

Mr. JOVO IVOVIĆ
Poslovna zajednica pomorskih brodara Jugoslavije
Beograd, Kosovska 8/V

Prometna politika
Pregled

UDK: 656.61(497.1): 339.92:061.1EEZ

Primljeno: 20.03.1990.

Prihvaćeno: 24.09.1990.

POMORSKA POLITIKA EVROPSKE ZAJEDNICE

SAŽETAK

Nakon što je ukazao na značaj pomorskog transporta za EZ i dao podatke o kapacitetima brodarstva Zajednice, autor navodi niz unilateralnih akata i bilateralnih sporazuma o rezervaciji tereta, da bi zatim analizirao politiku u brodarstvu, te osnivanje Evropskog registra. Nadalje analizira fiskalnu politiku u brodarstvu EZ i međusobnu suradnju u tom domenu u okviru EZ. Autor ocjenjuje da jugoslavensko brodarstvo neće imati negativnih posljedica zbog noviteta u pomorskoj politici EZ.

1. UVOD

Ocjenjuje se da će jedinstveno tržište EZ, nakon 1992.g. pozitivno utjecati i na većinu zemalja koje nisu njene članice, zavisno od pripremljenosti tih zemalja da prihvate "pravila igre" zemalja ove Grupacije.

Zemlje izvan EZ, koje žele da trguju sa tom grupacijom, dužne su da svoje poslovanje do kraja 1992.g. prilagode tehničko-tehnološkim, proizvodnim, saobraćajnim i drugim standardima jedinstvene ekonomske integracije.

EZ posvećuje posebnu pažnju saobraćaju, saglasno odredbama čl. 74-78 Rimskog ugovora, jer jedinstveno tržište znači brisanje nacionalnih granica unutar EZ, a bez slobodnog transporta nije moguće obezbijediti optimalan protok robe i ljudi. Navedenim Ugovorom je utvrđeno pravo na slobodno korištenje transportnih usluga u okviru EZ, što predstavlja značajan element saobraćajne politike tih zemalja.

EZ u dvije faze rješava pitanje slobodnog pristupa tržištu pomorsko-transportnih usluga. U prvoj fazi sprovodi liberalizaciju tih usluga između svojih članica, kao i između Grupacije i trećih zemalja, dok u drugoj sprovodi mjere za smanjivanje dispariteta u operativnim troškovima poslovanja, radi obezbjeđenja konkurentnosti svojoj floti na tržištu.

2. ZNAČAJ POMORSKOG TRANSPORTA ZA EZ

EZ je najveća trgovinska sila svijeta, sa 325 mln stanovnika, odnosno 6.6% svjetske populacije, koji žive na površini od 2,25 mln km² i 3,4% svjetske teritorije. Učestvuje sa oko 28% u svjetskom društvenom proizvodu, u rasponu od 3 670 do 18 530 USD p.c. (sa najnižim u Portugalu i najvišim u SR Njemačkoj). Sa oko 4000

mlrd USD godišnje izvoza učestvuje sa oko 1/5 u svjetskoj trgovini. U toj razmjeni sa svijetom glavni transportni pravac je pomorski, jer se preko 8/10 zajedničkog prometa (po količini) sa trećim zemljama obavi morem. Neke članice EZ u razmjeni sa svijetom, zbog svog geografskog položaja pretežno, ili skoro isključivo, su vezane za pomorski transport i to: V. Britanija sa 99% (ostalo 1% čini cestovni), Portugal 94% (5% cestovni i 1% željeznički) Španija 92% (7% cestovni i 1% željeznički), Irska 84% (16% kopneni), Grčka 83% (15% cestovni i 2% željeznički), Danska 79% (16% cestovni, 5% željeznički), Holandija 72% (14% cestovni, 12% unutrašnji vodni i 1% željeznički), Francuska 68% (22% cestovni, 5% željeznički i 5% vodni) dok u manjoj mjeri Belgija 54% (21% cestovni, 9% vodni i 6% željeznički) i SR Njemačka sa samo 48% (26% vodni, 16% cestovni i 10% željeznički).

Prosječno u 18 evropskih zemalja učešće pomorskog pravca u njihovoj razmjeni sa svijetom iznosi 63%, a ostatak od 18% otpada na željeznički, 13% cestovni i 6% unutrašnjim plovnicima. Jugoslavija je u 1988.g. u razmjeni sa svijetom imala učešće od 53% pomorskog, 29% željezničkog, 10% cestovnog i 8% riječnog saobraćaja.

Isto tako oko 1/3 intraregionalne robne razmjene članica EZ obavi se morem. U 1988.g. oko 650 mln t robe je bilo prevezeno između tih zemalja, od toga 33% morskim putem, 29% unutrašnjim plovnicima, 27% cestovnim i 11% željezničkim saobraćajem.

Pored toga, pomorski transport između vlastitih luka za neke od članica EZ ima izuzetan značaj, s obzirom da se u maloj kabotaži godišnje preveze oko 220 mln t robe (V. Britanija 65, Italija 55, Španija 40, Grčka 18, itd.)

Veoma je velika ovisnost evropskih zemalja u unutrašnjem kopnenom saobraćaju od cestovnog (53%) i željezničkog (33%) a u manjoj mjeri od cjevovodnog (7%) i unutrašnjih plovnicima (6%). Nekima od članica EZ cestovni saobraćaj u kopnenom prometu ima izuzetan značaj, kao što je Španija sa 88% (9% željeznički, 3% cjevovodni), Italija 84% (11% željeznički, 5% cjevovodni), Danska 75% (16% željeznički, 9% cjevovodni), Belgija 54% (24% željeznički, 17% vodni, 5% cjevovodni), SR Njemačka 51% (27% željeznički, 19% vodni i 3% cjevovodni), Francuska 47% (32% željeznički, 16% cjevovodni, 6% vodni), Holandija 41% (49% vodni, 6% cjevovodni, 4% željeznički).

