

OSVRTI

Vesna Polić Čurčić
znanstveni asistent

UDK 347.79
Stručni rad

13. ZASJEDANJE ODBORA ZA POMORSTVO UNCTAD-a*

Odbor za pomorstvo UNCTAD-a održao je svoje 13. zasjedanje u Ženevi od 14. do 22. ožujka 1988. To je zasjedanje održano oko osam mjeseci ranije nego što je trebalo biti prema redovitim dvogodišnjim sazivanjima Odbora, zato jer pitanje neravnoteže ponude i potražnje u svjetskom brodarstvu još uvijek nije riješeno, pa je trebalo što prije predložiti strukturalne promjene i praktične mjere za otklanjanje te neravnoteže.

Od bitnih točaka, kojih smije biti samo tri, na dnevnom redu su bile:

3. Neravnoteža između ponude i potražnje
4. Druga značajna pitanja svjetskog pomorstva
 - (a) Pomorske vozarine i njihov utjecaj na izvoz iz zemalja u razvoju
 - (b) Ekonomske i financijske implikacije stupanja na snagu Hamburških pravila i Konvencije Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe
 - (c) Ekonomska suradnja među zemljama u razvoju u području pomorstva, luka i multimodalnog prijevoza
5. Program rada
 - (a) Multimodalni prijevoz
 - (b) Pomorsko zakonodavstvo
 - (c) Luke
 - (d) Tehnička pomoć i osposobljavanje osoblja

Ad 3 — Neravnoteža između ponude i potražnje

* Tekst rezolucija i odluke, usvojenih na 13. zasjedanju, na str. 291. Izvještaj s 12. zasjedanja u ovom časopisu 1987(113—114)169—179.

Već je i u uvodnim riječima istaknuto da je veliki višak (oko 20%) brodskog prostora i dalje najteži problem svjetskog brodarstva. Njegovi su uzroci velike financijske potpore i druge indirektna olakšice koje svojim brodarima daju pojedine vlade. Mjere koje su poduzimane protiv toga imale su vrlo ograničeni učinak.

Premda su zemlje u razvoju već 1987. god. postigle cilj predviđen za 1990, a to je da posjeduju 20% svjetske trgovačke brutto tonaže, one time ne bi smjele biti zadovoljne, jer njihov udio u količini tereta koji se prevozi iznosi preko 50%. Također im ostaje puno zadataka koje moraju obaviti da povećaju prihode od svojih brodova a smanje izdatke koje u stranim valutama imaju u području brodarstva.

Iako su problemi u svjetskom brodarstvu i dalje prisutni, u posljednje se vrijeme ipak primjećuju neka poboljšanja — vozarine su lagano porasle, broj brodova u raspremi se nešto smanjio, ukupna svjetska flota se je također smanjila, a broj novih narudžbi ostao na razini iz 1985. god.

Međutim, i brodograđevna se industrija nalazi u trajnoj krizi. Premda nije sporno da su brodarstvo i brodogradnja vrlo povezane i međuzavisne djelatnosti, postavilo se pitanje da li je moguće donositi mjere koje će se, na međunarodnoj, regionalnoj ili nacionalnoj razini, ticati brodarstva, a da se ne uzme u obzir i situacija u svjetskoj brodogradnji. Bilo je mišljenja (SAD za Grupu B) da je to moguće, te da Odbor za pomorstvo ionako nije ovlašten donositi preporuke u pitanjima brodogradnje, ali i suprotnih (SSSR za Grupu D), prema kojima će višak brodskog prostora na tržištu postojati sve dok postoji i višak brodograđevnih kapaciteta, te da taj problem treba rješavati na oba ova nivoa istovremeno.

Isti predstavnik je naglasio da ovakva dugotrajna situacija stvara prekomjernu konkurenciju i još jači protekcionizam. Pored toga, u takvoj je situaciji znatno umanjena djelotvornost međunarodnih instrumenata, kao npr. Konvencije UN o kodeksu ponašanja linijskih konferencija, usvojenih zato da pomognu brodarstvu zemalja u razvoju.

O tim pitanjima usvojena je Rezolucija 62(XIII).

