

SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET

Nautika i tehnologija pomorskog prometa, diplomski studij

**UGOVARANJE U POMORSTVU**

(Literatura za pripremu ispita iz istoimenog kolegija)



Rijeka, 2022.

## SADRŽAJ

1.	Uvod.....	1
2.	Ponuda i potražnja brodova.....	4
2.1	Dinamika pomorskog tržišta.....	4
2.2	Potražnja za pomorskim prijevozom.....	5
2.3	Ponuda brodova na pomorskom tržištu .....	6
2.4	Vrste i tipovi teretnih brodova .....	7
3.	Indeksi baltičke burze (Baltic Exchange Indices) i Worldscale .....	9
3.1	Indeksi baltičke burze.....	9
3.2	Worldscale .....	11
4.	Utjecaj pomorsko-tržišnih faktora na vrednovanje broda i vozarina .....	13
4.1	Vremenska struktura vozarine .....	14
4.2	Ciklusi pomorskog tržišta.....	16
4.3	Tržišno poslovanje u uvjetima stohastičkog kretanja vozarina.....	28
4.4	Prelasci na tržištu i učinkovitost pomorskog tržišta.....	28
4.5	Pomorsko tržište rasutog tereta.....	29
4.6	Domena modernog pomorskog tržišta .....	34
4.6.1	Vozarine za različite vrste brodova.....	34
4.6.2	Razvoj svjetske flote u posljednjem razdoblju .....	38
5.	Poslovanje prijevoznika na otvorenom tržištu.....	40
5.1	Korištenje brodskog prostora.....	40
5.2	Funkcionalno vrednovanje i dinamika vozarina .....	41
5.3	Postavljanje optimalne politike poslovanja prijevoznika na otvorenom tržištu.....	44
6.	Procjena vozarinskih parametara .....	46
6.1	Procjena premije rizika.....	46
6.2	Procjena stope promjene vozarine i kolebanja tržišta .....	48
6.2.1	Parametri brodarskog ugovora na putovanje .....	48
6.2.2	Parametri brodarskog ugovora na vrijeme .....	49
7.	Optimalna politika poslovanja prijevoznika .....	51
7.1	Elementi učinka broda i tehničko-tehnoški parametri .....	51
7.2	Promjena i optimizacija režima poslovanja broda .....	52
7.2.1	Optimizacija režima ugovora broda na putovanje .....	52
7.2.2	Optimizacija režima ugovora broda na vrijeme.....	57
7.2.3	Komparacija optimalnih režima ugovaranja broda.....	62
7.3	Odabir optimalnog režima ugovaranja broda .....	64
7.4	Odabir optimalne rute.....	67
7.5	Razumijevanje optimalne politike poslovanja prijevoznika .....	68
8.	Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova .....	70
8.1	Ugovori o pomorskom plovidbenom poslu .....	70
8.1.1	Prijevoz stvari.....	71
8.1.2	Posebnosti brodarskog ugovora na vrijeme.....	80
8.2	Ugovor o prijevozu stvari u praksi.....	92
8.2.1	Ugovorno pravo.....	93
8.2.2	Teretnica.....	93
8.2.3	Pismo obeštećenja.....	94
8.3	Postupak ugovaranja broda.....	94
8.3.1	Pregovori o zakupu broda .....	94

8.3.2	Valjana ponuda .....	95
8.3.3	Tematski detalji .....	95
8.3.4	Jamstvo autoriteta .....	96
8.3.5	Provizija brokeru .....	97
8.3.6	Obrazac valjane ponude .....	97
8.4	Praktični primjer ugovaranja broda iz perspektive pomorskog brokera.....	98
8.4.1	Pred-dogovor o osnovnim uvjetima ugovora (pre-fixture).....	99
8.4.2	Dogovor o osnovnim uvjetima ugovora (fixture) .....	99
8.4.3	Post-dogovor o osnovnim uvjetima ugovora – ukrcaj tereta (post-fixture – loading) .....	100
8.4.4	Post-dogovor o osnovnim uvjetima ugovora – iskrcaj tereta (post-fixture – discharging).....	100
8.5	Posebnosti ugovaranja tankera.....	101
8.5.1	Ugovor na vrijeme za tankere.....	101
8.6	Proračun zarade broda na putovanju .....	102
8.7	Rješavanje sporova između ugovornih strana.....	103
8.7.1	Pomorska arbitraža .....	104
8.7.2	Posredovanje u izvan sudskoj nagodbi .....	104
8.7.3	Udruženje Baltičkih vještaka.....	105
8.8	Osiguranje broda, tereta i osoba.....	105
8.8.1	Klubovi zaštite i odštete (P&I) .....	105
8.8.2	Generalna havarija .....	106
8.8.3	Profesionalno odštetno osiguranje .....	107
8.9	Uloga zapovjednika broda u izvršenju brodarskog ugovora.....	107
8.9.1	Zapovjednikova diskrecija .....	108
8.9.2	Pozicija zapovjednika kod izvršenja brodarskog ugovora na putovanje.....	108
8.9.3	Pozicija zapovjednika kod izvršenja brodarskog ugovora na vrijeme .....	109
8.10	Ugovor o prijevozu kontejnera kao ugovor o iskorištavanju pomorskih brodova .....	109
8.10.1	Osnovna obilježja i specifičnosti ugovora o prijevozu kontejnera .....	111
8.10.2	Prava i obveze stranaka iz ugovora o prijevozu kontejnera .....	112
8.10.3	Međusobni pravni odnosi stranaka ugovora o prijevozu kontejnera i trećih osoba .....	114
8.11	Prijevoz putnika i prtljage.....	116
8.12	Drugi pomorski plovidbeni poslovi.....	120
8.13	Zakup.....	120
8.14	Ugovor o kupoprodaji broda.....	121
8.15	Ugovor o pomorskoj agenciji .....	121
9.	Terminski vozarinski ugovor.....	122
10.	Zaključak.....	125
	Popis literature .....	127
	Popis tabela.....	129
	Popis slika.....	130

## 1. Uvod

Zašto kolegij ugovaranje u pomorstvu ?

Zato jer:

- zarada investitora (prijevoznika i naručitelja prijevoza) na pomorskom tržištu proizlazi prvenstveno iz ugovaranja brodova
- nautičar/zapovjednik na brodu je osoba koja u suradnji s ostatkom posade provodi ugovore o iskorištavanju pomorskih brodova u praksi
- nautičar je odgovorna osoba u uredu prijevoznika, naručitelja prijevoza ili brokera koja ugovara brodove na pomorskom tržištu

Stoga je za nautičara važno razumijevanje:

- utjecajnih parametara i primjene postupaka ugovaranja brodova u praksi
- optimalnog ugovora i optimalne odluke
- prava i odgovornosti koja su definirana ugovornim klauzulama

Međunarodnu trgovinu, na koju dugoročno utječe prvenstveno globalna ekonomija, teško je zamisliti bez pomorskog prijevoza robe. Investitori na pomorskom tržištu, brodovlasnici ili prijevoznici, predviđaju osnovni povrat svojih kapitalnih ulaganja kroz vozarine. Slijedom toga, na položaj i konačni opstanak prijevoznika na tržištu najviše utječu vozarinski ciklusi, koji pak ovise o potražnji i ponudi brodova. Kao što je povijesno dokazano, što su veće vozarine, više je narudžbi za nove brodove u brodogradilištima. Većina čimbenika koji utječu na odluke prijevoznika, posebno onih koji se odnose na narudžbe, na taj način proširuju svoj utjecaj na poslovanje i zaradu brodogradilišta. Konkurencija između brodogradilišta, u cilju privlačenja prijevoznika i osiguranja novih narudžbi ili narudžbi veće vrijednosti, rezultira proširivanjem kapaciteta, skraćivanjem rokova isporuke, privlačnijim dizajnom brodova, snižavanjem cijena, itd. Praćenje fluktuacija na tržištu i razumijevanjem utjecajnih čimbenika u vozarinskom segmentu i segmentu brodogradnje, važan je posao koji prati proces donošenja poslovnih odluka prijevoznika, naručitelja prijevoza i brodograditelja. Jedna od temeljnih poslovnih odluka a također i nedoumica navedenih poslovnih subjekata jest, u kojem vremenskom trenutku prihvatiti koji ugovor o prijevozu, odnosno kupoprodaji broda. Kroz naredni tekst nastoji se dati odgovor na ovo pitanje, te kroz analizu i diskusiju mogućih rješenja, zauzeti optimalnu poslovnu poziciju.

Temeljne poslove koje obavlja prijevoznik mogu se podijeliti u dvije glavne skupine. U prvu pripadaju poslovi vezani za upravljanje brodom ili flotom brodova koji predstavljaju opsežan i značajan rad, ali ne onaj koji osigurava zaradu u kontekstu optimalnog poslovanja. Druga skupina uključuje poslove koji se odnose na ugovaranje brodova na pomorskom tržištu u kontekstu optimalnog poslovanja. Ovo znači, postaviti ili ugovoriti brod(ove) na pravo mjesto, u pravo vrijeme u cilju ostvarenja maksimalne zarade. Na drugi način iskazano, prijevoznik mora pravovremeno donijeti valjanu odluku o segmentu tržišta na kojem će ugovoriti brod (segment ugovora na putovanje, segment ugovora na vrijeme), o povlačenju broda s tržišta te na kojim rutama nastojati zadržati brod. Valja naglasiti da se u tekstu koristi izraz prijevoznik kojim se objedinjuju izrazi vlasnik broda, brodar ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza. Izraz naručitelj kroz naredni tekst označuje ugovornu stranu koja od prijevoznika naručuje prijevoz stvari, osoba, tegljenje, odnosno potiskivanje i obavljanje drugoga pomorskog plovidbenog posla. Također, iz razloga lakšeg razumijevanja, valja naglasiti da se u tekstu često izmjenjuju izrazi ugovaranje i poslovanje, ovisno o kontekstu u kojem se navode. Razlog tome je što način i rezultati poslovanja, pa i sam opstanak prijevoznika na pomorskom tržištu, uvelike ovise o uspješnosti ugovaranja brodova i provedbi ugovornih obveza u praksi.