Zbog navedenog, pomorski transport u

privredi EZ ima izuzetan značaj. Pored toga, samo brodarstvo nacionalnoj ekonomiji direktno obezbeđuje blizu 30 mlrd USD deviznog priliva godišnje, a indirektno podstiče aktivnost i razvoj niza djelatnosti, kao što su brodogradnja, remont brodova, bankarstvo, osiguranje, brokerske, agencijske i špeditorske poslove, lučki pretovar, itd. Otuda je pomorska politika ove Grupacije u direktnoj funkciji vanjske trgovine i platnog bilansa. Bez konkurentne flote ne bi se uspješno mogla odvijati njihova trgovina, kao najvitalnije vezivno integracijsko tkivo Grupacije.

3. KAPACITETI BRODARSTVA EZ

Kapaciteti trgovačke mornarice 12 zemalja ove Grupacije pod nacionalnom zastavom dramatično su reducirani, kako po obimu, tako i po učešću u svjetskoj trgovačkoj mornarici. Sa rekordnih 117,2 mln brt (199,2 mln dwt) ili 29,4% svjetske flote iz 1980. g., kapaciteti su pali na 56,1 mln brt (93,9 mln dwt) ili 14,7% svjetske flote polovinom 1989. g. (prilog 1). U 80-im godinama i ukupna svjetska flota bilježi pad svojih kapaciteta, po prvi put poslije rata, tako da su sa rekordnih 424,7 mln brt (702 mln dwt) iz 1982. g. pali na svoj minimum od 403, 4 mln brt (637,1 mln dwt) polovinom 1988., da bi se opet nastavio trend rasta (u 1989. g. 1,8%).

U tim godinama flota EZ se više nego prepólovila, ali najveći pad kapaciteta ima britanska flota, jer se svela na 1/5 od 1975. g. Nekadašnja "kraljica mora", sa preko polovinu svjetske flote iz početka ovog vijeka, odnosno sa rekordnih 33,2 mln brt iz 1975. g. (9,7% svjetske) pala je na 1,9% svjetske flote, na 18. mjesto u svijetu.

Grčka flota pod nacionalnom zastavom, koja čini 2/5 kapaciteta EZ sa rekordnih 42,0 mln brt iz 1981. svedena je na polovinu kapaciteta (21,3 mln brt), Francuska na 4,4 mln brt sa rekordnih 12,2 mln brt iz 1978. g. Španija je svoje kapacitete prepólovila, sa rekordnih 8,3 mln brt. iz 1979. g., svela ih je na 4,0 mln brt deset godina kasnije. I ostale članice EZ imale su dramatičan pad svojih kapaciteta, SR Njemačka blizu 2/3, Holandija 3/5, Portugal 1/2 itd. Jedino belgijska flota koja se nalazi na 35. mjestu u svijetu i 9. u okviru EZ, konstantno bilježi rast svojih kapaciteta i u 80-im godinama se povećala za 1/5.

Od ukupno 5 247 brodova EZ (od 300 brt i iznad) 23% čine tankeri, ali njihova tonaža čini blizu polovine kapaciteta (45,7%). Isto tako specijalizirani brodovi za prevoz suvih rasutih tereta, sa učešćem od 10,9% po broju i 28,5% po tonaži, slično tankerima, predstavljaju velike plovne jedinice. Brodovi namijenjeni prevozu generalnog tereta sa 2 407 jedinica, čine 45,9% po broju i svega 11,5% po nosivosti.

Veoma je visoko učešće flote EZ, sofisticirane gradnje, u svjetskoj floti, jer kontejnerski brodovi ove grupacije čine 1/4, a putnički i trajekti 3/10 svjetske flote.

Na brodovima EZ broj ukrcanih pomo-

raca u posljednjih desetak godina se više nego prepólovio, sa 325 370 (od toga 17,8% su bili strani pomorci) iz 1978. na 143 856 pomoraca (od toga 10,3% strani) koncem 1989. g. Međutim, u ovom periodu broj ukrcanih stranih pomoraca je smanjen na 1/4, sa 57 953 iz 1978. g. na 14 775 koncem 1989. g. Ovo drastično smanjenje stranih pomoraca odnosi se na ukrcanje na brodovima pod nacionalnom zastavom.

U 80-im godinama flota EZ upisana u "otvoreni" registar stalno se povećavala, tako da danas taj registar sa 220,2 mln dwt čini 35,4% svjetske i veća je od flote OECD pod nacionalnom zastavom. Koncem 1987. g., za koju psotoje raspoloživi podaci, 62 mln dwt ili 10% svjetske flote, koja je bila u vlasništvu članica EZ, bilo je upisano u taj registar ili oko 1/3 flote "otvorenog" registra (Liberija, Panama, Cipar, Bahama, Bermuda). Grčka sa 45,2 mln dwt držala je prvo mjesto u floti tog registra, SR Njemačka sa 7,3 mln 6. mjesto, V. Britanija sa 5,6 mln 7. mjesto, Holandija sa 2,0 mln 13. mjesto i Francuska sa 1,8 mln dwt 16. mjesto. Ova flota EZ upisana u "otvoreni" registar čini 7/10 ukupne pod nacionalnom zastavom.

Osnivanjem paralelnog (međunarodnog) registra za upis svoje flote u nekim zemljama EZ smanjeno je ili zaustavljeno ispisivanje flote, jer brodovi i dalje kriju nacionalnu zastavu, na njih se primjenjuju međunarodne konvencije koje je zemlja zastave broda prihvatila, primjenjuje se povoljniji poreski tretman pomoraca i sl., a obezbijedena je i mogućnost ukraja stranih pomoraca.

4. POMORSKA POLITIKA EZ

4.1. Unilateralni akti i bilateralni sporazumi o rezervaciji tereta

Unilateralne nacionalne restrikcije u EZ, koje su još bile na snazi 01.07.1986. g., koje parcijalno ili u potpunosti rezervišu terete za prevoz borodovima pod nacionalnom zastavom, trebaju da, prema Pravilu 4055/86, iščeznu do konca 1991. g.