Ad 4(a) — Pomorske vozarine i njihov utjecaj na izvoz iz zemalja u razvoju

U raspravi o ovoj točki dnevnog reda nije bilo sporno da su i pomorske vozarine i cijene robe na tržištu prilično niske. Zemlje u razvoju (Meksiko za Grupu 77) misle da bi one međusobno morale stvoriti djelotvorne mehanizme za konzultacije proizvođača. Problem vide i u tome da vozari koji ne pripadaju konferencijama preuzimaju velik dio robe koju bi inače prevozili vozari iz zemalja u razvoju. Premda je poslovanje nekonferencijskih vozara dozvoljeno Kodeksom ponašanja, ono vozarima iz zemalja u razvoju odnosi velike količine robe i zarade.

Predstavnik Grupe B (SAD) smatrao je da cijena robe nije povezana s visinom vozarina, a da rasprava o Kodeksu ponašanja ne spada u ovu točku dnevnog reda. Vozarine nisu jedini element o kojem ovisi potražnja za ne-

kom robom i zato se ne smiju promatrati izolirano. Pored toga, izrazio je bojazan da bi suradnja između proizvođača dovela do stvaranja izvoznih kartela.

Proučavanje načina promjene obujma i strukture robe koja se iz zemalja u razvoju izvozi u razvijene zemlje u svjetlu visine vozarina vrlo je značajno za zemlje u razvoju (SSSR za Grupu D), jer im pomaže u procjeni vrijednosti njihova izvoza i u određivanju strategije razvoja.

Ad 4(b) — Ekonomske i financijske implikacije stupanja na snagu Hamburških pravila i Konvencije Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe

Važno pitanje međunarodnog pomorstva je i stupanje na snagu međunarodnih konvencija iz područja pomorstva, usvojenih u UNCTAD-u ili Ujedinjenim narodima, koje će dovesti do pravednije raspodjele u pomorstvu i novog međunarodnog pomorskog poretka. To se naročito odnosi na Hamburška pravila, koja sada imaju 12 do 20 potrebnih ratifikacija. Ta pravila, naglašeno je, puno bolje odgovaraju interesima i krcatelja i brodara zbog povoljnijeg rasporeda odgovornosti, pa su ih neke zemlje već prihvatile ili će to uskoro učiniti (Maroko, Kina).

Predstavnik Evropskog savjeta krcatelja istakao je da ekonomski faktori sami ne bi smjeli spriječiti pravedniji raspored rizika, da je dužnost onoga koji pruža usluge da uvaži želje njihovih korisnika koji te usluge plaćaju, pa ni brodari nemaju razloga da to ne rade, te da pri razmatranju ekonomskog utjecaja Hamburških pravila treba uzeti u obzir i činjenicu da je velikom broju zemalja važniji prihod koji ostvari njihova trgovina od onoga koji ostvare brodari, jer je prihod od trgovine negdje i do 50 puta veći.

Zajednička je ocjena (Grupa 77, Grupa B) da izvještaj Tajništva o ekonomskom utjecaju Hamburških pravila (TD/B/C.4/313, 2. dio) nije zadovoljio njihova očekivanja.

Ad 4(c) — Ekonomska suradnja među zemljama u razvoju u području pomorstva, luka i multimodalnog prijevoza

Ponovno je naglašena važnost te suradnje za razvoj u području pomorstva i općenito. Zatraženo je (Meksiko za Grupu 77) da se opet sastane Ad hoc međuvladina grupa starijih službenika o suradnji između zemalja u razvoju u području pomorstva, luka i multimodalnog prijevoza, te da Tajništvo UNCTAD-a pojača svoj rad na koordiniranju te suradnje.

O tom pitanju usvojena je Odluka 63 (XIII).

Ad 5(a) — Multimodalni prijevoz

(i) Podržani su naponi na organiziranju Knjižnice multimodalnih konjainerskih tarifa. Podaci u njoj za sada su složeni ručno, a uz mala dodatna ulaganja obradit će se i kompjutorski. U korištenju podataka iz te knjižnice zagarantirana je tajnost njihovih izvora.

(ii) Zemlje u razvoju i dalje teško prate promjenu dimenzija i drugih standarda kontejnera, jer svaka promjena zahtijeva nova ulaganja u infrastrukturu. Također iz financijskih razloga im je teško redovito sudjelovati u radu Međunarodne organizacije za standardizaciju.

