

Ing. Mirko POSAVEC
Zagreb

Povlastice i nedostaci „jeftinih zastava“

U 18. godišnjem izvještaju Komiteta za pomorski prijevoz O. E. C. D.-a bilo je riječi i o tzv. »jeftinim zastavama«. Na tu temu iznijet ćemo ovdje nekoliko zanimljivih podataka.

O. E. C. D. je tom problemu posvetila jednu studiju još početkom godine 1958., ali se čitavo do danas mnogo šta izmijenilo. Već nekoliko godina flote pod »jeftinim zastavama« redovno se razvijaju ritmom dvostruko bržim nego svjetska trgovačka flota od koje je u godini 1972. na njih otpadalo gotovo 23% ukupne tonaže. Dapače, već se neko vrijeme primjećuje da i nje-mački brodari ozbiljno najavljuju da više neće poslovati pod svojim nacionalnim zastavama zbog prevelikog porasta troškova eksploatacije brodova.

1. Što su to »jeftine zastave«

Za definiranje pojma »jeftina zastava« O.E.C.D. U-POTREBLJAVA kriterije koje je utvrdila Rečdalska komisija iz Velike Britanije god. 1970. a oni su sljedeći:

- anomimnost stvarnog vlasnika broda,
- lako dobivanje imatrikulacije, obično u inozemstvu,
- nikakvo ili slabo oporezivanje dohotka, ostvarenog eksploatacijom brodova,
- jedini namet predstavlja taksa za registraciju i godišnja pristojba, izračunata prema tonaži broda,
- zemlje registracije same nemaju nikakvu potrebu za svim tim registriranim brodovima,

- sloboda brodarka da ukrca strane mornare,
- zemlje registracije ili imatrikulacije nemaju snage da nametnu ni vlastite zakone ni međunarodne propise, kao ni da uspostave administracione kontrolne organe.

Važno je uočiti razliku između povlastica koje pružaju »jeftine zastave i tzv. »poreznog raja« koji nudi samo olakšice sniženja poreza ili potpuno oslobođenja njegova plaćanja. Primjer za potonji su Bermuda, Bahamas, Gibraltar i Nizozemski Antili. Glavna razlika, pak, je u tome da su brodovi, registrirani u ovim teritorijima i vlasništvo kompanije koje tu također imaju i svoje sjedište. Oni su, premda uživaju znatne financijske pogodnosti, ipak podvrgnuti britanskim ili nizozemskim zakonima u pogledu posada, sigurnosti i raznih dokumenata.

Prema navedenim kriterijima zemlje koje nude, ili su nudile, olakšice brodovima, registriranim pod njihovom zastavom su: Liberija, Panama, Honduras, Kostarika, Libanon, Cipar, Somalija, Maroko, Singapur, San Marino, Haiti, Malta i Sierra Leone.

2. Trgovačke flote pod »jeftinim zastavama«

Kolike su flote ovih zastava bile 1971. pokazuje sljedeća tabela:

Zanimljiva je i druga tabela koja pokazuje strukturu tih flota po vrstama brodova

Prosječna starost broda u pojedinoj floti kretala se tada ovako:

Liberija	9 godina
Panama	16 godina
Cipar	20,9 godina
Somalija	18,5 godina
Singapur	18,7 godina itd.

Dok je svjetski prosjek iznosio 10,1 godinu. No neke su zemlje u pogledu dobi broda uvele ograničenja za nje-

gov opis. Tako se na pr. u Liberiji ne mogu imatrikulirati brodovi izgrađeni prije 1. siječnja 1947., ali se predviđa odbijanje upisa i za brodove koji su stariji od 20 godina. Panama, nasuprot, registrira sve jedinice koje se, zbog svoje dobi ne mogu registrirati u drugim zemljama, uz uvjet da ispunjavaju panamske propise u pogledu sigurnosti.