Neke od zemalja EZ u prošlosti su donijele unilateralne akte kojima su obezbijedile preferencijalni tretman svog brodarstva na tržištu (Francuska, Španija, Portugal).

Pored ovih unilateralnih akata, članice EZ su u prošlosti zaključile niz diskriminacionih bilateralnih sporazuma o podjeli učešća u prevozu, u nastojanju da obezbijede što povoljniji status na tržištu svom brodarstvu. Ti bilateralni sporazumi EZ se mogu podijeliti u više kategorija:

a) sporazumi o podjeli učešća na bazi 50 : 50 zaključeni su samo dva u posljednje tri decenije. Oba je zaključila Francuska i to sa Tunisom i Alžirom, a posljedica su posebnih okolnosti bivših francuskih teritorija. Iako su Francuska i Tunis ratifikovale Kodeks, ipak se u praksi ovaj sporazum ne primjenjuje, dok ga je Alžir otkazao,

- b) sporazumi o podjeli učešća na bazi Kodeksa (40 : 40 : 20) zaključeni su prije njegove ratifikacije. Međutim, neki od ovih sporazuma obuhvataju i nelinejske terete. Vladini bilateralni sporazumi koji se odnose na podjelu linijskog tereta zaključeni su između Belgije i sedam afričkih zemalja (Ghabon, Senegal, Kongo, Tanzanija, Gvineja, Maroko i Benin) i četiri azijske zemlje (Malezija, Pakistan, Bangladeš i Republika Koreja), SR Njemačke i Obale Slonovače, Italije i Obale Slonovače, Maroka i Senegala, Španije sa pet zemalja (Meksiko, Tunis, Kongo, Gabon, Kamerun). Odredbe nekih od ovih sporazuma odnose se na sve terete, ali u praksi se primjenjuje podjela na linijske, odnosno odredbe se odnose samo na linijske a u praksi se primjenju na sve terete,
- c) sporazumi o podjeli na bazi 40 : 40 : 20, koji obuhvataju sve terete, nisu česti i nemaju pravnu osnovu u Kodeksu (Belgija-Zair, Španija-Maroko/Obala Slonovače, Italija-Tunis/Alžir, Portugal-Zelenortska republika),
- d) sporazumi o jednakom učešću u prevozu robe vladinog i javnog sektora. Obim tog prevoza ovisi od definicije koje terete obuhvataju ovakvi sporazumi. Jedino SR Njemačka ima takav sporazum sa Brazilom iz 1979. g.,
- e) sporazum o jednakom pravu na učešću u prevozu, a u cilju isključenja trećih zastava. Takvi sporazumi su zaključeni i to: Belgija-Alžir, Belgija-Malezija (za nelinejske terete), Italija-Maroko (za nelinejske terete), Portugal-Brazil/Angola/GvinejaBisao/S. Tome,
- f) ostali pomorski sporazumi, kao što su o prijateljstvu, trgovini i plovidbi, iako ne sadrže klauzule o podjeli tereta, jednakom pristupu ili jednakim pravima, ipak sadrže klauzule o nacionalnom tretmanu broda ili klauzulu o najpovlaštenijoj naciji. Takve sporazume ima Danska sa devet zemalja, Francuska sa 16, Grčka sa 8, Holandija sa 8, Italija sa Egiptom, Španijom i Jordanom. Od socijalističkih zemalja takve sporazume sa članicama EZ imaju SSSR sa šest članica (Francuska, Grčka, Holandija, Portugal, Španija i V. Britanija); DR Njemačka sa Grčkom; Bugarska sa Belgijom, Grčkom i Portugalom; Rumunija sa Grčkom, Portugalom i V. Britanijom; Poljska sa Grčkom, Holandijom, Portugalom i V. Britanijom i Kina sa Francuskom, Grčkom i Holandijom.

4.2. Politika u brodarstvu

Politika u pomorskom saobraćaju EZ bazirana je na članu 84(2) Rimskog ugovora od 25.03.1957. g., koji je osnov za donošenje pravila o zajedničkoj politici u pomorskom i avionskom saobraćaju. Prema odredbi tog člana, Savjet EZ, djelujući jednoglasno, može odlučiti u kojem obimu će primjenjivati Ugovor na ove dvije grane saobraćaja.

Ova nepreciznost odredbe imala je za

posledicu dugu raspravu da bi se nakon 17 godina, presudom Evropskog suda pravde u 1974. g. utvrdilo da se ova odredba odnosi i na pomorski saobraćaj.

Uskoro zatim počinje period donošenja akata EZ o pomorskoj politici. U 1976. g. Komisija je dostavila Savjetu memorandum o odnosima sa nečlanicama u pomorskom transportu, a naredne godine Savjet je donio odluku o međusobnim konsultacijama u vezi sa utvrđivanjem stavova prema trećim osobama u međunarodnim pomorskim organizacijama. Ova odluka je dopunjena 1983. g. u vezi sa obaveznim konsultacijama o mjerama koje članica EZ preduzima prema trećim.

Komisija je 1978. g. utvrdila sistem praćenja prevoza od strane trećih zemalja koji se obavlja pod uvjetima nelojalne konkurencije. Ovo praćenje se primjenjivalo na linijske prevoze između EZ i Istočne Afrike i Centralne Amerike, a kasnije je uključen i prevoz sa lukama Dalekog istoka.

Komisija je predložila ratifikaciju Konvencije UN o ponašanju linijskih konferencija iz 1974. g. od strane EZ na bazi zajedničkog stava, tako da je u 1979. g. usvojen tzv. "Briselski paket" (Pravilo 954/1979). Ovo su prva pravila pomorske politike EZ od međunarodnog značaja, a predstavljaju odstupanje od antidiskriminacionih odredbi Rimskog ugovora.

