugoslavenski brodar uopće neće koristiti takvom opcijom koja bi za njega bila materijalno nepovoljna. On će svoj zakupljeni brod ostaviti pod stranom zastavom i tako ga iskorištavati. Zakonske odredbe o fakultativnom upisu ostale bi mrtvo slovo na papiru bez praktične važnosti i primjene, a utjecaj naše zajednice na režim takvih brodova bio bi minimalan uz niz drugih, političkih i ekonomskih učinaka, koji su uostalom i pokrenuli ovakvu raspravu. Treba li naše izložene propise mijenjati? Podjimo od konstatacije da ako ih i mijenjamo, ne smijemo to nikako činiti na štetu jugoslavenskog broдача. On je već sada našom općom ekonomskom regulativom i politikom doveden u znatno teži položaj od broдача u većini drugih pomorskih zemalja, on uživa malo koju od uobičajenih protekcionističkih mjera. Proizlazi da bi nam bila potrebna samo takva nova zakonska pa i carinska regulativa kojom se poboljšava položaj jugoslavenskih broдача. Eventualno izjednačavanje fakultativnog upisa broдача s privremenim carinskim uvozom sigurno ne spada među propise kojima bi se položaj naših broдача popravio".

Sve ovo gore citirano moglo bi se adekvatno primijeniti i na čl. 25 Dopune ZPUP koji članu 175 ZPUP dodaje točku 5, "brod koji je u cjelini ili dijelom u vlasništvu fizičkih ili pravnih osoba uz uvjet da SFRJ obavlja kontrolu u upravnim, ekonomskim i tehničkim pitanjima, i ako taj upis dopusti savezni organ uprave nadležan za poslove saobraćaja i veza". Poznavajući "ratio legis" ovoga propisa, a to je da se omogućiti

jugoslavenskim brodarima da brodove vlastitih firmi registriranih u inozemstvu upišu u jugoslavenski upisnik brodova, te panamsku ili liberijsku zastavu zamijene jugoslavenskom i tako olakšaju svoju materijalno-financijsku situaciju, a država kontrolu nad brodom, pitamo se kakav je status takvoga broda u kontekstu fiskalnih i carinskih propisa.

Za sada ćemo se zadržati samo na problemima vezanim za tretiranje zakupa u našim aktualnim propisima. Poznato je da je početkom 1986. godine donešen novi Devizni zakon s pratećim propisima među koje se na određeni način mogu svrstati i Zakon o obavljanju privrednih djelatnosti u inozemstvu ("Sl. list SFRJ" br. 71/85), Zakon o prometu roba i usluga s inozemstvom ("Sl. list SFRJ" br. 66/85) i Uredba o uvjetima za privremeni uvoz i izvoz robe ("Sl. list SFRJ" br. 73/85).

Zadržali bismo se na spomenutim propisima i nastojali ih promatrati kroz prizmu naprijed navedenog za stanje iznešeno u spomenutom Mišljenju za protekli period zaključno s krajem 1985. godine, tj. do donošenja ovih propisa. Činjenica je da spomenuto Mišljenje radne grupe Fakulteta za pomorstvo i saobraćaj u Rijeci nikada nije postalo službeno, ali smo sigurni da se više jugoslavenskih brodara ponašalo u skladu s njima.

Medjutim, novi propisi, kao npr. Zakon o prometu roba i usluga s inozemstvom u čl. 53 kaže: "organizacije udruženog rada mogu privremeno na određeno vrijeme izvoziti odnosno uvoziti u zakup opremu (prijevozna sredstva i sl.) radi upotrebe u procesu proizvodnje i pružanje usluga", dok u čl. 54 kaže: "za vrijeme privremenog izvoza odnosno uvoza osigurava se nadzor carinskih organa nad privremeno uvezenom odnosno izvezenom robom".