(iii) Stalno praćenje rada drugih organizacija i institucija koje se bave multimodalnim prijevozom predstavlja veliku obvezu za Tajništvo. Budući da postoji suglasnost da je to praćenje potrebno, kako bi se izbjeglo dupliranje aktivnosti, zatraženo je od Odbora da precizira svoje upute.

(iv) Dobre i loše strane leasinga (zakupa) kontejnera zaslužuju da ih se pažljivije prouči, kako bi transportne industrije u zemljama u razvoju mogle bolje ocijeniti njihovu korisnost.

(v) Pri upravljanju kontejnerskim terminalom svakako je korisno služiti se uzorkom pravila o pravima i dužnostima njegovog poduzetnika, kao i uzorkom uglavaka ugovora između poduzetnika i broдача. Terminali se moraju graditi imajući u vidu potrebe određene regije, kako bi se izbjeglo da ih se sagrađi previše i da jedni drugima prave nepotrebnu konkurenciju.

Ta pitanja ušla su u dio II. Rezolucije 61(XIII).

Ad 5(b) — Pomorsko zakonodavstvo

(i) Rad Razmjene podataka o pomorskim prijevarama pozdravile su sve grupe. Dodatna financijska pomoć bit će toj Razmjeni podataka potrebna još samo neko vrijeme, dok se ne započne njezin puni redoviti rad.

(ii) Minimalni standardi za pomorske agente pozdravljeni su kao vrlo korisni. Budući da oni nisu obavezni, njihova primjena ovisi o volji pojedine vlade.

(iii) Jednoglasno je zaključeno da Tajništvo UNCTAD-a nastavi rad na praćenju razvoja pomorskih tovarnih listova.

(iv) Također je zaključeno da se zajedno s Međunarodnom pomorskom organizacijom nastavi rad na pomorskim privilegijama i hipotekama.

(v) Treba nastaviti rad na proučavanju posljedica koje po brodove imaju pregledi brodskih isprava i samih brodova u smislu udovoljavanja međunarodnim standardima, koje provode države luke.

Zaključci o tim problemima ušli su u dio II. Rezolucije 61(XIII).

Ad 5(c) — Luke

Prihvaćeno je da Ad hoc međuvladina grupa eksperata za luke nastavi rad. Njeni su zadaci navedeni u dijelu IV. Rezolucije 61(XIII).

Ad 5(d) — Tehnička pomoć i osposobljavanje osoblja

Istaknuto je zadovoljstvo radom Tajništva UNCTAD-a u ovom području, kao i zahvalnost donatorima sredstava za taj rad. Daljnje aktivnosti koje treba poduzeti iznesene su u dijelu V. Rezolucije 61(XIII).

* * *

U završnim izjavama ocijenjeno je da je i ovo zasjedanje potvrdilo jednu od osnovnih UNCTAD-ovih postavki — da je nacionalno brodarstvo jedan od osnovnih elemenata razvoja zemalja u razvoju. Za te je zemlje sadašnja situacija, pa tako i rezultati ovog zasjedanja, relativno zadovoljavajuća — njihove trgovačke mornarice polako jačaju i povećavaju svoj udio u prijevozu njihove robe u međunarodnoj trgovini, ali brodovi visoke tehnologije i dalje velikom većinom pripadaju razvijenim zemljama. Rezolucije koje su usvojene sadrže bitne elemente koji bi trebali dovesti do trajnije ravnoteže na tržištu brodskog prostora i spriječiti da ponovno dođe do značajnijih poremećaja.

Summary

THE 13th SESSION OF THE COMMITTEE ON SHIPPING

This session reaffirmed one of UNCTAD's basic views, namely that national shipping industries could be a basic element in the development processes of developing countries. For such countries the present situation and thus the results of this session are partially satisfactory — their merchant fleets are slowly expanding and taking an increasing part in the transport of cargoes generated by them, but high technology ships continue to be owned for the most part by developed countries. Resolutions adopted contain important elements that may strengthen the process of regaining a lasting equilibrium in the market and avoid, or at least reduce, the risk of a repetition of such grave imbalances as had been experienced over the last decade.