Do sada su šest članica EZ (SR Njemačka 1983, Holandija 1983, Danska 1985, V. Britanija 1985, Francuska 1985 i Belgija 1987. g.) ratifikovale ovu Konvenciju, uglavnom nakon njenog stupanja na snagu (oktobar 1983.). Prema usvojenim pravilima EZ, podjela učešća u prevozu robe ne odnosi se kod transporta između članica EZ, a na bazi reciprociteta i između članica OECD, od kojih su pored šest navedenih članica EZ, još samo tri od ukupno preostalih 12, ratifikovale ovaj Kodeks (Norveška 1985, Švedska 1985 i Finska 1985.).

U oblasti sigurnosti plovidbe u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO), ratifikovale su sve značajnije konvencije u toj oblasti, uključujući i Konvenciju o standardima za obuku, ovlaštenja i straži pomoraca (STCW 1978). U 1980. g. Komisija je predložila da se za brodove koji uplovljavaju u luke EZ utvrde međunarodni standardi u pogledu sigurnosti plovidbe i zaštiti od zagađivanja, poznat kao lučka državna kontrola (PSC: Port State Control). Donešen je Memorandum o zajedničkom nastupu (tzv. "pariški") od strane pomorskih uprava 14 zapadnoevropskih zemalja (devet tadašnjih članica EZ i pet članica OECD: Norveška, Švedska, Španija, Portugal i Finska). Nadzor nad brodovima se vrši na bazi šest relevantnih IMO-vih konvencija, kao i Konvencije o minimalnim standardima u trgovačkoj mornarici (br. 147) Međunarodne organizacije rada (ILO).

U toku 1986. g. usaglašena su četiri Pravila pomorske politike EZ, koji predstavljaju prvu fazu te politike. Stupili su na snagu u toku 1987. g., čiji je cilj promovisanje slobodnog pri-

stupa tržištu pod komercijalnim uvjetima.

Akcija EZ na donošenju pravila iz oblasti pomorske politike se nastavila i u 1989. g.

Pravila o prevozu robe izmedju zemalja EZ morskim putem predstavljaju kontinuitet regulative o pomorskoj politici ovih zemalja, koja je donešena 1986. g. Predviđa se ukidanje svih restrikcija u pogledu pružanja usluga ovog vida saobraćaja brodovima veličine do 6 000 brt, koji su u vlasništvu brodovlasnika EZ, prema utvrđenoj definiciji.

Pružanje usluga pomorskog transporta u smislu ovih pravila predstavlja kabotažne prevoze i to:

- a) transport putnika ili robe morem izmedju luka zemalja EZ, uključujući prekomorska područja tih zemalja,
- b) transport robe ili putnika izmedju luke članice EZ i instalacija na kontinentalnom šelfu te zemlje EZ.

Članica EZ može, kada ocijeni da je neophodno, da uspostavi javni pomorski servis izmedju kopna i svog otočja i izmedju samog otočja, pod posebnim uvjetima.

Ova pravila stupaju na snagu 01.01.1991. g. uz mogućnost revizije prije 01.01.1993. g.

S obzirom da se relevantnim pravilima o pomorskoj politici iz 1986. g. nisu regulisala pitanja u vezi sa slobodnim prevozima u maloj kabotaži, Komisija EZ je ocijenila da je potrebno ovaj segment detaljnije regulisati.

Rezervacija prevoza robe u vlastitim obalnim vodama isključivo za nacionalnu zastavu je uvedeno i primjenjuje se u skoro svim evropskim zemljama pa i u EZ. Međutim, prama statusu tog prevoza te zemlje EZ se nalaze u tri grupe: restriktivan režim imaju Španija, Grčka i Italija, b) takodje restriktivan režim, ali uz spremnost na otvaranje u okviru EZ imaju Francuska, Danska, SR Njemačka i Portugal i c) četiri zemlje ove Grupacije dozvoljavaju stranom brodarstvu slobodno uključivanje u kabotažne prevoze (V. Britanija, Irska, Belgija i Holandija).

EZ nastoji da liberalizuje prevoz robe, putnika i offshore djelatnost u nacionalnim vodama. Zbog opiranja prve grupe zemalja, ovaj problem je ostao otvoren još od 1986. g., ali se do konca 1992. g. mora usvojiti liberalizacija za sve članice EZ.

4.3. Osnivanje Evropskog registra (EUROS)

Komisija EZ predlaže osnivanje svog registra za brodove koji viju jednu od zastava EZ. Brodovi bi i dalje vijali nacionalnu zastavu i bili bi pod nacionalnom kontrolom i jurisdikcijom, a upisani u nacionalni paralelno sa upisom u registar EZ.

U daljoj fazi EUROS, kao jedinstveni registar, zamijenio bi i sada postojeće paralelne (DIS i dr.). Ovaj jedinstveni registar treba utvrditi minimalne zahtjeve u pogledu nacionalnosti ukrcanih pomoraca. Prema sadašnjem konceptu oficirski kadar i najmanje polovina

ostale posade moraju biti državljani zemlje EZ.

Pravo na upis broda u EUROS imaće državljani zemlje EZ, zatim broderska kompanija sa sjedištem u jednoj od zemalja EZ, kao i broderska kompanija locirana van EZ, koja je u vlasništvu državljanina EZ. Pravo na upis imali bi svi brodovi koji su već upisani u jednoj od zemalja EZ, sa najmanje 500 brt, ali pod uvjetom da i dalje ostanu upisani u nacionalni registar, dok mu traje upis u EUROS, kao i da je u vlasništvu brodarara, koji je ovlašten za upis broda u EUROS.

Za vrijeme dok traje upis u EUROS brod mora biti snabdjeven dokumentima koje zahtijeva nacionalni registar konkretne zemlje EZ.