Isto to se navodi i u čl. 14 Uredbe o uvjetima za privremeni uvoz i izvoz robe, iz čega proizlazi zaključak da je zakup definitivno stavljen pod carinski nadzor, te da se za njega plaćaju određeni iznosi na ime carine. Prilikom fakultativnog upisa nije se promijenilo ništa, tj. za upis se ne traži nikakvo odobrenje ili suglasnost carine. Uočljivo je,

medjutim, da jugoslavenski brodar nema interesa da brodove koje je uzeo u dugoročni zakup upisuje u jugoslavenski registar i vije jugoslavensku zastavu jer mu se stavka troškova povećava za iznos carine, pa se pretpostavlja da će za jedan dio jugoslavenskih brodova odredba o mogućnosti fakultativnog upisa takvih brodova ostati samo mrtvo slobo na papiru. Za druge jugoslavenske brodare koji iz svojih razloga odluče da iskoriste odredbe o fakultativnom upisu ostaje otvoren problem što će biti osnovica za obračunavanje takve carine. Da li će to biti vrijednost broda, vrijednost godišnje zakupnine ili vrijednost kvartalne zakupnine, jer je uobičajeno da se sa zakupodavcem ugovaraju kvartalna plaćanja.

S obzirom da ovakve analize bez konkretnih prijedloga za rješenje stanja ne predstavljaju nikakvu vrijednost, iznosimo naš prijedlog koji bi, pretpostavljamo, zadovoljio i brodare a i državne organe sa carinom.

Naime, predlažemo da se u slučaju uzimanja broda u dugoročni zakup od strane jugoslavenskog broдача i upisa takvog broda u jugoslavenski upisnik, kao osnovica za plaćanje carine uzima tržišna vrijednost broda u trenutku prelaska vlasništva sa stvarnog vlasnika na zakupoprimca, tj. jugoslavenskog broдача, jer je poznato da se velika većina tih zakupa na duži vremenski period radi na bazi finalne kupnje broda, tj. otplate vrijednosti broda kroz zakupninu. To bi značilo da bi se carina plaćala tek nakon isteka dugoročnog zakupa. Kako Zakon o prometu roba i usluga sa inozemstvom u čl. 54 traži da roba uzeta u zakup bude u carinskom nadzoru, a mi nemamo aspiracije u pravcu promjena tek donešenih zakona, smatramo da bi se taj propis mogao zadovoljiti na način da se tako uzeti brodovi od trenutka dobijanja jugoslavenske državne pripadnosti prijave u carinski nadzor, te da se tada plate troškovi carinskog evidentiranja takvih brodova, što bi iznosilo (sada) 1% od iznosa godišnje zakupnine.

Što se tiče same procedure prilikom uzimanja brodova u dugoročni zakup, smatramo da je i ona preglomazna i prekompli-

cirana, jer po sadašnjim aktualnim propisima za uzimanje broda u zakup potrebna je ista procedura kao i kod kupovine brodova u inozemstvu uz dodatni dokument - a to je finalno odobrenje koje izdaje carinarnica na osnovi mišljenja Savezne uprave carine. Ako bi se željelo pomoći brodarstvu, što je tisuću puta proklamirano, proceduru uzimanja brodova u zakup trebalo bi ako ne izjednačiti, a ono barem blisko približiti tretmanu brodarskog ugovora na vrijeme (time charter), jer sličan status i zauzimanje u ZPUP, s time što bi brodari na sebe preuzeli obvezu prijavljivanja takvih brodova u carinski nadzor. Drugo pitanje koje trenutno tišti jugoslavenske brodare koji su u 1985. godini uzeli brodove u zakup i nisu sa carinom imali nikakvih kontakata i problema jer su na snazi bili drugi propisi, je kako će se ti brodovi tretirati sa sadašnjim propisima na snazi?

