

PRIKAZ ZAKONODAVSTVA

EUROPSKA EKONOMSKA ZAJEDNICA I 1992. GODINA O POMORSKOM PRIJEVOZU

Zoran Tasić
odvjetnička kuća
Stephenson Harwood,
London

UDK [339.923:061.1](4):347.795
Stručni rad

Približavanje 1992. godini od značaja je i za pomorski transport kako unutar EEZ tako i između zemalja članica EEZ i tzv. trećih zemalja. Naši brodari tradicionalno su upućeni na europsko tržište, ali stupanjem na snagu određenih Pravila koje je tokom 1986. g. donio Savjet EEZ nameću se i pred naše brodare novi zahtjevi i uvjeti za jače povezivanje s pomorskom privredom EEZ. Ovaj je članak prikaz spomenutih Pravila i bez kritičkog je pristupa, mada ista sadrže niz nedorečenosti i nepreciznosti o kojima bi rasprava svakako bila potrebna.

Rimski sporazum (Treaty of Rome) iz 1957. godine između ostaloga sadrži i osnovna načela razvoja pomorstva, kako unutar Europske ekonomske zajednice (EEZ), tako i između EEZ i trećih zemalja. Ova su načela sadržana u IV poglavlju Rimskoga sporazuma pod nazivom —Transport— i to u članu 84, 85. i 86.

Komisija EEZ, kao i ostala radna tijela EEZ, bili su obvezni u određenim vremenskim rokovima predložiti Savjetu EEZ mjere realizacije navedenih načela Rimskog sporazuma, te je tako Komisija EEZ za transport predložila, a Savjet EEZ, na temelju mišljenja Europskog parlamenta 22. 12. 86. g., donijela tzv. Pravila (Regulations) koja se zajedno nazivaju »Prva faza zajedničke politike o pomorstvu« (»Phase I of common Shipping Policy«). Pravila su označena po brojevima 4055/86, 4056/86, 4057/86 i 4058/86 i nakon njihova donošenja u Brüsselsu 22. 12. 1986. upućena su zemljama EEZ na

neposrednu primjenu, a objavljena su u Službenom glasniku EEZ («Official Journal of the European Communities»).

Mada Jugoslavija nije članica (Member state) EEZ, a budući da se spolutim Pravilima želi regulirati pomorski prijevoz stvari i putnika među zemljama EEZ, i između zemalja EEZ i trećih zemalja, smatramo svrsishodnim ovdje dati prikaz rečenih Pravila koja mogu utjecati na poslovanje jugoslavenskih brodara sa zemljama EEZ.

1. Pravilo br. 4055/86

U preambuli ovoga Pravila navode se razlozi donošenja ovoga Pravila kao i svrha koja se njime želi postići. Tako se, između ostalog, navodi:

— da je donošenje ovoga Pravila neophodan preduvjet za kontinuiranu primjenu tržišnih načela u pomorstvu;

— da Konvenciju Ujedinjenih naroda o pravilima ponašanja linijskih brodara u konferencijama od 1983. godine (the United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences) («Konvencija UN»), nisu ratificirale sve zemlje EEZ, te da je vrlo vjerojatno da je neće ratificirati ni određen broj trećih zemalja;

— da se rečena Konvencija UN ionako odnosi samo na one linijske brodare koji su članovi konferencija i na terete koji se njima prevoze, a ne i na neovisne linijske brodare ili pomorske kompanije koje prevoze rasute terete (bulk) ili kao slobodne plovidbe (tramp), dakle u područjima gdje EEZ želi uspostaviti režim čiste i slobodne konkurencije;

— da brodari zemalja EEZ uočavaju sve veća ograničenja uspostavljena u zemljama izvan EEZ, a u pogledu slobodnoga pružanja pomorskih usluga svojim korisnicima unutar EEZ, i onima u zemljama izvan EEZ, a što može prouzročiti teške posljedice privredi EEZ u cijelosti;

— da je neophodno ostvariti potpunu slobodu u pružanju usluga pomorskoga transporta među zemljama EEZ i između zemalja EEZ, s jedne strane, i trećih zemalja, s druge strane, i to progresivnim ukidanjem postojećih ograničenja i sprečavanjem uvođenja novih;

— da je potrebno napomenuti da se odredbe ovih Pravila također primjenjuju i na državljane EEZ koji su nastanjeni izvan EEZ kao i na pomorska poduzeća osnovana van EEZ, ali su pod kontrolom državljana EEZ, te pod uvjetom da su njihovi brodovi registrirani u dotičnoj zemlji EEZ u skladu s njenim propisima.