Svaka promjena unutar ciklusa na pomorskom tržištu (u nastavku - pomorskog ciklusa) za prijevoznika predstavlja novu priliku za zaradu. U periodu od samo nekoliko mjeseci, zarada

prijevoznika može značajno porasti ili opasti, dok se vrijednost njegove flote može izmijeniti u protuvrijednosti izraženoj u milijunima dolara. Ovo je način na koji pomorsko tržište utječe na poslovno odlučivanje prijevoznika. Konačni cilj poslovanja je iskoristiti prednost pomorskog ciklusa u svrhu ostvarenja "kupiti jeftino, a prodati skupo". Uspješnost prijevoznika u navedenom kontekstu ovisit će o njegovoj vještini i sposobnosti da prepozna ili još bolje, predvidi i pravilno protumači kretanje vozarina na pomorskom tržištu. Na temelju ovakvih saznanja prijevoznik postavlja optimalnu poslovnu odluku glede upošljavanja, odnosno ugovaranja broda u određenom segmentu pomorskog tržišta, te njegova postavljanja na određenoj ruti. Valja naglasiti da uspješnost ne ovisi samo o vještini predviđanja i tumačenja kretanja vozarina i ciklusa. Primjerice, ako prijevoznik pravilno predvidi kretanje vrha ciklusa, a naručitelj broda ima isto ili slično gledište, dugoročni se brodarski ugovor na vrijeme neće zaključiti. Također, u vrijeme niskih vozarina, prijevoznik će možda biti spreman jeftino kupiti brod, ali je pitanje hoće li potencijalni prodavatelj htjeti jeftino prodati brod. Prilikom za zaradu najbolje će iskoristiti oni koji znaju procijeniti i protumačiti stanje na tržištu ili još bolje, oni koji znaju protumačiti posljedice trenutnog razvoja tržišta.

S ekonomskog stanovišta, svaki pomorski ciklus je jedinstven. U svrhu boljeg razumijevanja stanja na tržištu, potrebno je postaviti teorijsko objašnjenje kako se kretanje vozarinskog tržišta ostvaruje. Pri tome često se kreće od modela ponude i potražnje sličnog onome kojeg ekonomisti koriste u svrhu analize tržišta robe. U ovom slučaju, teorijski model kojim se pojednostavljuje stvarnost, treba objasniti mehanizam određivanja vozarina na dosljedan način.

Radi složenosti pomorskog tržišta potrebno je odrediti i sortirati po važnosti utjecajne čimbenike. Iz razloga jednostavnosti analize, između mnogih, izdvojit će se deset čimbenika od posebne važnosti. Na strani potražnje navedeni čimbenici su: svjetska ekonomija, pomorski promet roba, udaljenost prijevoza, slučajni poremećaji i cijena prijevoza. Na strani ponude mogu se izdvojiti: svjetska flota brodova, učinak svjetske flote, brodogradnja, povlačenje brodova s tržišta, zarada. Značaj i povezanost navedenih čimbenika u cjelinu pomorskog tržišta te postupak određivanja i odabira optimalnih opcija, glede ugovaranja brodova na ovom tržištu, prikazan je kroz prvi dio knjige.

Nakon postavljene odluke o upošljavanju broda i odabiru rute, prijevoznik ugovara brod s naručiteljem na putovanje za prijevoz određenog tereta između određenih luka ili ugovara brod na vremenski period ili uzima goli brod u zakup. Pored odabira optimalnih opcija glede ugovaranja, razumijevanje sadržaja i uloge pojedinih klauzula u ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, od presudne je važnosti za uspješnost poslovanja prijevoznika. Iz navedenih klauzula proizlaze ugovorna ovlaštenja, obveze i odgovornosti za svaku stranu supotpisnicu ugovora, prijevoznika i naručitelja. Budući da se "stvarno ili praktično" izvršenje ugovora o prijevozu obavlja na brodu, odnosno moru, zapovjednik broda, kao i njegovi časnici moraju vladati znanjima koja im omogućuju u potpunosti razumijevanje sadržaja i značenje ugovora o prijevozu. U drugom dijelu ove knjige daje se pregled i analiza ugovora o prijevozu prema Pomorskom zakoniku RH kao i nekih ugovora koji se uobičajeno koriste u međunarodnom prijevozu, te tumačenje pojedinih klauzula iz ovih ugovora.

Nakon sklopljenog ugovora o prijevozu stvari morem, kada brod stigne na ugovoreno mjesto, prijevoznik ustupa svoj brod naručitelju prijevoza za ugovorenu novčanu naknadu, vozarinu (freight) ili zakupninu (hire). Uobičajena praksa je da se svi pregovori između prijevoznika i naručitelja, kao i konačno sklapanje ugovora o prijevozu (charter party) vrši preko posrednika, odnosno brokera, koji za posao posredovanja ima pravo na naknadu (brokerage commission).

Ovisno o vrsti ugovora, prijevoznik će ostvarivati zaradu u dolarima po toni prevezenog tereta ili dolarima po danu zakupa. Premda u ugovoru može biti definirana bilo koja valuta, uobičajeno se definira dolar (USD) kao platežna valuta. Vozarina koju prijevoznik može postići za svoj brod utvrđuju prvenstveno snage slobodnog tržišta. Vozarina se mijenjaja ovisno o nizu čimbenika, koji između ostalog, uključuju:

- ponuda i potražnja - koliko je brodova u jednom trenutku dostupno na tržištu

- opći gospodarski uvjeti i stanje globalne trgovine
- sezonski obrasci trgovanja/industrijski ciklusi
- štrajkovi i kašnjenja u lukama
- brzina broda - plovidba smanjenom brzinom zahtijeva više brodova na tržištu
- knjiga narudžbi novih brodova – dolazak novih brodova, povećava ponudu
- recikliranje brodova - smanjuje ponudu
- prenamjena u plutajuća skladišta - smanjuje ponudu

Budući da je uloga zapovjednika u izvršenju brodarskog ugovora na putovanje ili brodarskog ugovora na vrijeme temeljni čimbenik koji utječe na poslovni uspjeh prijevoznika, pri kraju knjige se daje osvrt na ovlaštenja i odgovornosti zapovjednika broda u izvršenju brodarskog ugovora.

Terminologija koja će se, između ostalog, koristiti u daljnjem tekstu definirana je na sljedeći način:

- ugovor o prijevozu stvari morem – ugovor na putovanje (voyage charter party), ugovor na vrijeme (time charter party), ugovor o zakupu praznog broda (bareboat charter party ili charter party by demise)
- prijevoznik (owner, manager, operator) - izraz koji objedinjuje izraze: vlasnik broda, brodar ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza.
- naručitelj prijevoza ili samo naručitelj (charter ili charterer) - izraz koji označava ugovornu stranu koja od prijevoznika preuzima brod za prijevoz stvari, osoba, tegljenje, itd.
- broker ili posrednik (broker) je osoba koja posreduje između prijevoznika i naručitelja pri sklapanju ugovora o prijevozu
- vozarina (freight rate) ili zakupnina (hire) naknada koju plaća naručitelj prijevozniku za korištenje broda u svrhu prijevoza tereta kod ugovora na putovanje ili ugovora na vrijeme
- naknada brokeru (brokerage commission) je novac koji prijevoznik i/ili naručitelj plaća brokeru za njegovo posredovanje kod sklapanja ugovora. obično se izražava u postotku na vozarinu/zakupninu.
- krcatelj (shipper) je naručitelj ili od njega određena osoba koja na temelju ugovora o prijevozu stvari predaje prijevozniku radi prijevoza
- primatelj (receiver) je osoba ovlaštena da primi stvari od prijevoznika
- vrijeme stojnica (laytime, laydays) je redovito vrijeme određeno za ukrcavanje odnosno iskrcavanje tereta za koje se ne plaća posebna naknada
- vrijeme prekostojnica (demurrage) je vrijeme za koje se, preko vremena stojnica, produljuje ukrcavanje odnosno iskrcavanje tereta, a za koje se plaća posebna naknada.
- dispeč (dispatch) je naknada za uštedu vremena koju prijevoznik plaća krcatelju ili primatelju ako je prije ugovorenog vremena, ukrcao odnosno iskrcao teret na brod
- zapovjednik broda (master) - nije ili ne mora biti isto što i kapetan (captain)

## 2. Ponuda i potražnja brodova

Pomorsko tržište se može prikazati u obliku modela koji sadrži tri modula: potražnju, ponudu i tržište vozarina koje povezuje potražnju i ponudu pomoću mehanizma koji reguliraju hod novca iz jednog segmenta pomorskog tržišta u drugi. Unutar modula potražnja, svjetska ekonomija kroz poslovne cikluse i trendove regionalnog razvoja određuje ukupnu količinu tereta koja se pojavljuje u pomorskom prijevozu. Stupanj potražnje za pojedinim robama može utjecati na potrebu pomorskog prijevoza, npr. razvoj industrije čelika može utjecati na prijevoz željezne rude. Slično, promjena u udaljenosti na koju se roba prevozi utjecat će na količinu tereta koja se pojavljuje u pomorskom prijevozu. Krajnja potražnja za prijevoznu uslugu mjeri se u tonskim miljama (tM), koje su dobivene ako se tone tereta pomnože s miljama udaljenosti na koje se vrši prijevoz. U ovom kontekstu, korištenje navedene jedinice je pogodnije od korištenja nosivosti brodova, budući da se na taj način izbjegava uključivanje prosudbe o učinkovitosti brodova koji obavljaju prijevoz.