Na dan 1. siječnja 1970. od 1924 broda s ukupno 22,622.829 Brt koji su se u čitavom svijetu gradili, 91 od njih sa 3,610.000 Brt trebao je biti registriran u Liberiji, 20 jedinica sa 600.000 Brt u Panami, 14 sa 25.000 Brt u Singapuru i 2 broda sa 20.000 Brt u Somaliji. To znači da je na »jeftine zastave« otpadalo 18,8% svih gradnji u svijetu ili toliko koliko je tada bilo njihovo učešće u postojećoj svjetskoj trgovačkoj floti. Zanimljivo je da nijedan od brodova u gradnji nije trebao biti imatrikuliran na Cipru.

3. Kvaliteta brodova

U izvještaju se dalje kaže da je gotovo nemoguće ustanoviti da flote »jeftinih zastava«, kako se čisto tvrdi, obuhvaćaju velik dio brodova loše kvalitete, eksploatairanih pod minimalnim uvjetima sigurnosti. No, konstatira se, da bi se ovo moglo potvrditi iz lista totalnih gubitaka brodova kao i iz pregleda brodova prodanih na kasiranje.

U razdoblju 1966 — 1970, prema spomenutom pokazatelju, postotak gubitka iznosio je 0,62% za Liberiju, 1,31% za Panamu, 3,84% za Libanon, 4,42% za Grčku itd, prema 0,31% za zemlje-članice O. E. C. D. i 0,40% za svjetski prosjek.

Broj gubitaka najuže je vezan s dobom i veoma začuduje da je postotak gubitka Liberije dvostruko veći od gubitaka zemalja O. E. C. D., premda je prosječna starost liberijske flote niža. O. E. C. D. ističe, među ostalim, da velik dio liberijskih brodova, osobito tankera i bulkcarriera provodi relativno malo vremena u prometu zakrčenim vodama, u usporedbi s velikim dijelom flote zemalja O. E. C. D., upotrebljene poglavito u kabataži. (Može se, međutim zapaziti da, ako se radi o brodovima velike tonaže, postotak gubitaka izražen u Brt-ima može biti osjetno velik).

4. Nacionalna pripadnost brodovlasnika

Iz izvještaja do kraja 1969. vidi se da su brodovi, vlasništvo, grčkih, američkih i talijanskih brodarka predstavljali najmanje 70% ukupne tonaže eksploatairane pod »jeftinim zastavama«. To ilustrira naša tabela:

Ostali brodarki sačinjavaju preostalih 30% u čemu su najbrojniji brodarki iz Hong Konga sa 2 milijuna tona, Formožani sa 600.000 tona, Švicarci sa 200.000 tona, Danci sa 100.000 tona itd.

Financijski doprinos koji ove flote daju zemljama registracije nije za potcjenjivanje. Procjenjuje se da je izravan prihod u 1969. za Liberiju bio 5,140.000, a za Panamu 850.000 dolara.

U posljednje vrijeme sve više i japanskih brodarka prevodi svoje brodove pod liberijsku zastavu. Tako na pr. kompanija SANKO namjerava uz već registrirane, izgraditi još 30 do 40 tankera i imatrikulirati ih u nekoj zemlji »jeftine zastave«. Razlozi za takav postupak japanskih brodarka su: strah od štrajkova posada i posljedica eventualne nove revaloracije jena.

5. Fiskalne pogodnosti (koje postoje i u tradicionalno pomorskim zemljama)

Općenito, nikakav porez na dohodak ili na firmu nije predviđen kod pomorskog prijevoza. Takse koje danas naplaćuju glavne »jeftine zastave« su sljedeće:

FLOTE KOJE PLOVE POD »JEFTINIM ZASTAVAMA«
(Jedinice iznad 100 BRT a stanje polovinom godine)