Uvjeti za zapošljavanje stranih pomoraca, nedržavljanina EZ, biće utvrđeni kolektivnim ugovorom, saglasno ILO konvenciji broj 109/1958. Kolektivni ugovori se zaključuju sa stranim relevantnim sindikatom iz zemlje pomoraca, uz uvjet da taj sindikat ima ovlaštenja da štiti interese pomoraca.

Brodovi upisani u EUROS imaju ravo i obavezu da, pored nacionalne, viju i zastavu EZ. Na krmi broda, ispod njegovog imena i luke pripadnosti, biće upisana oznaka evropskog registra. Predviđeno je da pravila o EUROS-u stupe na snagu 01.01.1991. g., uz primjenu nakon šest mjeseci.

4.4. Finacijska i fiskalna politika u brodarstvu EZ

S obzirom na široku lepezu raznih subvencija koje se obezbeđuju u pojedinim zemljama EZ, a zbog nekoordiniranosti, poremećena je medjusobna konkurencija. Očekuje se da će Komisija te različitosti uskladiti. Ocjenjuje se da je neophodno smanjiti jaz u troškovima izmedju brodarstva zemalja EZ i trećih zemalja, uprkos postojećim različitim oblicima pomoći u EZ, koje poremećuju i komplikuju odnose u okviru EZ.

Pomoć broderskim kompanijama u EZ ima više oblika kao što su: direktna subvencija za troškove eksploatacije broda, potpuno ili djelomično pokrivanje gubitaka, odobravanje kredita za nabavku brodova, oslobađanje od taksa na pomorsku djelatnost na prihode pomoraca, reduciranje doprinosa za socijalnu zaštitu pomoraca, učešće u kapitalnim ulaganjima pod uvjetima koji nisu dostupni privatnom investitoru u zemljama EZ (npr. Prema VI Direktivi iz 1987. g. domaćoj brodogradnji se obezbeđuje pomoć od donedavnih 26% na sadašnjih 20% od cijene broda).

EZ ocjenjuje da joj je flota neophodna zbog ekonomskih i strateških razloga. Kao vodeća trgovačka grupacija ne bi smjela znatno ovisiti od flote trećih zemalja u razmjeni sa svijetom, niti gubiti nadzor i uticaj na vozarine, kao ni kvaliteti transporta svoje robe. Zbog toga njeno nastojanje da zadrži flotu pod zastavom EZ, uz što manje ispisivanje u "otvoreni" registar, poboljša tehničko-tehnološku osposbo-

ljenost flote, uz zaposlenje u najvećoj mogućoj mjeri svojih građana, predstavlja osnovna pozlazišta u svojoj pomorskoj politici.

Godišnji troškovi za posadu u zemljama EZ veoma su različiti. Tako npr. u 1986. g. za kontejnerski brod kapaciteta od 1 500 TEU u Italiji su iznosili 1 485 550 USD (uz učešće od 57% u ukupnim troškovima poslovanja, osim troškova kapitala), Francuskoj 1 470 950 USD (56%), Holandiji 1 322 395 USD (54%), Belgiji 1 308 890 USD (54%), SR Njemačkoj 1 287 955 USD (53%), Danskoj 1 178 220 USD (49%), Portugalu 493 480 USD (33%), Grčkoj 473 040 USD (32%). U strukturi troškova takvog broda pod danskom zastavom kapital učestvuje sa 41,3%, posada 21,1%, gorivo 19,6%, osiguranje 4,1%, održavanje 6,9%, mazivo 1,8%, potrepštine 1,6% i ostalo 3,6% od ukupnih troškova.

Još su izrazitije razlike između visoko razvijene zemlje EZ i zemlje "otvorenog" registra, kao što pokazuju slijedeći podaci:

a) za kontejnerski brod od 1 500 TEU, troškovi poslovanja (ECU) iznose pod zastavom:

	SR Njemačka	Portugal	Cipar
Ukupno:	2 857 000	2 319 000	2 239 000
Od toga:			
- socijalno osiguranje	232 000	183 000	-
- porez na plate pomoraca	248 000	99 000	-
- neto plate pomoraca	628 000	288 000	490 000
- ostalo (gorivo, osiguranje, održavanje i dr.)	1 749 000	1 749 000	1 749 000

b) za bulkcarrier od 30 000 t nosivosti pod zastavom:

	SR Njemačka	Portugal	Cipar
Ukupno:	2 179 000	1 433 000	1 213 000
Od toga:			
- socijalno osiguranje	495 000	183 000	-
- porez na plate pomoraca	222 000	99 000	-
- neto plate pomoraca	599 000	288 000	350 000
- ostalo (gorivo, održavanje, osiguranje i dr.)	863 000	863 000	863 000

Jaz u troškovima između zemlje EZ sa visokim platama pomoraca i zemlje sa niskim platama, odnosno zemlje "otvorenog" registra su veoma velike. Ukupni troškovi posade kod zemlje "otvorenog" registra su niži za 14% u odnosu na članicu EZ sa niskim platama, odnosno za 56% u odnosu na članicu EZ sa visokim

kinj platama pomoraca kod kontejnerskog broda ili za 39% odnosno za 73% kod bulkcarrier-a.

Oporezivanje pomoraca po osnovu prihoda takodje je veoma različito u zemljama EZ. Najveći procenat od prihoda plaća se u Danskoj (36,1%), zatim u Portugalu (28%), a najmanji u Francuskoj (11,5%) i Grčkoj (5,5%). Isto tako doprinosi za socijalno osiguranje su veoma različiti. Uobičajeno ih plaća pomorac i poslodavac, ali u različitim odnosima. U većini zemalja EZ brodovlasnik plaća veći dio doprinosa (u Francuskoj 60% od bruto plate, Italiji, Holandiji, Portugalu i Španiji u rasponu od 35-40%, Irskoj 20%, V. Britaniji 15% i Danskoj 5%).