Promatrajući modul ponude valja naglasiti da, kratkoročno uzevši, svjetska flota osigurava poznati fiksni kapacitet brodova. Kada je potražnja niska, samo dio brodova bit će uposlen, dok će ostali biti prenamijenjeni ili privezani. Povećanje flote redovito se vrši kroz brodogradnju. Usluga ponude bit će također uvjetovana i učinkovitošću logistike na strani operatera te tehnološkim svojstvima brodova, posebice brzina broda i vrijeme čekanja. Primjerice, flota tankera koji plove brzinom od 12 čvorova i u povratku voze u balastu, prevest će manje tereta od flote iste veličine koja plovi brzinom od 14 čvorova i vozi u povratku cijeli ili dio tereta. Efektivnost u ovom kontekstu se često naziva produktivnošću flote i izražava se u tonskim miljama tereta nosivosti po godini. Naposljetku, poslovna politika banaka i država utječu na razvoj ponude brodova na tržištu.

### 2.1 Dinamika pomorskog tržišta

U središtu modela pomorskog tržišta na strani potražnje nalaze se krcatelji ili naručitelji, čije odluke o korištenju određenih izvora sirovina i lokacijama industrije za obradu, direktno utječu na razvoj trgovine i prijevoza u određenim područjima svijeta i na određenim rutama. Naručitelji su također osobe koje pregovaraju o visini vozarine, klauzulama u ugovorima na putovanje i ugovorima na vrijeme. Mnogi krcatelji su velike korporacije koje trguju sirovinama i raznim poluproizvodima. Posljednjih godina pridružili su im se trgovci robama i finalnim proizvodima te operateri koji posjeduju ugovore o transportu tereta za koji su potrebni brodovi. Sve ove osobe možemo objediniti u naziv "naručitelj prijevoza". Na strani ponude glavnu ulogu imaju ulagači u pomorski prijevoz. Pod ovim nazivom objedinjeni su prijevoznici i firme koje posjeduju brodove, dok im je primarni posao neka druga djelatnost, primjerice industrija prerade nafte. Ulagači u pomorski prijevoz u pregovorima s naručiteljima određuju visinu vozarina te odlučuju o gradnji novih brodova i povlačenju starih s tržišta.

Neravnoteža između modula ponude i modula potražnje upravlja s trećim modulom, tržištem vozarina, na kojem se vrše kontinuirane prilagodbe vozarina u ovisnosti o ravnoteži ponude i potražnje. Tržište vozarina kontrolira protok novca od naručitelja prema prijevoznicima za prijevoz tereta. Upravo je ovaj protok novca glavna sila koja pokreće cjelokupno pomorsko tržište. Primjerice, kada je manjak brodova na tržištu vozarine rastu, a zarada prijevoznika mijenja ponašanje i prijevoznika i naručitelja. S većom zaradom brodova, ulagači u pomorski prijevoz nastoje kupiti više rabljenih brodova, čime utječu na rast njihovih cijena. Kada rabljeni brodovi postanu preskupi, ulagači počinju naručivati nove brodove u brodogradilištima. S dolaskom novih brodova ponuda na tržištu se povećava, ali tek nakon određenog perioda kašnjenja koji obično iznosi od 1,5 do 3 godine. U međuvremenu naručitelji odgovaraju na visoke vozarine pokušajem smanjenja troškove prijevoza na način da odgađaju prijevoz robe, korištenjem bližeg izvora opskrbe ili većih brodova. Međutim, u ovom stadiju pomorskog ciklusa naručitelji ne mogu mnogo učiniti, te su prisiljeni plaćati visoke vozarine.

Kada je pomorsko tržište zasićeno ponudom brodova, proces je obrnut. Vozarine se spuštaju i često su prijevoznici prisiljeni posegnuti za vlastitim gotovinskim rezervama da bi platili operativne troškove

i kreditne kamate. Sa smanjenjem rezervi neki prijevoznici su prisiljeni prodati brod (ili više brodova) da bi došli do gotovine. Daljnjim negativnim trendom, odnosno padanjem vozarina, cijena se starijih brodova može spustiti do granice pri kojoj najbolju ponudu za njihovu kupovinu nude rezališta. Na ovaj se način ponuda brodova na tržištu smanjuje. Visina vozarine može također imati utjecaj na djelotvornost flote, primjerice, kroz smanjenje brzine na putovanjima ili privez brodova.

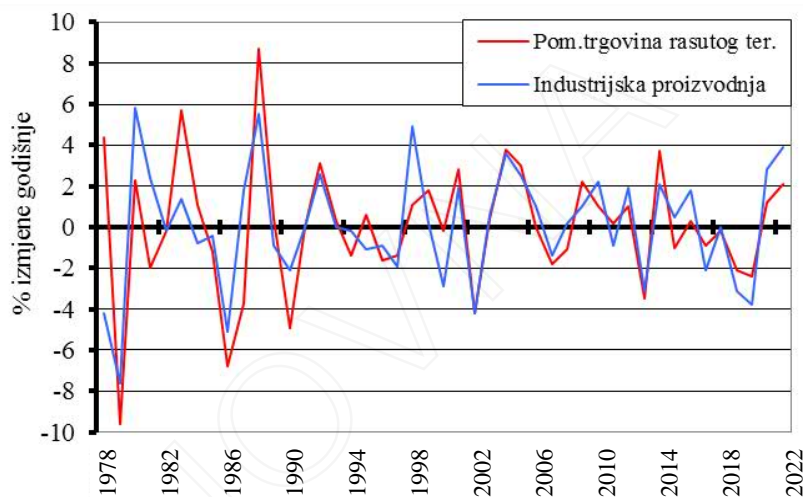
Kroz opisani model mogu se uočiti nepravilnosti u rasporedu brjegov a i dolova na krivulji kretanja pomorskog tržišta. Potražnja ima promjenjiv karakter, brzo se mijenja u nepredvidljivom smjeru, dok je ponuda troma i sporo se mijenja. Kada se tržište jedva održava u ravnoteži, kretanje vozarine pojačava čak i sitna odstupanja od ravnotežnog stanja. Iz navedenog slijedi da sporohodna ponuda stalno prati brzohodnu potražnju, ali je teško ikada dostiže. Na ovako dinamičnom tržištu, ravnoteža koja će donositi stabilnu zaradu kroz period od više godina, bit će vrlo rijetka. U središtu modela nalaze se osobe, naručitelji i prijevoznici koji pregovaraju o visini vozarine (obično preko posrednika ili brokera) za svaki brod. Ovdje je važno naglasiti da će dogovorena vozarina dijelom ovisiti i o trenutnom raspoloženju pregovarača. Primjerice, brod može biti ugovoren za 15.000 USD na dan, dok brod bliznac sljedeći dan može biti ugovoren za 25.000 USD na dan, zbog panike koja je preko noći zahvatila naručitelja na temelju glasine koju je doznao. Nema tog matematičkog modela koji može simulirati ovakvu vrstu kolebanja vozarina, što znači da, barem kratkoročno, psihologija pregovarača ima podjednako značajan utjecaj kao i temeljni utjecajni čimbenici na tržištu. Primarni cilj tržišnog mehanizma nije određivanje visine vozarine, već koordinacija rasta ponude i potražnje za pomorskim prijevozom u složenom svijetu u kojem se transport obavlja.

## 2.2 Potražnja za pomorskim prijevozom

Kao što je navedeno, potražnja za brodovima mjerena u tM tereta teško je predvidiva i brzo se mijenja, ponekad i do 20% na godinu. No, potražnja se mijenja i prema dugoročnom trendu. U protekle dvije ili tri dekade bilo je slučajeva kada je potražnja naglo porasla kroz ravnomjerni period, što se dogodilo u 60-im godinama prošloga stoljeća. Slično, bilo je slučajeva kada je potražnja stagnirala i opadala, primjerice dekada koja je uslijedila nakon naftne krize 1973 g. Najvažniji čimbenik koji utječe na potražnju brodova nesporno je svjetska ekonomija. Za očekivati je da će postojati bliska podudarnost oscilacija vozarina i ciklusa svjetske ekonomije, budući da ona uzrokuje većinu potražnje za pomorskim prijevozom; s jedne strane kroz uvoz sirovina za prerađivačku industriju te s druge strane kroz izvoz poluproizvoda i gotovih proizvoda. Da bi se mogla vršiti prosudba trenda kretanja pomorskog tržišta potrebno je razumjeti i imati ažurne podatke o hodu svjetske ekonomije. Povezanost između pomorskog prometa i svjetske industrije, međutim, nije izravna i jednostavna. Postoje dva različita aspekta svjetske ekonomije koja mogu uzrokovati promjene u potražnji za pomorskim prijevozom; poslovni ciklus i trgovački ciklus.