Tabela I

Godina	LIBERIJA		PANAMA		HONDURAS		COSTARICA		LIBANON		CIPAR		SOMALIJA		SINGAPUR		UKUPNO »Jeft. zast.«		CITAV SVIJET		Učesće u svjetskoj floti 1,2
	Broj Brod.	MLN BRT	Broj Brod.	MLN BRT	Broj Brod.	MLN BRT	Broj Brod.	MLN BRT	Broj Brod.	MLN BRT	Broj Brod.	MLN BRT	Broj Brod.	MLN BRT	Broj Brod.	MLN BRT	Broj Brod.	MLN BRT	Broj Brod.	MLN BRT	
1939	—	—	159	0,72	32	0,08	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31,186	69,44	—	1,2
1947	—	—	372	1,71	78	0,28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1948	—	—	518	2,72	93	0,32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29,340	80,29	—	3,8
1949	5	0,05	536	3,02	123	0,41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30,248	82,57	—	4,2
1950	22	0,24	573	3,36	142	0,52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30,852	84,58	—	4,9
1951	69	0,59	607	3,61	152	0,51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31,226	87,24	—	5,4
1952	105	0,90	606	3,74	145	0,47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31,461	90,18	—	5,7
1953	158	1,43	593	3,91	146	0,47	50	0,15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31,797	93,35	—	6,4
1954	245	2,38	595	4,09	130	0,44	70	0,20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32,358	97,42	—	7,3
1955	436	4,00	555	3,92	117	0,43	114	0,34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32,492	100,57	—	8,6
1956	582	5,58	556	3,92	106	0,39	152	0,51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33,052	105,20	—	9,9
1957	743	7,47	580	4,13	94	0,37	152	0,52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33,804	110,27	—	11,3
1958	975	10,08	602	4,36	89	0,34	144	0,51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35,202	118,03	—	12,9
1959	1,085	11,94	639	4,58	78	0,20	91	0,29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36,221	124,94	—	13,6
1960	977	11,28	607	4,23	59	0,15	44	0,09	74	0,26	—	—	—	—	—	—	—	36,311	129,77	—	12,4
1961	903	10,93	601	4,05	58	0,12	—	—	131	0,55	—	—	—	—	—	—	—	37,792	135,96	—	11,5
1962	853	10,57	592	3,85	54	0,11	—	—	164	0,75	—	—	—	—	—	—	—	38,661	139,98	—	10,9
1963	893	11,39	619	3,89	49	0,10	—	—	190	0,91	—	—	—	—	—	—	—	39,571	145,86	—	11,2
1964	1,117	14,55	691	4,27	46	0,09	—	—	174	0,85	—	—	—	—	—	—	—	40,859	153,00	—	12,9
1965	1,287	17,54	692	4,46	47	0,08	—	—	157	0,78	—	—	—	—	—	—	—	41,865	160,39	—	14,3
1966	1,436	20,60	702	4,54	43	0,07	—	—	149	0,74	35	0,18	—	—	—	—	—	43,014	171,13	—	15,3
1967	1,513	22,60	757	4,76	45	0,07	—	—	139	0,60	60	0,36	—	—	—	—	—	44,375	182,10	—	15,6
1968	1,613	25,72	798	5,10	45	0,07	—	—	122	0,44	109	0,65	15	0,06	73	0,13	—	47,444	194,15	—	16,5
1969	1,731	29,22	823	5,37	51	0,07	—	—	95	0,30	134	0,77	58	0,29	112	0,23	—	50,276	211,66	—	17,1
1970	1,869	33,30	886	5,64	52	0,06	—	—	79	0,18	207	1,14	79	0,37	153	0,42	—	52,444	227,49	—	18,1
1971	2,060	38,55	1,031	6,26	54	0,07	—	—	65	0,13	277	1,50	109	0,59	185	0,58	—	55,041	247,20	—	19,3