Komisija EZ ocjenjuje da bi trebalo uvesti kao opšte pravilo da se brodarstvu priznaju troškovi repatrijacije pomoraca iz stranih luka, s obzirom da su već V. Britanija i Danska uvele to beneficiranje u visini od 50% tih troškova.

Takodje se predviđa da vlade finansiraju obuku pomoraca i da se ta obaveza prenese na odgovarajuće vladine institucije, posebno kada se to zahtijeva po usvojenim međunarodnim konvencijama.

5. UTICAJ BRODARSTVA NA KREIRANJE POLITIKE EZ I MEDJUSOBNA SURADNJA

Do 60-ih godina suradnja u linijskom brodarstvu je bila dominantna u okviru članstva u linijskoj konferenciji. Uvodjenjem kontejnerskih servisa različitim tipovima velikih kontejnerskih brodova ova suradnja postaje sve intenzivnija.

U periodu konvencionalnih brodova za generalni teret individualni brodar je uobičajeno bio optimalna veličina za eksploataciju svoje flote, uz koordinaciju u pogledu obima tonaže na ruti redovne plovidbe kroz konferenciju. Jačanjem kontejnerizacije značajni efekti su se postizali uvođenjem većih brodova, čija se produktivnost povećala i do sedam puta. Postalo je izvjesno da linijska konferencija često nije optimalna komercijalna veličina za eksploataciju ovih brodova, niti je sposobna da obezbijedi velika kapitalna ulaganja u nove tipove brodova, izrazito skupih, niti da snosi komercijalni rizik odgovarajućeg servisa. Pored toga, učešće tereta nije bilo dovoljno da obezbijedi gradnju potrebnih kapaciteta za održavanje frekvencije koju je zahtijevalo tržište.

Brodarske kompanije, da bi ostale konkurentne, bile su prisiljene na strukturalno prilagodjavanje. Ponegdje je nastala koncentracija kroz spajanje, ali rijetko u okviru jedne zemlje. Medjutim, na širem planu, međunarodnom, kompanije su stvorile konzorcijum, zadržavajući svoj nacionalni identitet u okviru objedinjene flote. Brodari su tako mogli da učestvuju u više različitih grupa, a prema pravilima konkurencije, zadržavali su učešće u konkretnoj trgovini.

Ne postoji opšte prihvaćena definicija konzorcijuma s obzirom na različitost oblika. U kontejnerskom brodarstvu, najuobičajniji oblik

predstavlja objedinjavanje flote, a međusobna suradnja se bazira na fizičkoj eksploataciji brodova (red plovidbe, krcanje), dok je brod ostao u vlasništvu i upravljanju kod člana konzorcijuma. Članovi prevoze kontejnere ostalih članova konzorcijuma svojim brodovima pod dogovorenim uvjetima. Obim suradnje je različit, od labavog do tako snažnog mehanizma, kao da predstavlja jedinstvenog broдача, a sve u cilju ostvarivanja što većeg profita. Iako partneri u tom slučaju prihvaćaju ograničenu autonomiju kod individualne kompanije, a u okviru dogovora o suradnji, one također sebi ograničavaju samostalnost u pogledu funkcionisanja kao profitnog centra.

Bez obzira na oblik saradnje u konzorcijumu, uobičajen je zajednički prilaz investiranju za potrebe servisa, uvođenja i održavanje nove tehnologije u kontejnerizaciji, kao i konkurentno održavanje obima i redovitosti servisa, zahtijevanog od krcatelja.

Konzorcijumi vode daljoj koncentraciji flote EZ u manji, ali jači broj grupa, dijelom zbog potrebnog kapitala za razvoj i dijelom radi stvaranja uvjeta za opstajanje i konkurenciju.

Konzorcijumi u EZ imaju nekoliko važnijih osobina:

- prirodna geografska veza za konzorcijum je ruta plovidbe, koja međusobno povezuje članice;
- s obzirom da su konzorcijumi formirani u periodu kada su konferencije pokrivala većinu pravaca pomorske trgovine, tako da su skoro bez izuzetka članovi konzorcijuma istovremeno i članovi konferencija, prema tome, ne predstavljaju mini-konferenciju, a stvarno funkcionisanje kontroliše se kroz konferencijski sistem (konzorcijum ne utvrđuje tarife, uslove transporta, tonažu i dr.);
- konzorcijum je uvijek manji od konferencije. Zbog toga je uobičajeno da se nadju više konzorcijuma (kao i pojedinačnih broдача) u jednoj konferenciji, te se zadržava sjedište osnivača konferencije a ne konzorcijuma.

S obzirom da suradnja vezana za rutu plovidbe, broderske kompanije EZ često su članovi više konzorcijuma. Kao primjer su tri vodeća, koji skupljaju po nekoliko desetina članova u Konzorcijum. Compagnie Maritime Belge (CMB) drži servis na 9 svjetskih ruta (obje Amerike, Afrika, Srednji i Daleki istok) sa 55 broderskih kompanija, od toga 44 su iz EZ; Nedlloyd također na 9 ruta (obje Amerike, Afrika, Srednji i Daleki istok) sa 60 broderskih kompanija, od toga 54 iz EZ i Hapag Lloyd na 9 ruta (obje Amerike, Srednji i Daleki istok i Australija) sa 54 broderske kompanije, od toga 42 iz EZ.

Ocjenjuje se da je u trgovini sa EZ ukupno 40 konzorcijuma. Individualni konzorcijum djeluje samostalno na ruti u kojoj posluje. dotle više konzorcijuma imaju zajedničke operacije na terminalima, marketing i organizovanje kopnenog transporta (intermodalni).

Iako nisu izuzeti od antitrustovskog

tretmana, kao linijske konferencije, konzorcijumi su se dokazali kao moguću put za obezbjeđenje konkurentnosti brodarstva EZ u kontejnerskim prevozima. Dovoljno su elastični oblik suradnje da udovolje potrebama krcatelja, kao i učesnicima - broderskim kompanijama.