Poslovni ciklus je temeljni čimbenik koji utječe na vozarinski ciklus. Kolebanje u stopi ekonomskog rasta utječe na prekomorsku trgovinu proizvođači oscilirajući oblik potražnje za brodovima. Slika 1 prikazuje sličnost u kretanju ciklusa svjetske pomorske trgovine rasutim teretom i ciklusa industrijske proizvodnje. Može se uočiti podudarnost krivulja. Posebno je primjetan pad pomorskog prijevoza u odnosu na recesiju u svjetskoj ekonomiji u 1978. i 1986. g. Budući da svjetska industrijska proizvodnja ima glavni utjecaj na potražnju roba, u prijevozu ovo nije iznenađujuće. Razumijevanje kretanja ciklusa industrijske proizvodnje ili ekonomskog ciklusa od presudne je važnosti u postupku vršenja analize potražnje za pomorskim prijevozom. Navedeno kretanje svjetskog ekonomskog ciklusa uzrokovano je kombinacijom vanjskih i unutarnjih čimbenika. Vanjski čimbenici uključuju događaje poput naglih promjena u cijeni roba, primjerice nafte ili rat koji uzrokuju nagle promjene u potražnji. Unutarnji čimbenici odnose se na dinamičku strukturu same svjetske ekonomije, koji prvenstveno vode prema kritičnim, a ne linearnim promjenama kretanja ciklusa. Među najvažnije čimbenike koji uzrokuju kretanje ekonomskog ciklusa najčešće se navode: množitelj i akcelerator, vremensko zaostajanje, trgovina dionicama i psihologija masa.





Slika 1. Usporedba ciklusa svjetske pomorske trgovine rasutim teretom i ciklusa industrijske proizvodnje izražen u % godišnje izmjene

*Izrađeno na temelju podataka Bloomberg*

Glavni unutarnji mehanizam koji utječe na ciklično kretanje je međuočnos između potrošnje i ulaganja. Zarada, odnosno BDP, može se potrošiti u obliku ulaganja u investicije ili na kupovinu roba. Porast investiranja generira porast potražnje od strane zaposlenika kroz investicijski množitelj. S porastom potražnje raste zarada investitora i kreću nova ulaganja u investicije kroz investicijski akcelerator. Zaostajanje između ekonomskih odluka i njihove implementacije utječe također na ciklično kretanje ekonomije, a time i vozarina. Trgovanje dionicama ima kratkoročni učinak u obliku naglih porasta potražnje, tijekom prilagodbe cijena industrijskih dionica u vrijeme poslovnog ciklusa. Prema teoriji "neispravljenih grešaka", ako pojedinci u skupini djeluju neovisno jedan o drugom, greške u njihovim postupcima međusobno se poništavaju. Međutim, ako pojedinci djeluju na neki način povezano, primjerice, imitirajući jedan drugog, tada će se ubrzo pojaviti određeni trend djelovanja koji može imati učinak na cjelokupnu ekonomiju. Na ovaj način optimizam ili pesimizam skupine pozitivno ili negativno utječe na trgovanje dionicama, a time i kretanje ciklusa.

Svi navedeni čimbenici doprinose cikličnom kretanju svjetske ekonomije, premda u kontekstu pomorskog tržišta, odstupanja od trenda koja oni proizvode nisu značajnije izražena da bi dovela u pitanje poslovanje dobrog prijevoznika. Vrlo izražena odstupanja od trenda uglavnom su povezana s nasumičnim šokovima koji dolaze u periodima izvan normalnih poslovnih ciklusa. Nadovezujući se na već navedeno, poslovni ciklus u svjetskoj industriji je najvažniji čimbenik koji utječe na kratkoročne oscilacije u prekomorskoj trgovini i potražnji za brodovima.

### 2.3 Ponuda brodova na pomorskom tržištu

Odgovor na potražnju za pomorskim prijevozom roba pojavljuje se u obliku ponude brodova koja izražava određen period zadržke, odnosno tromost u praćenju same potražnje. Osnovni razlog navedenom kretanju ponude leži u činjenici da je za gradnju novog broda potrebno izvjesno vrijeme izraženo u mjesecima, a također kašnjenje u isporuci broda iz brodogradilišta može biti 2-3 godine, ovisno o zauzetosti kapaciteta brodogradilišta. Stoga, tržište neće odmah reagirati na naglu potražnju za pomorskim prijevozom. Budući da je vijek trajanja broda obično od 15 do 30 godina, nagli pad u potražnji za prijevozom bit će sporo praćen s padom ponude, naročito ako se na pomorskom tržištu nalazi veliki višak brodova.

Glavninu utjecaja ili kontrole nad ponudom brodova imaju četiri grupacije; prijevoznici, naručitelji, banke koje financiraju brodarstvo i različite organizacije i ustanove koje donose propise glede sigurnosti na moru. Prijevoznici, posebice brodovlasnici, imaju najveći utjecaj, budući da oni

naručuju nove brodove, ili odlučuju o trenutku kada će se brod povući s tržišta. Naručitelji mogu i sami postati prijevoznici, kupujući brodove ili ih uzimajući u zakup na vrijeme. Banke direktno utječu na investicijsko ulaganje u nove i polovne brodove, te vrše financijski pritisak na prijevoznike koji vodi do odlaska brodova u rezalište, u vrijeme niskih vozarina. Organizacije i ustanove koje propisuju regulacije utječu na ponudu brodova kroz regulativu sigurnosti i zaštite morskog okoliša. Primjerice, prema nadopuni IMO regulacije I3G iz Prosinca 2003, tankeri s jednostrukim trupom moraju biti povučeni s tržišta do kraja 2010.g.

Osnovni problem s kojim su suočeni analitičari pomorskog tržišta predstavlja preciznost, odnosno nepreciznost referentnog modela razumijevanja međuodnosa različitih čimbenika, koji utječu na ponudu brodova, primjerice visine vozarina i narudžbe novih brodova. Činjenica da su visoke vozarine u prošlosti stimulirale narudžbe novih brodova ne znači da će se isti slučaj ponoviti svaki puta u budućnosti. Ponašanje pomorskog tržišta nemoguće je protumačiti isključivo na temelju ekonomskih modela. U 1973 g. kada su vozarine bile vrlo visoke, brodovlasnici su naručivali više tankera, nego što je bilo potrebno prema najoptimističnijim predviđanjima porasta prijevoza nafte. Slično, 1982. i 1999. g. kada su vozarine bile niske, zabilježen je nagli porast u narudžbi novih brodova za prijevoz rasutih tereta.

## 2.4 Vrste i tipovi teretnih brodova

Suvremeni teretni brodovi kreću se od malih dužobalnih do vrlo velikih brodova za prijevoz rasutih tereta i ultra velikih tankera, koji su podjeljeni u nekoliko vrsta i tipova brodova. Upotreba donjih izraza brzo se razvija, te izrazi nisu točno definirani, već su više indikativni. Navedeni pojmovi odraz su trenutne tržišne prakse, a ne postavljanja definicija na tržištu. U svrhu jasnoće i razumijevanja teksta koji slijedi nakon ovog poglavlja, učinjena je podjela na vrste i tipove teretnih brodova u skladu s navedenim.

Brodovi za rasute terete:

- Handysize: oko 20/35.000 dwt, četiri ili pet skladišta. Palubne dizalice od 25-35 tona
- Handymax oko 36/49.000 dwt, pet skladišta. Palubne dizalice od 25-35 tona
- Supramax/Ultramax oko 50/66.000 dwt. Palubne dizalice od 25-40 tona koje su obično opremljene vlastitim grabilicama
- Panamax/Kamsarmax oko 65/82.500 dwt, sedam skladišta. Obično bez palubnih dizalica
- Post Panamax/Mini Cape oko 87/120.000 dwt, sedam skladišta. Bez palubnih dizalica
- Capesize oko 120/200.000 dwt, devet skladišta.
- Gearless Very large Ore Carrier, također Valemax, Chinamax oko 220/400.000 dwt, sedam skladišta. Bez palubnih dizalica

Tankeri za ulja, proizvode i kemikalije:

- Handysize oko 10/37.000 dwt
- MR (srednji domet) MR1 35.000-44.999 dwt
- MR2 45.000-54.999 dwt
- Panamax oko 60/80.000 dwt (naziva se i LR1 ako su tankovi premazani za rafinirane proizvode)
- Aframax (Average Freight Rate Assessment) oko 90/120.000 dwt (također se naziva LR2 ako su tankovi premazani za rafinirane proizvode)
- Suezmax oko 120/160.000 dwt
- VLCC oko 240/320.000 dwt

Brodovi za prijevoz ukapljenog plina:

- Ukapljeni naftni plin (LPG):
- Small Gas Carrier (pod tlakom) <4.999 cbm
- Small Gas Carrier (poluhlađeni, pod tlakom) 5.000-14.999 cbm

- Handysize Gas Carrier (može biti poluhlađen ili potpuno hlađen) 15.000-24.999 cbm
- Medium Gas Carrier (potpuno hlađen) 25.000-39.999 cbm
- Large Gas Carrier (LGC-potpuno hlađen) 40.000-59.999 cbm
- Very Large Gas Carrier (VLGC-potpuno hlađen) > 60.000 cbm
- Ukapljeni prirodni plin (LNG):
- Small Scale LNG <36.000 cbm
- Med Max LNG 36.000-89.999 cbm
- Lower Conventional LNG 90.000-14.9999 cbm
- Upper Conventional LNG 145.000-208.999 cbm
- Q-Flex LNG 209.000-219.000 cbm
- Q-Max LNG > 220.000 cbm

Specijalni brodovi:

- OO - brod koji je prilagođen za prijevoz nafte i rude
- OBO - brod opće namjene prilagođen za prijevoz nafte, rasutih tereta i rude
- Tweendecker/ Multi-purpose (MPP) - brod s jednom ili više paluba za prijevoz generalnog tereta, kontejnera, rasutog i tekućeg tereta
- Reefer - brod za meso, ribu, voće i povrće
- RO/RO - brod za teret na kotačima
- PCC (Pure Car Carrier)
- PCTC (Pure Car/Truck Carrier)

Brodovi za prijevoz kontejnera:

- Ultra Large Container Ship (ULCS) - nosivosti 18.000-23.000 TEU
- Very Large Container Ship (VLCS) - nosivosti 14.500-17.999 TEU
- Neopanamax - nosivosti 10.000-14.499 TEU
- Post-Panamax - nosivosti 5.200-9.999 TEU
- Panamax - nosivosti 3.000-5.199 TEU

Kao što je prethodno rečeno, ova podjela je indikativna, nije točno definirana, međutim odraz je trenutne tržišne prakse, te će se stoga koristiti u daljnjem tekstu.