Izvor: STATISTIČKE TABELE LLOYD REGISTRA

TABELA II

TIPOVI BRODOVA REGISTRIRANIH POD »JEFTINIM ZASTAVAMA« NA DAN 1. SRPNJA 1971. GODINE

TIP BRODA	LIBERIJA		PANAMA		LIBANON		CIPAR		SOMALIJA		SINGAPUR	
	Broj Brod.	Milijuni BRT	Broj Brod.	Milijuni BRT	Broj Brod.	Milijuni BRT	Broj Brod.	Milijuni BRT	Broj Brod.	Milijuni BRT	Broj Brod.	Milijuni BRT
TANKERI	763	22,31	183	3,24	—	—	10	0,11	10	0,12	26	0,09
RUDAČARI I BULKCAR.	526	8,63	49	0,61	—	—	5	0,06	—	—	5	0,05
MJEŠOVITI BRODOVI	87	3,52	1	0,04	—	—	—	—	—	—	—	—
KARGI ZA GEN. TERET	599	3,59	641	1,95	61	0,13	246	1,28	99	0,47	127	0,43
NOSAČI KONTEJNERA	11	0,08	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
PUTNIČKI LINJAŠI	5	0,09	7	0,14	—	—	—	—	—	—	—	—
BRODOVI ZA UKAP. PLIN	16	0,20	11	0,15	—	—	—	—	—	—	—	—
PREVOZAČI KEMIKALIJA	2	0,01	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
RIBARSKI BRODOVI	3	0,00	39	0,02	4	0,00	1	0,00	—	—	3	0,00
ISTRAŽIVAČKI BRODOVI	2	0,00	4	0,00	—	—	—	—	—	—	1	0,00
RAZLIČITI TIPOVI	46	0,12	96	0,11	—	—	15	0,05	—	—	23	0,01
UKUPNO:	2.060	38,55	1.031	6,26	65	0,13	277	1,50	109	0,59	185	0,58

Izvor: LLOYDOVE STATISTIČKE TABELE 1971.

Ovo su takse sasvim nevažne (na pr. 10.000 dolara godišnje za tanker od 326.000 DWT klase UNIVERSE). Ipak ne bi bilo ispravno ustvrditi da je eksploatacija brodova pod »jeftinim zastavama« nužno oslobođena plaćanja bilo kakvih poreza. Gdje god bila njihova sjedišta, brodarske kompanije često su podvrgnuti poreznim davanjima u nekoj drugoj zemlji, ili uživaju olakšice koje proizlaze iz međunarodnog prometa što dotiče zemlju, pa, stoga, zemlje »jeftinih zastava« ne mogu pribjeći dvostrukom oporezivanju.

Ali često brodari, koji viju »jeftine zastave«, i sami borave u tzv. »fiskalnom raj«. Kako usljed tog položaja, sami ne podliježu oporezivanju prihoda, oni su u prednosti pred svima onima čiji su osobni prihodi podložni oporezivanju u ovoj ili onoj formi. U tom pogledu kompanije koje imaju sjedište u nekoj zemlji »jeftine zastave« i tamo ulažu novac, ušteden poreskom olakšicom, uživaju neprijeporno veće povlastice nego dionička društva u tradicionalno pomorskim zemljama.

Izvjestaj ističe da u mnogim tradicionalno pomorskim zemljama pomorski promet uživa znatne fiskalne

olakšice ili čak izravnu financijsku pomoć u tolikoj mjeri da fiskalne povlastice koje nude zemlje »jeftinih zastava« mogu imati samo drugorazredno značenje. Ne postoje tako značajne fiskalne pogodnosti koje bi mogle potaknuti na pr. brođare Velike Britanije da registriraju svoje brodove pod kakvu »jeftinu zastavu«. Naime, nakon ukidanja investicionih premija u listopadu 1970. britanski brođari uživaju slobodu u pogledu amortizacije i dokle god budu oslobođeni poreza na firmu oni će biti u sličnom položaju poput onih koji eksplotiraju svoje brođare pod »jeftinim zastavama«.

6. Odlučna uloga troškova posade

Jedna od glavnih pogodnosti koju korištenje »jeftinih zastava« pruža brođarima odnosi se na troškove posade. Tako za jedan brod američke zastave, čija se posada u cijelosti sastoji od državljana SAD, troškovi te posade su dva i po puta veći od troškova talijanske posade, a zna se da su ovi potonji za 30 do 50 posto iznad troškova nekih drugih zemalja. Stoga, sa gledišta tih troškova, upotreba »jeftinih zastava« za Amerikance je čista potreba kako bi se u međunarodnoj konkurenciji mogli održati bez subvencija. Troške posade mogu, nadalje, biti značajni i za brođare drugih nacionalnosti, jer, čak, ako posada jednog broda »jeftine zastave« i prima jednaku neposrednu plaću kao i posada broda neke tradicionalno pomorske zemlje, znatne se uštede mogu ostvariti na davanjima za socijalno osiguranje i ostalim neizravnim oblicima osobnog dohotka.