Član 2. ovoga Pravila određuje rokove unutar kojih se trebaju staviti van snage ograničenja pojedinih zemalja EEZ uspostavljena prije 01. 07. 1986. g. u pogledu prijevoza stvari i putnika morem, a koje se u cijelosti ili djelomično odnose na brodove koji viju nacionalnu zastavu (jednih od zemalja EEZ), i to:

— u pogledu pomorskih prijevoza unutar EEZ brodovima koji viju zastavu jedne od zemalja EEZ — do 31. 12. 1989. godine;

— u pogledu pomorskih prijevoza između EEZ i trećih zemalja brodovima koji viju zastavu jedne od zemalja EEZ — do 31. 12. 91.;

— u pogledu pomorskoga prijevoza unutar EEZ i između EEZ i trećih zemalja drugim brodovima — do 01. 01. 1993.

Članom 3. ovoga Pravila bilateralni sporazumi u pogledu podjele tereta («Cargo-sharing arrangements») zaključeni između zemalja EEZ i trećih zemalja stavljaju se van snage ili se moraju uskladiti s odredbama ovoga Pravila i to na ovaj način:

— tamo gdje je pomorski prijevoz reguliran Konvencijom UN, takvi se sporazumi moraju uskladiti s Konvencijom UN i obvezama zemalja EEZ koje proizlaze iz Pravila (EEZ) br. 954/79;

— tamo gdje pomorski prijevoz nije reguliran Konvencijom UN, svi takvi sporazumi se moraju preinačiti tako da omogućе slobodni i nediskriminacijski pristup svim zemljama EEZ takvim sporazumima. Takva preinacjenja moraju uslijediti što prije, ali u svakom slučaju ne kasnije od 01. 01. 1993.

Primjenu ovih odredaba kontrolirat će Komisija za transport EEZ.

Članom 5. se zabranjuje svako daljnje zaključivanje novih sporazuma o podjeli tereta s trećim zemljama, osim u onim slučajevima kada linijski brodari EEZ ne bi drugačije mogli obavljati pomorske prijevoze s određenim trećim zemljama. U takvim slučajevima, sporazumi o podjeli tereta su dopustivi, ali isti moraju udovoljavati odredbama ovoga Pravila.

Na osnovi člana 7., Savjet EEZ može, pod uvjetima sadržanim u Rimskom sporazumu, proširiti primjenu odredaba ovog Pravila i na državljane trećih zemalja koje obavljaju usluge pomorskog prijevoza unutar EEZ i tamo imaju svoje sjedište.

Također, na osnovi člana 8., osoba koja pruža usluge pomorskoga prijevoza može privremeno obavljati svoje aktivnosti s tim u vezi i u nekoj od zemalja EEZ u kojoj obavlja usluge prijevoza, pod istim uvjetima koji se u dotičnoj zemlji EEZ primjenjuju na njene državljane.

Jednom riječju, ovo Pravilo određuje rokove unutar kojih zemlje EEZ moraju napustiti postojeće interne regulative kojima se ograničava slobodan prijevoz stvari i putnika, kako unutar EEZ, tako i između EEZ i trećih zemalja. Ujedno, ovim se Pravilom stavljaju van snage ili upućuju na prilagodbu svi bilateralni sporazumi o podjeli tereta zaključeni između zemalja EEZ i trećih, te se osigurava zabrana zaključivanja novih takvih sporazuma, osim u izuzetnim slučajevima.