Struktura nacionalnih organizacija krcatelja u Evropi je veoma raznovrsna, dok organizacija brodo vlasnika je skoro identična i zato je bilo lakše formirati regionalnu organizaciju brodo vlasnika koja ima znatan uticaj na formiranje regionalne politike.

Evropski savjet krcatelja (ESC) okuplja nacionalne organizacije krcatelja svih članica EZ i EFTA, kao i Izraela, dok se članovi Udruženja brodo vlasnika EZ (CAACE) poklapaju sa članicama EZ (bez Luksemburga). Međutim, suradnja evropskih broдача je bazirana na komercijalnim kriterijima, tako da paralelno egzistira i Savjet evropskih i japanskih nacionalnih udruženja brodo vlasnika (CENSA) sa sjedištem u Londonu.

Na preporuku Medjunarodne trgovinske komore (ICC) kasnih 50-ih godina, da se osnuju nacionalne organizacije krcatelja, u 1964. g. Belgija, Francuska, SR Njemačka, Holandija, Norveška i V. Britanija formirale su federaciju nacionalnih savjeta krcatelja, u cilju razvoja i podrške zajedničkim interesima krcatelja zemalja članica u vezi sa transportom robe. Prema tada utvrđenoj definiciji, krcatelj je u pravilu izvoznik ili uvoznik robe. Međutim, u nekim zemljama i špediter može biti član ESC.

CAACE je osnovan 1962. u Parizu, a početkom 70-ih je premješten u Brisel, radi težnje za većim uticajem u Komisiji i savjetu EZ, posebno od 1974. g. kada je Evropski sud pravde potvrdilo da se Rimski ugovor odnosi i na brodarstvo.

Članstvo se sastoji od nacionalnih udruženja koje su članice EZ, uz odlučivanje na bazi tonaže. U 1987. g. formiran je Zajednički komitet pomorskog transporta uz učešće predstavnika CAACE, Unije sindikata i predstavnika EZ radi utvrđivanja politike od zajedničkog interesa. Ovo je jedna regionalna pomorska organizacija koja se razvija paralelno sa EZ. Imajući u vidu da se u EZ trgovina smatra od većeg značaja od brodarstva, pa čak i interregionalni saobraćaj (cestovni, željeznički, vodni), uprkos ogromnoj tonaži pomorske flote EZ pod nacionalnom i stranom zastavom, ovakva organizacija brodo vlasnika kod donošenja odluka o pomorskoj politici EZ, vjerovatno može imati dalekosežni uticaj na njeno kreiranje.

5. GATT I LIBERALIZACIJA POMORSKO-TRANSPORTNIH USLUGA

Transportne usluge su jedne od niza usluga (finansijske, bankarske, osiguravačke i dr.) koje bi mogle da budu predmet pregovora u okviru GATT, koji je osnovan 1948. g., a koji predstavlja multilateralni sporazum sa oko 30 odredaba. Sada okuplja 96 članica, a to su uglav-

nom razvijene zemlje tržišne privrede kao i zemlje u razvoju. U posljednje vrijeme prišle su i istočne evropske zemlje (ČSR, Mađarska, Rumunija i Poljska). Kina je takodje podnijela zahtjev.

Osnovni principi GATT-a su transparentnost, nacionalni tretman, nediskriminacija, progresivna liberalizacija, tretman najpovoljnije nacije, slobodan pristup tržištu, obezbjeđivanje povećanja učešća zemalja u razvoju u svjetskoj trgovini, kao i izuzeća za tzv. mladu industriju (infant industry).

Tradicionalne pomorske zemlje ocjenjuju da bi pregovori u GATT-u o uslugama pomorskog transporta vodili jačanju protekcionizma, stvaranju birokratskog mehanizma, jer je pomorski transport već sada prereguliran na nacionalnom i međunarodnom nivou. Pored toga, a s obzirom da GATT, prema jednom od navedenih principa, teži da poveća učešće u trgovini zemalja u razvoju, radi zaštite njihovog platnog bilansa, to bi se moglo negativno odraziti na slobodu pružanja pomorsko-transportnih usluga.

Uprkos značajnom uspjehu GATT-a u poslijeratnom periodu, naročito do kraja 60-ih g., brodarstvo tradicionalnih pomorskih zemalja ocjenjuje da bi to bili dugi i komplikovani pregovori. Diskusija o uslugama započela je ranih 70-ih godina, ali je tek stavljeno na dnevni red u Urugvaju 1986. g. Koncem 1988. g. u Montrealu učinjen je konkretan korak formiranjem Grupe za pregovore o uslugama.

U okviru Komisije za pomorski transport Međunarodne trgovinske komore (ICC), koja obuhvata interese pomorske privrede (brodovlasnike, unajmitelje, izvoznike/uvoznike, špeditere, pomorske agente, brokere, bankare, osiguratelje) u toku 1989. g. vodjene su duge rasprave o rundi pregovora o pomorsko-transportnim uslugama u okviru GATT-a. Komisija, uvažavajući međunarodni karakter brodarstva i pogodnosti otvorenog pristupa svjetskom tržištu, podržava vladine i nevladine organizacije u otklanjanju barijera u pomorstvu, ukazujući na štetnost svih oblika protekcionizma, kao što su rezervacija tereta za nacionalnu flotu, nekomercijalno utvrđivanje vozarina, zahtjeva za izričito korištenje nacionalne flote, administrativne i komercijalne restrikcije i dr.

Uprkos opštem stavu ICC, Komisija ukazuje da je poslovanje brodarstva regulisano različitim nacionalnim i specijalnim međunarodnim sporazumima i konvencijama, koje su donijeli UNCTAD, IMO, ILO i dr. Dodavanjem novih međunarodnih sporazuma vodilo bi samo konfuziji. Pored toga, mnoge zemlje su uvele protekcionističke mjere u pomorstvu radi potreba nacionalne odbrane i sigurnosti snabdijevanja zemlje, što je u suprotnosti sa principima GATT-a.