Međutim, pribjegavanje »jeftinim zastavama« dozvoljava brođaru da svoje brodove eksploatira s manjim brojem posade od onoga koji zahtijevaju brojne vlade ili sindikati. To predstavlja drugu smetnju u eksploatiranju brodova pod američkom zastavom i odnedavna sve više privlači pažnju evropskih brođara. Njemačko društvo AFRIKA LINIEN na pr. procjenjuje da bi jedan od svojih brodova moglo iskoristavati sa samo 27 ljudi, umjesto 38 kako to njemački zakon traži, što bi donijelo dnevnu uštedu od oko 1000 DM. Veličina posade, kako ju predstavljaju tradicionalne pomorske zemlje, ne predstavlja nužni minimum, potreban za sigurnost broda. Ipak, praksa koja se u pogledu redukcije posade provodi u zemljama »jeftinih zastava« dovela je posljednjih godina do više odstupanja u takvim situacijama kad je sigurnost osoblja na brodu, pa čak i samog broda bila ugrožena.

Tabela III
NACIONALNA PRIPADNOST GLAVNIH VLASNIKA
BRODOVA POD »JEFTINIM ZASTAVAMA«
KONCEM 1969. GODINE

Zastava registracije	Nac. pripad- nost vlas- nika broda	G R Č K A		S. A. D.		ITALIJA
		Broj Brodova	Milijuni BRT	Broj Brodova	Milijuni BRT	Milijuni BRT
LIBERIJA		812	14,35	268	7,12	1,15
PANAMA		122	0,89	117	2,31	0,69
HONDURAS		—	—	9	0,05	—
LIBANON		29	0,10	—	—	0,10
CIPAR		169	0,97	—	—	—
SOMALIJA		8	0,03	—	—	0,04
UKUPNO		1140	16,34	394	9,48	1,98

Izvor:
JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE OD 17. III 1972.

TABELA IV

Z E M L J A	TAKSA ZA UVOĐENJE U REGISTAR	GODIŠNJI PAUŠALNI POREZ
LIBERIJA	1,20 dolara po 1 NRT	0,10 dolara po 1 NRT Ovaj se iznos ne mijenja 20 godina od upisa u registar.
PANAMA	1,0 Balboa (= \$ 1,00) po 1 NRT Privremena dozvola: 20 Balboasa Stalna dozvola: 25 Balboasa	10 Contessimos (= \$ 0,10) po 1 NRT
HONDURAS	50 Centavosa (= \$ 0,25) po 1 NRT (Honduras naplaćuje i neki porez na dohodak iz pomorskog poslovanja).	10 Centavosa (= \$ 0,05) po 1 NRT pod uvjetom da je brod bar jednom u tekućoj godini pristao u Honduraškoj luci inače je porez 1 Lempira (= \$ 0,50) po 1 NRT.
LIBANON	4 Libanske Livre (= \$ 1,22) po 1 NRT za brodove stare do 5 godina, 3 Libanske Livre (= \$ 0,92) za brodove iznad 5 god.	50 Piastera (= \$ 0,15) po 1 NRT
CIPAR	3 Livre (= \$ 7,84) za 100 BRT Prijenos vlasništva 1,5 Livre (= \$ 3,92) za 100 BRT. Povlastica oslobođenja od plaćanja poreza do god. 1975. Oslobođenje od poreza do god. 1975.	75 Milsa (= \$ 0,20) po 1 BRT za prvih 1000 BRT 100 Milsa (= \$ 0,26) po 1 BRT za sljedećih 2000 BRT 125 Milsa (= \$ 0,33) po 1 BRT za daljnjih 3000 BRT 150 Milsa (= \$ 0,39) po 1 BRT za sljedećih 3000 BRT 200 Milsa (= \$ 0,52) po 1 BRT dalje 1 Livra mjesečno za članove posade ne-ciprane
SINGAPUR	2,50 Dolara singap. (= \$ 0,70) po 1 NRT Ove takse neće se mijenjati 20 godina od upisa u registar.	0,20 Dolara singap. (= \$ 0,06) po 1 NRT

7. »Jeftina zastava« — uvjet za dodjelu bankarskih kredita.