2. Pravilo br. 4056/86.

S ovim se Pravilom želi osigurati stvarna primjena načelnih odredaba o konkurenciji na tržištu usluga transporta sadržanih u članu 85. i 86. Rimskoga sporazuma. Naime, zabranjuju se sve one aktivnosti koje su u suprotnosti sa zajedničkim tržištem zemalja EEZ, te se stavljaju van snage sve one zabrane i ograničenja koje ometaju slobodnu, konkurentsku razmjenu između zemalja EEZ:

- svako unaprijed određivanje cijena ili drugih uvjeta prometa roba i usluga;
- podjela tržišta ili izvora snabdijevanja;
- primjenjivanje različitih uvjeta na identične transakcije s drugim poslovnim partnerima, čime se postiže nelojalna konkurencija;
- zaključivanje fiktivnih ugovora, i dr.

Svi ugovori koji imaju neke od gore navedenih elemenata, stavljaju se automatski van snage. Ujedno, svaka zloupotreba dominantnog položaja u bilo kojem dijelu EEZ smatrat će se protivnom ovim odredbama, posebno ako se takva zloupotreba iskazuje kroz neposredna ili posredna postupanja kao gore navedena.

Savjet EEZ smatra da spomenuti postupci, restrikcije i zloupotrebe, mogu neposredno utjecati na međunarodni pomorski prijevoz, tako da ugrožavaju konkurenciju u pružanju pomorskih usluga među lukama zemalja EEZ, te je stoga primjena ovoga Pravila važna u području pomorskoga prijevoza stvari i putnika.

Pružanje usluga u slobodnoj i linijskoj plovidbi (tramp vessels and liner conferences) je izuzeto od primjene ovoga Pravila, budući da se vozarine za ovakve prijevoze slobodno ugovaraju od slučaja do slučaja, a u skladu s uvjetima ponude i potražnje na tržištu, te stoga što ovi prijevozi korisnicima pružaju prilično pouzdanu kvalitetu usluga zahvaljujući međusobnoj suradnji pomorskih kompanija unutar konferencija u pogledu vozarina i mogućnosti kapaciteta (Član 1. stav 2. Pravila: »Ovo se Pravilo primjenjuje na međunarodne pomorske usluge prijevoza od ili do jedne ili više luka EEZ, osim slobodne plovidbe /tramp vessel service/«). Međutim, ovo Pravilo nema široku primjenu u pomorskim prijevozima, a niti ima velike važnosti za zemlje van EEZ.

3. Pravilo br. 4057/86

Na osnovi člana 84. stav 2. Rimskoga sporazuma, a na prijedlog Komisije EEZ za transport, te mišljenja Europskog parlamenta, Savjet EEZ donio je ovo Pravilo, radi suzbijanja nelojalne konkurencije cijena usluga pomorskih prijevoza na području EEZ.

Obavijesti sadržane u Odluci Vijeća EEZ br. 78/774/EEC, a objavljene u OJ br. L258 od 21. 09. 1978., upućuju na zaključak da je konkurentna prisutnost brodara EEZ u međunarodnom linijskom pomorskom transportu ugrožena određenim nelojalnim postupanjem u području cijena prijevoznih usluga od strane brodara trećih zemalja. Ova se nelojalnost iskazuje u konstantnom naplaćivanju vozarina (za prijevoz određenih roba) koje su niže od vozarina koje za iste prijevoze naplaćuju brodari EEZ. Prema mišljenju Vijeća EEZ, ovakva je nelojalnost potpomognuta raznim pogodnostima koje zemlje ne-članice EEZ pružaju svojim brodarima, te da bi EEZ trebala poduzeti mjere protiv takve nelojalne konkurencije, posebno stoga što na svjetskom tržištu ne postoje takvi međunarodni sporazumi koji bi definirali i sankcionirali nelojalnu konkurenciju cijena usluga u pomorskom prijevozu.

Članom 3. ovoga Pravila definiran je pojam »brodovlasnika iz trećih zemalja« ili »stranog brodovlasnika« kao linijskog brodarar koji nije ni osnovan u smislu Rimskog sporazuma u jednoj od zemalja EEZ¹, niti je pod upravom državljana EEZ, te čiji brodovi nisu registrirani u nekoj od zemalja EEZ u skladu s dotičnim propisima.