### 3. Indeksi baltičke burze (Baltic Exchange Indices) i Worldscale

Radi lakšeg razumijevanja daljnjeg teksta, u ovom poglavlju razmatraju se osnovni pokazatelji kretanja pomorskog tržišta, koji imaju posebnu važnost pri sklapanja ugovora o prijevozu stvari morem. Indeksi baltičke burze i Worldscale u osnovi daju uvid u promjene vozarina i zarade prijevoznika kroz vrijeme. Odgovorne osobe u odjelu ugovaranja brodova (chartering department) u uredu prijevoznika i uredu naručitelja, kao i brokri će svakodnevno pratiti kretanje ovih pokazatelja.

#### 3.1 Indeksi baltičke burze

Baltička burza (Baltic Exchange) je burza sa sjedištem u Londonu koja investitorima i trgovcima u stvarnom vremenu pruža informacije o pomorskom prijevozu radi namirenja fizičkih i derivativnih ugovora o prijevozu. Burza ima regionalne urede u Singapuru, Šangaju i Ateni. Baltička burza trenutno pruža sljedeće usluge:

- nezavisne, kvalitetne informacije o vozarinama za suhe, tekuće terete i ukapljene plinove
- samoregulirano tržište ugovaranja brodova, kupoprodaje brodova, te vozarinskih derivata
- središnji forum za konkurentne interese na tržištu vozarina
- okvir koji osigurava visoke standarde poslovne prakse i suradnje
- poslovni prostori za članove u Londonu

Članovi baltičke burze plaćaju godišnju članarinu. Ove naknade su raznovrsne i uključuju sve, od jednostavnog pristupa web stranici Baltic Exchange i informacija o indeksima do potpunog korištenja usluga rješavanja sporova na baltičkoj burzi i rješavanja (FFA, forward freight agreements). Baltička burza prikuplja svakodnevno podatke iz prakse, te objavljuje nekoliko indeksa važnih za svijet pomorstva. Ovi indeksi su rezultat procjene cijene prijevoza tereta morem od strane vodećih brokera. Koriste se kod pregovora i formiranja vozarina pri ugovaranju prijevoza tereta a također se koriste i u trgovini vozarinskim derivativima (freight derivatives). Indeksi baltičke burze dijele se u 4 grupe:

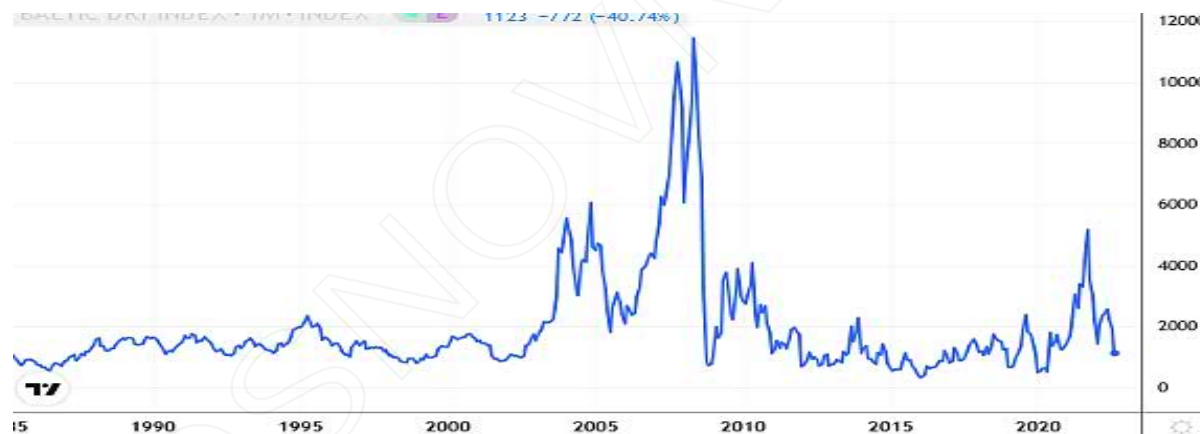
- brodovi za prijevoz suhih rasutih tereta (dry indices): baltic dry indeks, capesize indeks, panamax indeks, supramax indeks, handysize indeks, sale & purchase, recycling, Opex (operating expenses or expenditure)
- brodovi za tekuće terete (tanker indices): clean, dirty, sale & purchase, recycling, Opex
- brodovi za prijevoz ukapljenog plina (gas indices): LNG, LPG, Opex
- brodovi za prijevoz kontejnera, (container indices): freightos baltic container index (FBX)

BDI (Baltic Exchange Dry Indeks) je temeljni pokazatelj kretanja vozarina za brodove za rasute terete i temeljni pokazatelj prometa roba na pomorskom tržištu. BDI je ponderirani prosjek zarade ugovora na vrijeme (timecharter average assessments), proračunato na temelju sljedećih indeksa: Baltic Exchange Capesize Index (40%), Baltic Exchange Panamax Index (30%) i Baltic Exchange Supramax Index (30%). Baltička burza uzima u proračun podatke za različite veličine/tipove brodova, tipične rute ovih brodova, te primjenjuje različite postotke učešća u indeksima (Tablica 1).

Tablica 1. Neke od ruta i omjeri u indeksu koji ulaze u proračun baltičkih indeksa

Indeks	Tip broda	Ruta	Opis	DWT	% u indeksu
BCI, BDI	Capesize	C2	Tubarao / Rotterdam	160.000	10%
"	"	C4	Richards Bay / Rotterdam	150.000	5%
BPI, BDI	Panamax	P1A 03	Transatlantic RV		25%
"	"	P2A 03	SKAW-GIB/FAR EAST		25%
BSI, BDI	Supramax	S1A	Antwerp-Skaw Trip Far East		12.5%
"	"	S2	Japan-SK/NOPAC or Australia rv		25%
BHSI, BDI	Handysize	HS4	USG trip USG or NCSA to Skaw-Pass	28.000	12.5%
"	"	HS5	SE Asia trip via Australia to Sing/Jap	28.000	25%

Svi ovi prosjeci ugovora na vrijeme izračunavaju se na temelju prosječnih vozarina na glavnim rutama, prema ocjeni panela konkurentnih brokera koji su članovi baltičke burze. BDI pruža dobar opći uvid u potražnju i ponudu brodova na tržištu suhog rasutog tereta. Slično, baltička burza objavljuje ostale indekse kako je gore navedeno. Primjerice, Baltic exchange dirty tanker index (BDTI) je izveden iz i sažima vozarine za brodove na rutama gdje se prevoze sirova nafta i teški naftni ostaci. Slika 2 prikazuje kretanje indeksa u periodu od 1986. do 2021.



Slika 2. Kretanje Baltic dry indeksa (BDI)

Izvor: Bloomberg

Zarada koju ostvaruje prijevoznik na otvorenom pomorskom tržištu kao i postavljanje konačne odluke koji ugovor prihvatiti, ovisit će o nizu čimbenika a jedan od primarnih su operativni troškovi poslovanja broda. Postoje osnovni troškovi, koji se još zovu i fiksni troškovi i na koje ne utječe specifično putovanje broda. Zatim postoje troškovi putovanja, koji se još zovu i varijabilni troškovi i koji su specifični za pojedino putovanje. Svi ovi troškovi mogu se izraziti kao svota za cijelo putovanje ili cijeli ugovor, kao svota po toni nosivosti, te najčešće kao svota po danu putovanja.

Primarni osnovni troškovi nastali pri upravljanju brodom:

1. kapitalni trošak broda, koji će se obično iskazati kao trošak amortizacije (kapitalni trošak podijeljen s brojem godina za koje se očekuje da će brod biti u eksploataciji, umanjeno za očekivanu vrijednost rashodovanog broda na kraju radnog vijeka) plus financijski trošak kapitala, koji može djelomično biti u obliku bankovnog kredita (hipoteke)
2. plaće posade, prekovremeni rad, mirovinski doprinosi, osiguranje, putni troškovi
3. opskrba hranom
4. osiguranje (trup i strojevi te zaštita i odšteta)
5. porez na tonažu i naknade za upravljanje
6. rezervni dijelovi, ulje za podmazivanje.
7. periodični troškovi kao što su dokovanje, posebni pregledi, popravci i servisi

Uz navedeno, postoje i troškovi koji su specifični za putovanje a među primarne pripadaju:

1. gorivo, lučki troškovi, troškovi stivadora/ukrcaja/iskrcaja ako ih plaća prijevoznik, pristojbe za kanale
2. posebni troškovi, poput premije osiguranja od ratnog rizika, osiguranje za prekomjerno star brod, porez na vozarinu, lokalni porezi i/ili pristojbe, porez na dohodak, dispeč, itd.