Po svojoj prilici ne postoji nikakav razlog, ocjenjuje O. E. C. D. da opći troškovi eksploatacije nekog liberijskog ili panamskog broda budu niži od troškova sličnog broda pod tradicionalno pomorskom zastavom, ako ovog potonjeg nikakav propis ne obavezuje da obavlja posebno nacionalne zadatke. Ova se primjedba odnosi na popravke, goriva, lučke pristojbe, troškove posade slične veličine, na opskrbijvanje. Osiguranja mogu ipak predstavljati poseban slučaj. Kad na brodove, registrirane pod ovom ili onom »jeftinom zastavom« otpada znatan postotak gubitka, uplaćene premije mogu postati više nego za brodove nacionalne zastave, premda pri tom treba voditi računa više o ugledu brodovlasnika i njegovih prethodnika nego o samoj zastavi registracije.

Dobici, ostvareni brodovima pod »jeftinom zastavom« mogu se bez ikakvih formalnosti sačuvati za nove investicije, a da pri tom ne budu oporezovani. Stoga bankari takvim brodarima mnogo radije odobravaju financijske kredite naročito ako je zaključen najam broda na duži rok, jer nema opasnosti od oporezivanja. Osim toga, brojne financijske kuće stabilnost vlade i valute, osobito u Liberiji, povezuju s činjenicom da ova zemlja do danas nije htjela intervenirati u unutarnjoj eksploataciji brodova, smanjujući tako posebice rizik financiranja. Bar u jednom slučaju, mogućnost dobivanja američkog kredita za najam broda bila je jednoj velikoj petrolejskoj kompaniji uvjetovana tim da brod plovi pod liberijskom zastavom.

Registriranje broda pod »jeftinu zastavu« može biti korisno ako ne zavisi o tome da se brodar mora identificirati. To je razlog zbog koga Izrael i Južna Afrika naveliko pribjegavaju »jeftinim zastavama«, a čak i glavni nezavisni grčki brodari su pedesetih godina radije registrirali svoje brodove u inozemstvu, nego u svojoj zemlji. Izvanredni napori, koje su poduzele grčke vlasti, liberalna fiskalna politika i izvjesne izmjene pomorskih zakona u Grčkoj potakli su grčke brodarku da velik dio svojih brodova vrate pod nacionalnu zastavu.

8. Sigurnost od državnih intervencija

Ne bi trebalo potcjenjivati značaj neovisnosti od svake državne intervencije u odlukama koje donose brojni brodari, kako bi se koristili »jeftinom zastavom«. Različite premije i subvencije mogu često pridonijeti da se eksploatacija brodova pod nacionalnom zastavom učini isto tako rentabilnom kao i pod »jeftinom zastavom«. Zbog tajnosti, nezavisnosti i opozicije svim vladinim naredbama izvjesni brodari ipak više vole »jeftine zastave«.

Treba se sjetiti da brojne zemlje spriječavaju brodarku nizom uvoznih ograničenja i drugim sredstvima da slobodno izabere svog brodograditelja na međunarodnom tržištu, ili mu, pak, ograničavaju mogućnost da kupi rabljen brod. U Švicarskoj na pr. pomorski propisi postavljaju stroge uvjete koji se tiču domicila i nacionalnosti brodarka kao i porijekla investicija. A sjetimo se i naših carina na uvoz brodova.

Druga korist za brodarku koji eksploatira brodove pod »jeftinom zastavom« proizlazi iz činjenice da bi u slučaju rata ili u nekoj drugoj kriznoj situaciji, njegovi brodovi bili manje podvrgnuti kontroli, nego što bi to provela vlastita vlada. Sjedinjene Države su pokušale da se tome odupru namećući brodarima ugovore, bilo u obliku pisane garancije ili u obliku aranžmana, povezanog s osiguranjem protiv ratnog rizika. Osim toga brodovi su pokriveni obveznicama. U god. 1968. oko 45% tonaže, registrirane pod zastavom Liberije i Paname bilo je pod »efektivnom« kontrolom SAD.