Pojam »nelojalne konkurencije cijena« označuje najmanje šestomjesečnu kontinuiranu naplatu takvih vozarina na pomorskim pravcima prema, od ili unutar zemalja EEZ, za prijevoze određenih ili svih mogućih tereta, gdje su vozarine niže od vozarina koje za iste ili slične prijevoze naplaćuju brodari EEZ na istim ili sličnim pomorskim pravcima, te su takve, niže vozarine omogućene subvencijama koje države van EEZ pružaju svojim brodarima.

Članom 1. i 2. Pravila određuje se namjera EEZ da se uspostavi postupak protiv nelojalne konkurencije cijena koju iniciraju brodari trećih zemalja uključeni u međunarodni linijski pomorski prijevoz roba, a čija konkurencija šteti strukturi vozarina koje se naplaćuju na relacijama prema, od i između članica EEZ, te koja uzrokuje znatne štete brodarima EEZ koji pružaju usluge na tim relacijama, pa i cijeloj EEZ uopće.

Procjena eventualne štete koja za brodark zemalja EEZ može nastati uslijed nelojalne konkurencije cijena, koje iniciraju brodari trećih zemalja, ima se obavljati u skladu s članom 4. Pravila prema kojemu se ovi elementi imaju uzeti u obzir:

— vozarine koje nude brodari trećih zemalja na gore pomenutim pomorskim pravcima, prvenstveno da bi se ustanovilo da li su osjetno niže od tzv. »normalnih vozarina«² koje nude brodari EEZ;

— utjecaj gornjega elementa na brodark EEZ i kako se on iskazuje u njihovim različitim aktivnostima kao što su: plovidba, iskorištenje kapaciteta, pronalaženje tereta, podjela tržišta, vozarinske stope (ako su bitno smanjene ili je onemogućen njihov rast koji bi inače uslijedio), profitabilnost, povrat uloženog kapitala, ulaganje i zaposlenost.

¹ Tvrtke ili poduzeća osnovana u skladu sa zakonom države članice EEZ koje imaju tamo upisano sjedište, središnju upravu ili glavni poslovni nastan u okviru Zajednice, treba za potrebe ovog odjeljka tretirati na isti način kao i fizičke osobe koje su državljanin država članica EEZ.

»Tvrtke ili poduzeća« označuje tvrtke ili poduzeća koja su osnovana po propisima građanskog ili trgovačkog (privrednog) prava uključujući i druge pravne osobe podvrgnute javnom ili privatnom pravu, osim onih koje ne ostvaruju profit.

² »normalna vozarina« znači:

a) — vozarina koja se stvarno naplaćuje u uobičajnim pomorskim prijevozima za slične usluge prijevoza koje pružaju brodari ili njihovi predstavnici ne uživajući pri tome nikakve pogodnosti subvencija od strane njihovih vlada, na istim ili sličnim pomorskim pravcima;

b) — drugačije ustanovljena zarada na osnovi prosječnih troškova brodark koji ne uživaju pogodnosti subvencija od svojih vlada, uvećano za određenu, uobičajnu profitnu stopu.

Komisija EEZ će pri tome razmatrati i ove činjenice:

- povećanje tonaže koja je neuposlana na onim pomorskim pravcima gdje postoji konkurencija od strane brodara trećih zemalja;
- kapacitet raspoloživoga broskoga prostora u trećim zemljama kojeg je moguće očekivati u prometu na gore spomenutim pomorskim pravcima.

Svaka fizička ili pravna osoba, kao i osoba koja postupuje u ime nekog brodaru iz EEZ, a koja smatra da je oštećena ili ugrožena nelojalnom konkurencijom cijena, može u tom pravcu podnijeti pismenu žalbu, koja treba sadržavati dovoljno dokaza o postojanju nekonkurentnih cijena i štete koja iz toga proizlazi. Žalba se podnosi Komisiji EEZ ili dotičnoj zemlji-članici EEZ koja zatim proslijeđuje žalbu Komisiji EEZ. O žalbi raspravlja tzv. Savjetodavni Komitet EEZ (Advisory Committee), koji se sastoji od predstavnika zemalja EEZ i predstavnika Komisije koji predsjedava.