Iz gore navedenog može se zaključiti da je došlo do izmjene zakonskih i carinskih regulativa, kako je to i predviđeno u Mišljenju, ali ne u pravcu popravljivanja položaja jugoslavenskih brodara, već po najnepovoljnijoj mogućoj verziji po njih u pravcu povećanih carinskih davanja, što znači i otežanih finansijskih uvjeta poslovanja i manje konkurentnosti na svjetskom tržištu na kojem se nalaze. Izlaz se vidi u stavljanju naših postojećih brodova i brodova koji će se nabaviti u budućnosti, bilo polovnih ili novih, pod stranu zastavu, što omogućava nekontrolirani odliv deviza i manju kontrolu države nad brodovima koji su de facto društveno vlasništvo, sa našom posadom ali sa tuđjom državnom pripadnošću.

Nakon donošenja i stupanja na snagu ovih propisa koji reguliraju današnje stanje i u okviru federacije i republika, potvrđena je orijentacija naše zemlje na pomorsku privredu i brodarstvo kao dio nje, ali smatramo da je donošenjem ovakve zakonske regulative u konkretnom problemu jedna od velikih prilika za to propuštena.

Neovisno od problema vezanih za zakup, ponovno ističemo mogući problem za brodove upisane u jugoslavenski registar na

temelju čl. 175 toč. 5, jer kada pogledamo karakteristike upisa takvih brodova i brodova upisanih u zakup, vidjet ćemo da su formalno karakteristike gotovo identične. Naime, i kod jednog i kod drugog slučaja radi se o brodovima stranog vlasnika upisanih u jugoslavenski registar, koji viju jugoslavensku zastavu, na kojima je jugoslavenska posada, te nad kojima SFRJ vrši kontrolu u upravnim, ekonomskih i tehničkim pitanjima, sa svim tim brodovima operiraju jugoslavenski brodari, a u jednom slučaju su dužni plaćati carinu, a u drugom nisu. Nije li onda rješenje da i mi prijedjemo na sistem stranih kompanija koji je iz poznatih razloga već davno uvriježen - one ship one company? Razlog za to tražimo u pretpostavci da se može i za brodove upisane po čl. 175 toč. 5 zatražiti plaćanje carine jer su propisi o prijavljivanju brodova pod carinski nadzor i podnošenje carinske deklaracije jasni.

Naime, za svaki jugoslavenski brod, a tu karakteristiku imaju svi koji su upisani u jugoslavenski registar i viju jugoslavensku zastavu, potrebno je prijaviti ga i podnijeti carinsku deklaraciju u roku od 10 dana od izdavanja privremenog plovidbenog lista. Što to znači za brodove iz čl. 175 toč. 5? Da li je slijedeći korak plaćanje carina i na takve brodove iako Devizni zakon izričito kaže da se plaćanje carine veže na brodove "nabavljene u inozemstvu", što s ovima nije slučaj? Istina, mislili smo da nije slučaj ni s brodovima registriranim po čl. 175 toč. 1, ali nas je ove godine carinska praksa demantirala. Hoće li opet?

SUMMARY

INFORMATION CONCERNING TEMPORARY IMPORATION OF SHIPS AND THEIR CUSTOMS CLEARING

According to paragraph 1 of Art. 175 of the Yugoslav Maritime and Inland Navigation Law, a Yugoslav organization

may enter into a Yugoslav register a ship chartered from abroad. Moreover, according to the new paragraph 3 of the same Article, a foreign-owned ship can also be entered into a Yugoslav register if a Yugoslav organization has control over her in administrative, economic and technical matters. The question is what is the status of these ships relating to fiscal and customs regulations. The author analyses the latest Yugoslav legislation on these matters according to which for all ships chartered customs duties should be payed before such a ship be entitled to fly a Yugoslav flag. For this reason Yugoslav organizations have no economic interest in entering chartered ships into a Yugoslav register. The author proposes another solution that can be implemented without changing the recent legislation: customs duties can be paid at the end of a long-term charter period when a ship is actually bought by a Yugoslav organization, and the value of the ship at that moment should serve as the basis for calculating the amount of the duty.