Valja naglasiti da su svi proračuni za baltičke indekse izrađeni, te podatci publicirani na osnovi zarade ekvivalenta ugovora na vrijeme (TCE, time charter equivalent). TCE se često koristi kod usporedbe vozarina za različite vremenske periode. Ovo je mjera koja se koristi za izračun prosječnog dnevnog prihoda broda. Protuvrijednost ugovora na vrijeme izračunava se tako da se uzmu prihodi od putovanja, oduzmu troškovi putovanja, uključujući gorivo, troškove kanala i luke, a zatim se ukupni iznos podijeli s trajanjem kružnog putovanja (tamo i natrag) u danima. Pomorskim tvrtkama daje alat

za mjerenje promjena u određenom vremenskom razdoblju. Dakle, TCE je metoda za određivanje neto dobiti ili gubitka upravljanja brodom dnevno. Formula za proračun TCE:

$$\text{TCE na dan} = (\text{Neto vozarina} - \text{troškovi putovanja}) / \text{broj dana putovanja}$$

BDI je nasljednik indeksa koji se je zvao Baltic Freight Index (BFI) i postao je operativan 01.11.1999. Postupak i formula za proračun BDI se mijenjala kroz vrijeme u više navrata, te posljednja verzija je dana sljedećim izrazom:

$$\text{BDI} = (\text{Capesize TCavg} * 0.4 + \text{Panamax TCavg} * 0.3 + \text{Supramax TCavg} * 0.3) * 0.1$$

gdje je TCavg = Time charter average (prosjeci za ugovore na vrijeme)

Prosjeci za ugovore na vrijeme (TCavg) izračunavaju se na temelju prosječnih vozarina na glavnim rutama, prema ocjeni panela konkurentnih brokera koji su članovi baltičke burze. Baltic dry index, koji se objavljuje svakodnevno, tržišni je barometar i vodeći pokazatelj stanja na pomorskom tržištu. BDI pruža ulagačima uvid u visinu vozarine, međudnos ponude i potražnje brodova, ali i pomaže u određivanju pomorskog trgovinskog trenda, te vrijednosti, odnosno cijene vozarinskih derivata. Prijevoznici koriste indeks za praćenje i zaštitu od pada vozarine. Naručitelji, s druge strane, koriste ga za ublažavanje rizika od povećanja vozarine. BDI smatra se vodećim pokazateljem gospodarske aktivnosti jer porast transporta rasutih tereta signalizira porast potražnje i potrošnje sirovina za daljnju proizvodnju.

### 3.2 Worldscale

Worldscale (worldwide tanker nominal freight scale) je nominalna ljestvica vozarine koja se primjenjuje na prijevoz nafte i naftnih derivata morem. Ovu publikaciju zajednički sponzoriraju i izdaju Worldscale Association (London) Limited i Worldscale Association (NYC) Inc. te je gotovo nemoguće poslovati tankerima bez pristupa podacima iz ove publikacije. Ovo je i vozarinski indeks za tankere koji pruža metodu izračunavanja vozarine primjenjive za prijevoz nafte prema standardnom brodu na kružnom putovanju iz jedne ili više ukrcajnih luka u jednu ili više iskrcajnih luka. Uključuje troškove povezane s lukama, tranzitne pristojbe, te troškove goriva procijenjene u odnosu na worldscale standardni brod (worldscale standard vessel).

Rezultat proračuna je prikazan u obliku podataka nominalne ljestvice vozarine u dolarima po toni prevezenog tereta. Njegovo načelo je osigurati isti neto povrat dnevno, bez obzira na putovanje obavljeno za worldscale standardni brod pri WS100. Vozarina za dati brod i putovanje obično se izražava u postotku od objavljene vozarine i trebao bi odražavati potražnju za brodovima u vrijeme ugovaranja. Prema tome, WS100 ili worldscale 100 znači 100 od 100 posto objavljene vozarine ili, drugim riječima, sama objavljena vozarina, koja se ponekad naziva i worldscale flat, dok WS270 znači 270 posto objavljene vozarine, WS35 znači 35 posto objavljene vozarine. Kao i kod baltičkih indeksa, svi proračuni za worldscale su izrađeni, te podatci publicirani na osnovi ekvivalenta ugovora na vrijeme (TCE). Tablica 2 prikazuje vozarine prema worldscale i TCE proračunu UNCTAD-a.

Vozarine se temelje na brodu ukupne nosivosti 75.000 tona, prosječne brzine 14,5 čvorova s dnevnom potrošnjom goriva od 55 tona, koji obavlja kružno putovanje (putovanje i povratno putovanje) i izražene su u dolarima po toni prevezenog tereta. Vozarine se pripremaju uzimajući u obzir ukrcajne i iskrcajne luke. Vozarine za bilo koju kombinaciju luka ili područja prekrcaja mogu se izračunati s do pet luka ukrcaja i deset luka iskrcaja. Proračunava se najjeftinija ruta, uzimajući u obzir udaljenost, kanale i naknade za peljarenje. Najkraći put ne mora nužno proizvesti najjeftiniju vozarinu. Vozarine se revidiraju godišnje koristeći ažurirane cijene goriva, lučke troškove i tečajevе valuta.

Worldscale također uključuje prekostonjnice i razne druge troškove. Brodovi različitih veličina imaju različite prekostonjnice. One se povećavaju ili smanjuju u skladu s dogovorenom vozarinom prema worldscale, ali danas i prijevoznici i naručitelji teže ugovaranju prekostonjica po dnevnoj paušalnoj



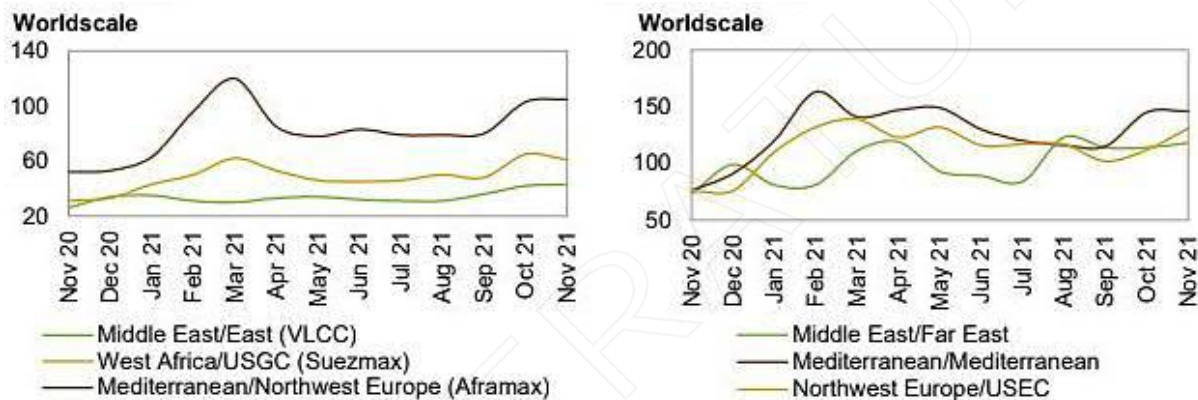
svoti. Prekostonjnice (demurrage) počinju nakon isteka 72 sata ukupnog vremena stojnica SHINC (saturdays, sundays and holidays included), koje je dopušteno za ukrcaj i iskrcaj. Valja napomenuti da se dispeč (despatch money) ne plaća u tankerskom prijevozu.

Tablica 2. Trenutne vozarine i vozarine na vrijeme, brodovi za naftu i produkte, (Worldscale i USD/dnevno)

		Godina	2019			2020			
		Mjesec	12	1	2	3	4	5	6
VLCC	Arapski zaljev-Japan	Worldscale	105	100	48	137	174	66	57
		USD/dan	87800	63500	16500	12400	170900	57700	38800
	Arapski zaljev-Kina	Worldscale	109	94	44	125	159	60	52
		USD/dan	83400	70000	18300	128200	176000	538000	40600
	Arapski zaljev-NWEuro.	Worldscale	61	127	33	127	104	38	106
		USD/dan	66100	63200	20900	205600	169200	169400	167000
Suezmax crude	W Afika-NW Europa	Worldscale		136	82	126	146	82	49
		USD/dan	57800	54800	26400	59700	77400	37600	14400
Aframax crude	Karibi-E obala SAD	Worldscale	225	324	169	161	155	122	68
		USD/dan	53800	91600	36900	39700	41300	28000	5300
MR1 product	Baltik- UK	Worldscale	205	190	195	187	247	160	103
		USD/dan	22300	18400	21400	22800	36400	19300	6900
MR1 product	SAD Gulf- NW Europa	Worldscale	122	161	97	120	150	108	76
		USD/dan	10700	16100	5200	13600	22100	13000	5200
LR1 product	Arapski zaljev-Japan	Worldscale	157	127	100	153	304	254	82
		USD/dan	2300	12300	9900	28600	70400	56700	10800
LR2	Arapski zaljev-Japan	Worldscale	156	121	93	155	319	263	87
		USD/dan	31600	15800	11600	40400	102200	81400	17000

Prema UNCTAD-u

Worldscale pojednostavljuje ugovaranje tankera jer su vozarine izražene u postotku worldscale -a. Time se smanjuje posao izračuna troškova putovanja i skraćuje vrijeme pregovora. Korištenje worldscale ekvivalenata poboljšava i pojednostavljuje usporedbu tržišta tereta. Tržišne razine ili stanje tržišta za različite veličine brodova i rute mogu se ocijeniti i usporediti. Slika 3 prikazuje worldscale podatke za različite tipove tankera na različitim rutama u obliku grafa.