Član 6. i 7. Pravila regulira način na koji se vode tzv. konsultacije (consultations) od strane Savjetodavnog Komiteta i na koji Komisija vodi postupak po žalbi. Tako član 7., između ostalog, navodi u točki 2.b, da će tamo gdje smatra potrebnim, Komisija provoditi istragu u trećim zemljama, pod uvjetom da brodari koji su u pitanju daju o tome svoju suglasnost, te da vlada dotične zemlje bude prethodno o tome obaviještena i s istragom suglasna. Pri obavljanju ovih aktivnosti Komisija će uživati potpunu pomoć i podršku zemalja EEZ.

Brodari prema kojima se vodi ovakav postupak mogu u svako doba ispitivati navode žalbe i informacija koje su dostavljene Komisiji, osim onih koje u svom radu sačini Komisija ili dotična zemlja—članica EEZ, pod uvjetom da su spomenute informacije relevantne za obranu vlastitih interesa, te da se ne radi o povredi tajnosti dokumenata u smislu člana 8. ovoga Pravila, kojim su regulirana pitanja tajnosti i povjerljivosti postupka.

Član 9. navodi uvjete pod kojima se postupak obustavlja.

Članom 10. Pravila predviđena je mogućnost obustavljanja već započetog istražnog postupka polaganjem određenog jamstva od strane osobe prema kojoj se istraga provodi, ako je takvo jamstvo prihvatljivo za Komisiju koja vodi postupak. Jamstva prihvatljiva za Komisiju su sva ona kojima se revidiraju vozarine do iznosa koji eliminira nelojalnu konkurenciju cijena usluga prijevoza, odnosno do iznosa štete prouzročene takvom konkurencijom usluga pomorskih prijevoza.

Ukoliko se istražnim postupkom utvrdi postojanje nelojalne konkurencije cijena usluga prijevoza i štete time prouzročene, te se intervencija EEZ u tom smislu pokaže neophodnom, Savjet će na prijedlog Komisije poduzeti mjere da naknadi štetu. Prilikom odlučivanja o tzv. kompenzacijskim mjerama, Savjet će uzeti u obzir interese luke u kojoj je iskrcana roba iz spornog prijevoza, kao i potrebe pomorske privrede zemlje—članice EEZ koja je u pitanju.

Opće odredbe o tzv. kompenzacijskim mjerama sadržane su u članu 13. Pravila, te se već u točki 1. ovoga člana navodi da se ove mjere provode protiv onih »stranih« brodaru u pogledu kojih Savjet donosi takvu odluku. Od-

luka sadrži iznos i način naknade štete, određenje tereta koji je bio predmetom takva pomorskoga prijevoza, naziv i državu stranog brodovlasnika koji je u pitanju, kao i razloge donošenja same odluke. Iznos koji se ima naknaditi neće prelaziti razliku između iznosa naplaćene vozarine i tzv. »normalne vozarine«.

Ove tzv. kompenzacijske mjere neće se primjenjivati niti eventualno povećavati retroaktivno, već samo one prijevoze u vezi kojih je ukrcaj ili iskrcaj tereta u nekoj od luka EEZ nastupio nakon izricanja odnosne mjere.

Retroaktivna primjena mjera za naknadu štete moguća je, pak, u onim slučajevima gdje je jamstvo zlonamjerno povučeno ili je na drugi način izgubilo pravnu ili komercijalnu valjanost. U takvom slučaju mjera se može primjeniti i na onaj prijevoz u vezi s kojim je teret ukrčan ili iskrcan u nekoj od luka EEZ, ne ranije od 90 dana prije njene primjene, ali nakon povlačenja ili gubitka valjanosti jamstva. U slučaju da je odnosni teret ukrčan ili iskrcan prije povlačenja ili gubitka valjanosti jamstva, visina kompenzacijske mjere bazirat će se na činjenicama ustanovljenim prije prihvata jamstva od strane Komisije.