9. Bez državnih subvencija, zaštite i rezerviranog prijevoza

Nasuprot navedenim pogodnostima, brodar koji svoje brodove eksploatira pod »jeftinim zastavama« ne može uživati koristi koje izvjesne zemlje pružaju brodovima pod njihovom zastavom. Razne fiskalne pogodnosti kao što je na pr. ubrzana amortizacija, investicione olakšice itd., općenito ne mogu staviti domaćeg brodarku u bolji položaj od onoga u kome se nalazi brodar pod

»jeftinom zastavom«, osim ako je godišnja taksa registracije, koju zemlja »jeftine zastave« propisuje, prilično visoka. Ipak, izravne subvencije ili dobivanje kredita s kamatnjakom nižim od onoga na tržištu, mogu predstavljati stvaran mamac da brodare svoje brodare stavi pod nacionalnu zastavu.

Zemlje »jeftinih zastava« nemaju uopće ni diplomatska predstavništva ni konzularne ustanove u svijetu i brodare, u slučaju nužde, riskira da ima poteškoće s vladinom pomoći. To je uglavnom razlog što su luke nekih socijalističkih zemalja, primjerice, obično isključene u »čarter-ugovorima« liberijskih i panamskih brodova.

Napokon, brodovi pod »jeftinim zastavama« redovno su isključeni iz obalnog prometa, koji je rezerviran samo za nacionalnu zastavu. Udio brodova pod »jeftinom zastavom« u linijskom prometu kao i u tradicionalnim linijskim konferencijama, u kojima imaju glavnu riječ linije zainteresirane u trgovini svoje zemlje, ili pak oni brodari koji su tradicionalno angažirani u prometu s trećim zemljama.

10. Posljedice postojanja znatnih flota pod »jeftinim zastavama«

U tom se poglavlju ispituju posljedice za svjetski pomorski promet koje izaziva postojanje znatnih flota pod »jeftinim zastavama«, a te su slijedeće:

a) **Ekonomске posljedice** kao prve, nisu baš sasvim negativne. Zahvaljujući pogodnostima koje uživaju, ritam razvoja i modernizacije poneke od tih flota bio je brži, nego u tradicionalno pomorskim zemljama. Brodovi pod »jeftinim zastavama« bili su avangarda razvoja tankerske flote i flote bulkcarriera. To se vidi i iz strukture svjetske tankerske flote (29% sveukupne tankerske tonaže bilo je početkom 1972. pod »jeftinim zastavama«). Međutim, zbog sueske krize i bojkota nekih zapadnih zastava sa strane arapskih zemalja prisutnost tankerske tonaže nekih neangžiranih zemalja uveliko je pridonijela osiguranju slobode akcije petrolejskih kompanija. Ali sa nacionalnog stajališta registriranje broda pod »jeftinu zastavu« jednako je gubitku jednog proizvodnog elementa i izvora zapošljavanja, smanjenju nacionalnog dohotka i financijskog prihoda te može izazvati negativne posljedice za platnu bilancu i rizik da domaće brodare izvrgne neloyalnoj konkurenciji.

b) **Posljedice na području sigurnosti** su, pak, slijedeće: zemlje »jeftinih zastava« su obično nesposobne ili ne žele da primjene propise iz područja socijalnih zakona i sigurnosti. Općenito, to se ne primjećuje na certifikaciji broskog trupa ili strojeva, budući da su glavne zemlje pronijele odgovornost za to na međunarodna klasifikaciona društva. Liberija, Libanon, Cipar, Somalija i Singapur prihvatili su, međutim, glavne konvencije o sigurnosti na moru. Liberija je, čak, utvrdila i podrobne uvjete za dobivanje časničkih diploma. No to su, ipak, samo formalni uvjeti koji nemaju nikakva značenja ako se uprava ne pridržava izravnu ili neizravnu kontrolu nad primjenom, što je ponekad slučaj kod zemalja »jeftine zastave«, ali i kod nekih drugih zemalja.