Slika 3. Worldsale prikaz u obliku grafa, lijevo trenutne vozarine za naftu, desno trenutne vozarine za produkte

Izvor: Platts, OPEC, Argus media

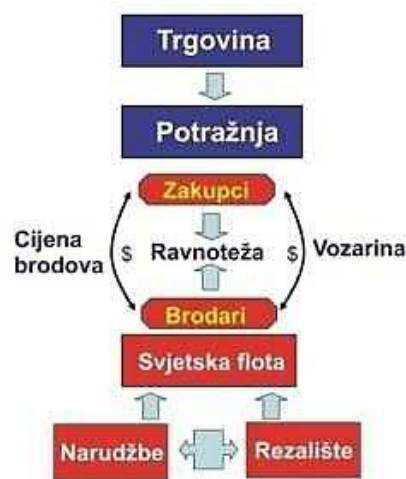
Ako su brodovi ugovoreni paušalno (lumpsum ili u dolarima po toni) na različitim rutama, teško je doći do bilo kakvih informacija o tržišnoj razini, odnosno stanja na tržištu. Paušalni podaci odražavaju različite udaljenosti i vrijeme putovanja, a ne čimbenike poput veličine broda i ponude i potražnje. Brodovi ugovoreni u worldscale ekvivalentu pružaju jasnije tržišne informacije / pokazatelje.

#### 4. Utjecaj pomorsko-tržišnih faktora na vrednovanje broda i vozarina

Pomorsko tržište može se podijeliti na dva glavna segmenta – linijsko i otvoreno (slobodno) tržište. Linijskim brodarstvom obavljaju se redovni prijevozi tereta na uobičajeno ustaljenim linijama koji se najčešće prevoze u kontejnerima. Otvoreno tržište ima dva glavna sektora; sektor tekućih tereta i sektor rasutog tereta, za koje su svojstvene velike fluktuacije u vozarinama.

Poslovanje u slobodnom brodarstvu, na otvorenom pomorskom tržištu, vrši se u uvjetima gotovo čiste konkurentnosti, dok čimbenici koji utječu na ponašanje otvorenog pomorskog tržišta obično imaju karakter slučajnih procesa. Slika 4 prikazuje čimbenike koji održavaju ravnotežu spomenutog tržišta.

Postavljanje ispravne poslovne odluke prijevoznika na tržištu najčešće se tumači kroz razumijevanje korelacije tehnoloških i tržišnih parametara te primjenu rezultata dosadašnjih istraživanja. U tehnološke parametre broda ubrajaju se: cijena broda, starost, nosivost broda, brzina, potrošnja goriva, troškovi poslovanja, troškovi održavanja i poslovna politika kompanije. U tržišne parametre uvršteni su: vozarina (kratkoročne i sezonske fluktuacije, dugoročne fluktuacije ili ciklusi), stopa promjene trenutne vozarine, kolebanje tržišta, premija rizika, kamatna stopa, makro–ekonomske varijable.



Slika 4. Ravnoteža otvorenog pomorskog tržišta

Otvoreno pomorsko tržište obuhvaća četiri segmenta ili podržništva, a to su: tržište ugovora na putovanje, tržište ugovora na vrijeme, tržište rabljenih brodova i tržište novih brodova, što prikazuje Slika 5. Neki autori dodaju i peti segment, tržište dotrajalih brodova, odnosno brodova koji idu u rezalište. Nadalje, moglo bi se objediniti tržište ugovora na putovanje i tržište ugovora na vrijeme u jedan segment, te ga nazvati tržište vozarina.

A. Alizadeh i N. Nomikos [2] u članku "The dry bulk shipping market" povezuju segmentaciju pomorskog tržišta suhog tereta s enormnim povećanjem međunarodne pomorske trgovinske razmjene i specijalizacije prijevoznika te brodova za prijevoz određenih vrsta tereta na određenim rutama. Također, definiraju korelaciju između fluktuacija vozarina i kolebanja tržišta.

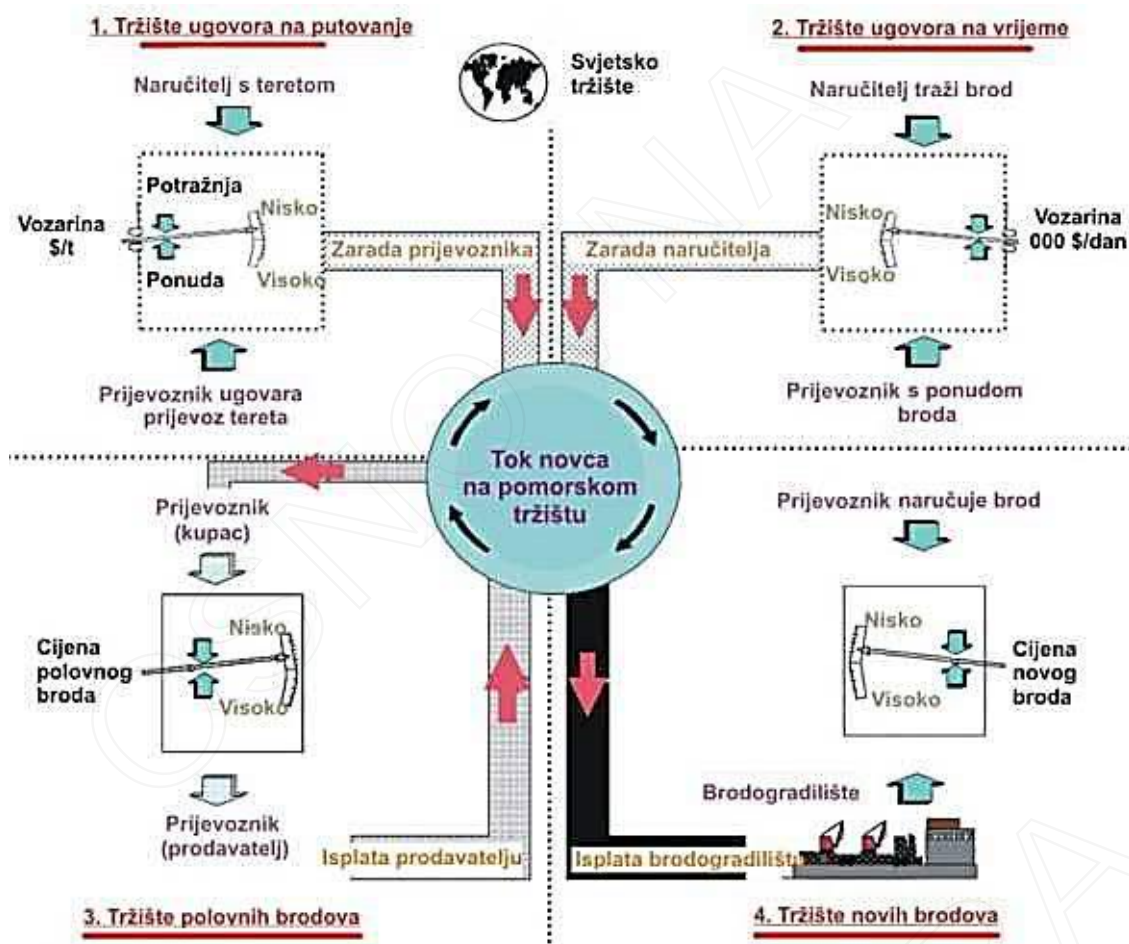
Brodovlasnik u slobodnom brodarstvu susreće se sa sljedećim temeljnim odlukama pri odabiru režima poslovanja broda:

- ugovoriti brod na putovanje,
- ugovoriti brod na vrijeme,
- povući brod iz poslovanja (tržišta).

Brodovlasnik u slobodnom brodarstvu susreće se sa sljedećim temeljnim investicijskim odlukama:

- prodati brod na tržištu rabljenih brodova,
- kupiti rabljeni brod,
- naručiti novi brod, tj. kupiti novogradnju,
- otpremiti brod u rezalište.





Slika 5. Segmenti otvorenog pomorskog tržišta

Izvor: Clarkson Research (CLRS)

U narednom tekstu razmotrit će se čimbenici koji utječu na postavljanje odluke prijevoznika, glede odabira režima poslovanja broda, odnosno oblika ugovaranja i investiranja na otvorenom pomorskom tržištu.

#### 4.1 Vremenska struktura vozarine

Jedno od osnovnih svojstava vozarine za brod, u trajanju na period nekog vremena je njena vremenska struktura. Općenito vrijedi da je visina trenutne vozarine i vozarine na kraći period vremena određena trenutnim stanjem ponude i potražnje na pomorskom tržištu, dok je vozarina na dulji period vremena određena predviđanjem stanja tržišta kroz buduće trenutne vozarine, kamatne stope i premije rizika na tržištu vozarina. Dok je vremenska struktura kamatne stope dobro definirana na temelju cijena standardnih roba na tržištu, vremenska struktura vozarina predstavlja vrlo nesiguran pojam u praksi, budući da vozarine na period vremena ne mogu biti dobivene na osnovu cijena roba na tržištu ili u prijevozu. Podaci s tržišta o plaćenju vozarini obično su nedostadni za određivanje detaljnog oblika vremenske strukture vozarine ili njenog kretanja kroz vrijeme. Kao glavni razlog ovom stanju navodi se velika nelikvidnost tržišta zakupa brodova na vrijeme koje može ostati neaktivno kroz dulji period. Uz spomenuto, dodatna otegotna činjenica je što se trajanje brodarskog ugovora može kretati od nekoliko dana pa sve do cjelokupnog eksploatacijskog trajanja broda.