Naplata ovih kompenzacija obavljaju zemlje EEZ na način i u iznosu koji odgovaraju i drugim kriterijima ustanovljenim u vrijeme donošenja mjera, neovisno o carinskim, poreznim i drugim davanjima uobičajenim za uvoz roba.

Dozvolu za ukrcaj ili iskrcaj tereta u nekoj od luka EEZ može biti uvjetovana pribavljanjem jamstva za plaćanje iznosa određenog tzv. kompenzacijskom mjerom.

Član 14. Pravila navodi uvjete pod kojima je moguća revizija odluka i kompenzacijskih mjera, a u skladu s točkom 1. Člana 15., kompenzacijske mjere i jamstva zastarijevaju protekom od pet godina od dana njihova donošenja, odnosno od dana njihove posljednje eventualne izmjene ili dopune. U slučaju da, nakon obavijesti o isteku petogodišnjeg trajanja određene mjere objavljene u Službenom glasniku EEZ, neka zainteresirana osoba uvjeri Komisiju da će nastup zastare odnosno mjere prouzročiti nove štete, Komisija će odnosnu mjeru preispitati, te će ista ostati na snazi onoliko dugo koliko Komisija bude smatrala svrsishodnim na osnovi obavljene revizije.

Član 16. regulira način povrata onog iznosa za koji se eventualno utvrdi da je neosnovano plaćen EEZ-i na ime naknade štete, a članom 17. se ovo Pravilo stavlja u podređen položaj u odnosu na sve sporazume zaključene između EEZ i trećih zemalja, koji u odnosu na ovo Pravilo predstavljaju »lex specialis«.

Pravilo je stupilo na snagu 01. srpnja 1987. godine.

4. Pravilo br. 4058/86

Ovim se pravilom reguliraju uvjeti i način postupanja zemalja EEZ radi osiguranja slobodnoga pristupa teretima u pomorskom prijevozu.

Pravilo polazi od ovih postavki:

— odredbe Konvencije UN daju određena prava pomorskim kompanijama, članicama konferencija koje upravljaju »pool«-om;

— sve je prisutnija pojava da treće zemlje koje su potpisnice spomenute Konvencije UN tumače njene odredbe na način da proširuju svoja prava stečena Konvencijom UN, u pogledu linijskog i »tramp« pomorskoga prijevoza, a na štetu pomorskih kompanija zemalja EEZ ili drugih zemalja OECD, bez obzira da li su iste članice Konferencije ili ne;

— povećana je tendencija trećih zemalja uskraćivanja slobodnoga pristupa rasutim teretima, što ozbiljno ugrožava slobodnu konkurenciju koja prevladava u prijevozu ovih tereta, te općenito negativno utječe na trgovačko pomorstvo zemalja članica EEZ i poskupljuje usluge prijevoza takvih tereta.

U članu 1. ovoga Pravila navode se vrste pomorskih prijevoza u kojima dolazi do uskraćivanja slobodnog pristupa pomorskim kompanijama EEZ ili brodovima registriranim u EEZ, a od strane trećih zemalja u pogledu kojih se postupak određen ovim Pravilom ima primjeniti:

- linijski prijevozi na koje se odnosi Konvencija UN;
- linijski prijevozi na koje se ne odnosi Konvencija UN;
- prijevozi rasutih i drugih tereta u »tramp« prijevozima;
- putnički prijevozi i
- prijevozi putnika i stvari između obalnih i priobalnih nastanjenih tehničkih naprava.

U članu 2. definira se »home-trader« (pomorska kompanija iz zemlje koja nije članica EEZ, a koja obavlja pomorski prijevoz između svoje zemlje i jedne ili više zemalja članica EEZ), te pojma »cross-trader« (pomorska kompanija iz zemlje koja nije članica EEZ, a koja obavlja pomorski prijevoz između neke druge zemlje ne-članice EEZ i jedne ili više zemalja članica EEZ).

Zahtjev za poduzimanje zajedničkih mjera u smislu ovog Pravila može podnijeti bilo koja zemlja članica EEZ i to Komisiji EEZ koja zatim, u roku od četiri tjedna, to treba predložiti ili preporučiti Vijeću EEZ, koje zatim odlučuje o pokretanju zajedničkih mjera predviđenih članom 4. ovog Pravila.