Izveštaj O. E. C. D. navodi teške primjere nemara na tom području (brodovi ALLEGRO i PACIFIC GLOBE) kao i slučajeve izdavanja lažnih diploma. Čini se da je Liberija poduzela oštre korake u tom smislu, stvaranjem jedne inspeksijske službe u pomorstvu koja ima svoje agente u svim glavnim lukama svijeta. Oni imaju pravo da pregledaju sve liberijske brodove).

c) **Posljedice za posadu:** U mnogim slučajevima posade brodova pod »jeftinim zastavama« u prosjeku su podvrgnute lošim radnim uvjetima. Grčka vlada, poduprta Svegrčkom pomorskom federacijom, povezala je posade brojnih grčkih brodova koji viju stranu zastavu. Na taj način posade svih 1242 broda sudjeluju u mirovinskom fondu grčkih pomoraca. Masovno učlanjivanje u Sindikat pomoraca na brodovima »jeftinih zastava« mnogo je pridonijelo, konstatira O. E. C. D. da se smanji pritisak koji je Međunarodnog sindikalnog pokreta nakon bojkota god. 1958. Zamjera se također da su po-

morci pod »jeftinim zastavama« u slučaju pravnih sporova, osobito pri raskidu ugovora o ukrcaju često diskriminirani u zemlji registracije broda.

11. Mjere za suzbijanje registriranja pod »jeftine zastave«

Izveštaj O. E. C. D. na kraju historiološki bilježi međunarodne mjere poduzimane u cilju smanjivanja prakse registriranja brodova pod »jeftine zastave« navodeći akciju Međunarodne federacije transportnih radnika, spor oko mjesta Liberije u Komisiji za pomorsku sigurnost (čije je mjesto potvrdio Međunarodni sud pravde u Haagu u lipnju 1960) kao i oko mjesta iste zemlje na Konferenciji UN o pomorskom pravu god. 1958. Konvencija o debelom moru nije formalno uglavila pravo neke države da pobije registraciju nekog broda samo zato što ne postoji neka »stvarna veza«, a, u ostalom, ova konvencija nije bila niti ratificirana ni po Liberiji, ni po Cipru, ni po Panami, pa čak ni po nekim evropskim državama.

U ovom se poglavlju, najzad, poimence navode mjere koje su same tradicionalno pomorske zemlje poduzele da suzbiju registriranje svojih brodova pod »jeftine zastave«, posebice Italija, Britanija, Norveška, S. R. Njemačka i druge.

Tokom rasprava koje su se o tom problemu odvijale neki su sudionici ocijenili da »jeftine zastave« stvaraju uglavnom dva bitna problema. One, ponajprije, predstavljaju opasnost neloyalne konkurencije što proizlazi iz specijalnih ekonomskih prednosti koje pružaju, a, u drugu ruku, one su i prijetnja koja bi mogla pogoditi čitav pomorski svijet na području manjkavih propisa o sigurnosti i loše ili nikakve njihove primjene.

IZGUBLJENA TONAŽA U SVIJETU 1971. GODINE

ZASTAVA	Broj Brodova	000 BRT	% Cijele Nac. flote	% Ukup. Svjat.Gub.
LIBERIJA	21	195	0,51	18,93
GRČKA	30	147	1,12	14,27
NORVEŠKA	19	117	0,54	11,43
PANAMA	29	93	1,49	9,00
JAPAN	78	57	0,19	5,53
ŠPANJOLSKA	14	57	1,45	5,53
S.A.D	14	49	0,30	4,76
CIPAR	9	32	2,16	3,10
FRANCUSKA	9	29	0,41	2,81
VEL. BRITANIJA	9	27	0,10	2,62
FILIPINI	8	25	2,60	2,42
DANSKA	10	23	0,64	2,23
HONG KONG	4	20	3,41	1,94
LIBANON	5	13	10,42	1,26
BRAZIL	1	10	0,60	0,97
S.R. NJEMAČKA	7	10	0,12	0,97
ITALIJA	11	8	0,10	0,77
ITD.				

— Po pedeseti put tijekom posljednjih 30 godina Libanon je po postotku gubitka vlastite flote na čelu liste čak sa 10,42%.

— Samo 6 drugih zemalja izgubilo je više od 1% vlastite flote.

— Čak 23,5% izgubljenih brodova bilo je starije od 25 godina.

— Ukupno 34,23% izgubljene tonaže otpada na »jeftine zastave«.