Komisija podržava pravo zemalja u razvoju za povećanjem učešća u prevozu, ali ne po principu "mlade industrije", već putem međunarodne suradnje Sjever-Jug (transfer tehnologije, know-how, obuka pomoračkih kadrova,

stvaranje mješovitih društava, konsultacije sa krcateljima i dr.), kao i na bazi donešenog Kodeksa UN o ponašanju linijskih konferencija, ali ne na bazi državne pomoći i vladinih subvencija. Komisija takodje ocjenjuje da bi, u okviru globalnih pregovora po Urugvajskoj rundi koji zahtijevaju recipročne i izbalansirane koncesije od strane ugovornica, interesi pomorskog brodarstva bili žrtvovani.

Američko brodarstvo se posebno suprotstavlja pregovorima o uslugama pomorskog transporta, iako su SAD bili inicijatori ove akcije u GATT-u. Brodarstvo ukazuje da bi trebalo mijenjati niz nacionalnih zakona, ukinuti sve subvencije, a posebno Jones Act, starog više od stotinu godina, koji štiti kabotažne prevoze od stranih prevoza.

UNCTAD, odnosno njegov Pomorski komitet, kao pokretač zaštite interesa pomorskog brodarstva zemalja u razvoju i nosilac aktivnosti u toj oblasti, ocjenjuje da te zemlje osnovne principe GATT-a obezbjeđuju primjenom Kodeksa. Ove zemlje, sa preko 20 mlrd USD godišnjeg deficita po osnovu plaćanja usluga stranom brodarstvu iz razvijenih zemalja, veoma su zainteresirane da obezbijede zaštitu nacionalnih krcatelja (izvoznika/uvoznika), stvaranjem lojalnog balansa interesa između robe i brodarstva, uz nastojanje da istovremeno razviju i unaprijede nacionalnu trgovačku mornaricu.

6. ZAKLJUČAK

EZ na vanjskom tržištu vodi liberalnu pomorsku politiku da bi obezbijedila slobodan pristup svom brodarstvu na tržištu pomorsko-transportnih usluga trećih zemalja, a na intra-regionalnom utvrđuje pravila igre kojima ukida sve barijere koje su na putu stvaranja jedinstvenog tržišta u kojem će se pomorsko-transportne usluge pružati bez prepreka.

Ova Grupacija, s obzirom na svoje velike kapacitete (oko 25% svjetske visoko produktivne flote), kao i visoko učešće u prevozu za treće zemlje s jedne strane, i relativno nisko učešće u prevozu robe iz nacionalne razmjene (u trogodišnjem razdoblju 1984-1986. g. francuski brodovi su prevezli svega 16,8%, zapadnonjemački 13,3%, talijanski 22,3%, britanski 21,9%, danski 9,8%, holandski 2,3% robe) s druge strane, prisiljena je voditi suptilnu pomorsku politiku u doba sve većeg protekcionističkog zatvaranja na tržištu pomorskih prevoza, naročito kod zemalja u razvoju, koje su značajni generatori svjetske pomorske trgovine, a i kod nekih razvijenih pomorskih zemalja.

Prilikom usvajanja pravila o pomorskoj politici u prvoj fazi konstatovano je da druga faza treba da sadrži naročito mjere za smanjivanje dispariteta u operativnim troškovima između flote EZ i njene konkurencije, a u cilju poboljšanja konkurentnosti flote na tržištu.

Jugoslavensko brodarstvo ostvaruje značajne prihode po osnovu prevoza robe između članica EZ i između EZ i trećih zemalja. Oc-

jenjuje se da to brodarstvo neće imati negativnih posljedica zbog uvođenja pravila pomorske politike sve dok je u stanju da se pod konkurentskim uvjetima održava na tržištu prevoza robe za potrebe članica EZ, uključujući i tranzitne prevoze za zemlje te Grupacije u pretovaru preko naših luka.

SUMMARY

MARITIME POLICY OF THE EC

The paper deals with the significance of maritime transport for the EC member states and furnishes the data on capacities i.e. the fleet of vessels of the EC quoting a series of unilateral acts and bilateral treaties on booking of cargo to subsequently review the policy in shipping trade and institution of the European Register. The author then analyses the fiscal policy in shipping in the EC and mutual cooperation within this scope in the EC. The author any thinks that the shipping trade in Yugoslavia would not experience any negative effects due to the innovations in the shipping policy of the EC.

LITERATURA

- [1] LRS, Statistical Tables, 1975-1989.
- [2] ISL, Shipping Statistics, br. 2/1990.
- [3] J. IVOVIĆ: Pomorska politika EZ i pozicija jugoslavenskog brodarstva, Časopis "Promet", Zagreb, god. I, 2/1989.
- [4] OECD/DAFFE, 87.42, Cargo reservation measures, 16.12.1987.
- [5] OECD/DAFFE, 87.43, Bilateral governmental agreements, 17.12.1987.
- [6] UNCTAD/SHIP/624, Experience of country members of EEC in developing cooperation in the field of maritime transport, 13.04.1989.
- [7] COM (89)266, EC, Measures to improve operating conditions of COMMUNITY SHIPPING, BRUSSELS, 03.08.1989.
- [8] Proposal for a Council Regulation establishing a Community Ship Register and providing for the flying the Community flag by Seagoing ships, Brussels, 1989.
- [9] SEC (89)921, EC, Financial and fiscal measures concerning shipping operations with ships registered in the Community, Brussels, 03.08.1989.
- [10] Multilateral Trade Negotiations, The Uruguay Round, GATT, Trade in transport service, July 1989.
- [11] UNCTAD, P. Faust, Transport and Communications service, Beograd, september 1989.

... (mirrored bleed-through text from the reverse side of the page) ...

... (mirrored bleed-through text from the reverse side of the page) ...