Zajedničke mjere mogu biti:

— diplomatske predstavke upućene onim trećim zemljama s čije strane postoji uskraćivanje slobodnog pristupa robnom prometu;

— protu-mjere usmjerene pojedinim brodarima trećih zemalja koje posluju bilo kao »home-trader« ili kao »cross-trader« u prometu roba unutar EEZ. Ove protumjere se mogu sastojati od:

— uvođenja obveze prethodnog dobivanja dozvole za ukrcaj, prijevoz i iskrcaj tereta unutar EEZ, s tim da dobivanje takve dozvole bude uvjetovano ispunjenjem određenih obveza;

— uvođenja određenih »quota« dozvoljenih kontigenata prevezenih roba;

— uvođenja određenih poreznih ili carinskih obveza.

Prilikom odlučivanja o tome koju od gore navedenih mjera primijeniti, Vijeće EEZ će uzeti u obzir ovo:

— okolnosti koje su prouzročile primjenu protu-mjera;

— robni promet ili opseg luka na koje se navedene protumjere imaju poduzeti;

— državna pripadnost broda ili naziv pomorske kompanije iz zemlje nečlanice EEZ, a koja uskraćuje slobodan pristup teretima na predmetnom prostoru;

— maksimalna količina (postotak, težina u tonama, kontejneri) ili vrijednost tereta koji može biti ukrčan ili iskrčan u lukama zemalja članica EEZ;

— maksimalni broj plovidbi među lukama EEZ;

— iznos ili postotak, te osnova poreznih i carinskih obveza koje se imaju uspostaviti kao i način na koji će se naplaćivati;

— rok primjene protu-mjera.

U slučaju da gore navedene mjere nisu predviđene pravnim sustavom određene zemlje članice EEZ, iste se mogu donijeti na temelju Odluke Vijeća EEZ zasnovane na ovlaštenju iz člana 84/2 Rimskoga sporazuma.

Ako Vijeće EEZ ne prihvati prijedlog za pokretanje određenih postupaka protekom dva mjeseca, zemlje članice EEZ mogu primijeniti one mjere koje su predviđene njihovim nacionalnim propisima, bilo jedinstveno, bilo skupno, ili pak, u slučaju hitnosti, primijeniti isto i prije isteka rečenih dvaju mjeseci.

Postupak predviđen ovim Pravilom može se primijeniti i u slučaju kada se utvrdi da neka od država nečlanica EEZ ili netko u njeno ime onemogućuje ili prijeti onemogućavanjem slobodnog pristupa teretima od strane pomorskih brodara onih zemalja OECD u kojima se na osnovi reciprociteta, jamči suradnja sa zemljama članicama EEZ u pružanju otpora ograničavanju slobodnog pristupa teretima.

Ovo je Pravilo stupilo na snagu 01. srpnja 1987. godine.

Summary

SEA TRANSPORT IN THE EUROPEAN ECONOMIC COMMUNITY AND 1992

On the bases of Articles 84.85 and 87 of the Treaty of Rome 1957, the EEC Council introduced in 1986 Regulations relating to sea transport which regulate shipping policy within the EEC and between EEC member states and third countries. Regulations are published in the Official Journal of the European Communities under reference numbers 4055/86, 4056/86, 4057/86 and 4058/86.

Regulation 4055/86 deals with existing bilateral cargo sharing agreements between EEC members and third countries and gives the dates by which these arrangements have to cease in order to minimise unfair competition in shipping involving the EEC.

Regulation 4056/86 sets aside all existing restrictions and limits on sea transport within the EEC but it does not apply to tramp vessel services.

Regulation 4057/86 deals with compensation for damages caused by price »dumping« and governmental subsidies for sea transport services and by unfair competition. It also stipulates the procedure for establishing claims for damages and for the enforcement of penalties.

Finally, regulation 4058/86 prescribes terms and conditions under which the EEC will insure free access to cargoes for sea transport within the EEC and between it and third countries.

These Regulations came into force on 1st July 1987.