Pri određivanju vremenske strukture vozarina, uobičajeno je da broj promatranja vozarina opada s duljinom vremena trajanja ugovora. Stoga, broj promatranja za određen period vremena bit će nizak, čak i za relativno vrlo dugačak period promatranja vozarina od 10 godina pa i više. Da bi stvar bila gora, mnogi su brodarski ugovori privatni i bilateralni, čiji detalji nisu dostupni javnosti. Iz tog razloga, visina

vozarine za određeni brod za određeni trenutak vremena, često nije temeljena na najboljim procjenama brokera. U praksi međutim, poslovanje broda ugovorenog na neki period vremena može se pokazati kao bolja opcija, budući da u vrijeme niskih vozarina brod može poslovati na granici troškova poslovanja ili čak i ispod ove granice. Vozarina broda ugovorenog na period vremena isplaćuje se uobičajeno u pravilnim intervalima, mjesečno ili dvomjesečno, dok se vozarina na putovanje isplaćuje prema klauzuli iz ugovora o prijevozu, obično nakon iskrcaja tereta u odredišnoj luci.

Slobodno brodarstvo sastoji se od dva glavna segmenta; poslovanja na tržištu rasutih tereta i poslovanja na tržištu tekućih tereta. Budući da su brodovi tipično dizajnirani za poslovanje na jednom od ova dva tržišta, visoke vozarine na jednom tržištu ne proizvode automatski visoke vozarine i na drugom tržištu. Međutim, Beenstock i Vergottis [5] tvrde da se vozarine na ova dva tržišta ne mogu mnogo razlikovati zbog utjecaja brodogradnje i odlaska brodova u rezalište te zbog postojanja kombiniranih brodova koji mogu poslovati na oba tržišta. Argumenti za podršku ovakve tvrdnje glase; ako se na tržištu poveća potražnja za tankerima, smanjit će se buduća potencijalna brodogradnja brodova za rasuti teret radi popunjenosti brodograđevnih kapaciteta. Ovakvo stanje dovest će do pada vozarina za tankere u relativnom odnosu na vozarine za brodove za rasuti teret.

U doba veće potražnje za tankerima, kombinirani brodovi će se prebaciti na tržište tekućeg tereta te, kratkoročno gledano, povećati ukupnu flotu tankera, sve dok povećana brodogradnja ne povрати ravnotežu tržišta. Ovakav preokret smanjuje vozarine tankera u odnosu na vozarine brodova za rasute terete. Prema ovakvom razmišljanju, ova dva tržišta su to više povezana što je starija flota brodova na tim tržištima i što je veća flota kombiniranih brodova. Prema autorima, ako su dva tržišta povezana, tada su i cijene brodova na tim tržištima povezane.

U svrhu razmatranja vremenske strukture vozarine, a nadovezujući se na Glena, Owena i van der Meera [15], može se pretpostaviti da određeni brod može biti ugovoren na T-godišnji niz uzastopnih ugovora na putovanje ili T-godišnji ugovor na vrijeme. Stohastičko kretanje vozarine  $U(t_j)$  opaža se u diskretnim vremenskim trenucima,  $t_j : j = 0, 1, \dots$ , gdje se  $t_{j+1} - t_j = \Delta$  pretpostavlja da je konstanta. Neka je  $U^T$  vozarina za T-godišnji period ugovora broda na vrijeme započet u vrijeme  $t_0$ . Pretpostavlja se da se sve isplate vozarinskih obroka ostvaruju unaprijed, u točno određeno vrijeme  $t_j$ . ako je ugovor na vrijeme trajanja dulje od  $\Delta$  tada će prema gornjoj pretpostavci vozarina na vrijeme imati trend rasta, ako se očekuje rast vozarine na putovanje i obrnuto.

Uz pretpostavku da postoji idealno tržište (nema dadžbina i troškova prijenosa vlasništva, investitori koriste sve dostupne informacije na racionalan način te preferiraju veću zaradu u odnosu na manju) te pretpostavku da za svaki brod postoji jedinstvena tržišna cijena koja je poznata i prihvaćena od strane brokera na tržištu rabljenih brodova, tada postoji jedinstvena cijena broda samo ako je očekivana trenutna zarada broda jednaka za oba režima poslovanja, ugovorenog na putovanje i ugovorenog na vrijeme. Vremenska struktura vozarine [6] na datum  $t_0$  (npr.  $U^T$  kao funkcija trajanja ugovora na vrijeme u periodu T) definirana je jednadžbom:

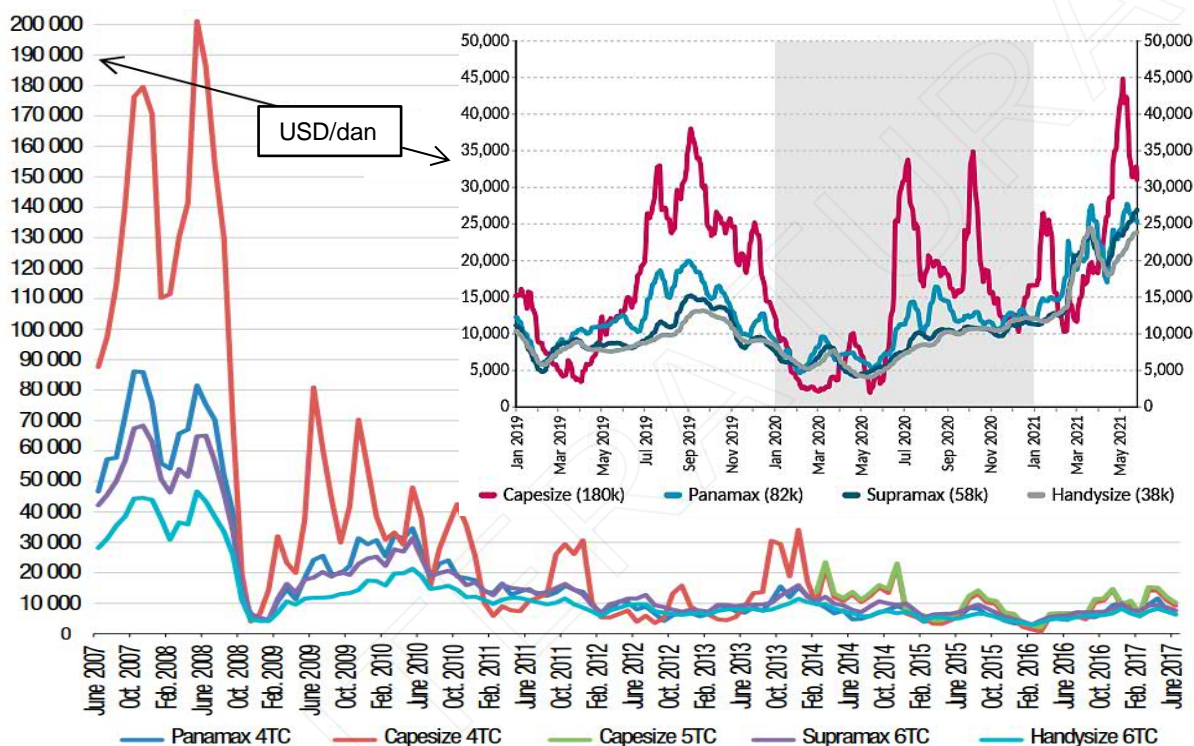
$$E_Q \left[ \sum_{j=0}^N (X^T - X_{t_j}) e^{\left( -\int_{t_0}^{t_j} r(s) ds \right)} \right] = 0 \quad (2.1)$$

gdje je uvjetno očekivanje uzeto pod pretpostavkom nerizične stohastičke mjere  $Q$ , dok je  $U^*(t_j)$  nerizična staza kretanja stohastičke vozarine na putovanje i  $r(s)$  stohastička nerizična kamatna stopa. Na stvarnom tržištu, naravno, nerizična staza kretanja vozarine ne postoji. Stoga, moguće je promatrati kretanje vozarine uz stvarnu stohastičku mjeru  $P$ . Za potrebe proračuna optimalne politike poslovanja prijevoznika, u narednom tekstu procjena tržišnih parametara učinit će se na osnovu stvarnih podataka s pomorskog tržišta uzetih u određenom vremenskom periodu.

Vjerojatno dijelom zbog činjenice dvojbenosti i teškoća pri tumačenju dostupnih podataka, ne postoji mnogo empirijskih istraživanja na polju vremenske strukture vozarina u slobodnom brodarstvu [43], [39], [14]. Novija istraživanja usredotočena su na testiranje primjene tradicionalnih teorija očekivanja na vozarinskom tržištu [17], [41], [22]. Prema tradicionalnoj teoriji očekivanja, postoje dvije hipoteze na temu vozarinskog tržišta. Prema hipotezi potpunog očekivanja, premija rizika jednaka je nuli, dok prema hipotezi očekivanja, premija rizika je konstanta. Prema empirijskim istraživanjima teorija očekivanja se ne podudara sa stvarnim stanjem na pomorskom tržištu. Kavussanos i Alizadeh, [23] tumače nepodudaranje teorije sa stvarnim podacima iz prakse kroz vremenski promjenjivu premiju rizika. U narednom tekstu, za prikaz procjene premije rizika uzet će se u obzir njena vremenska promjenljivost.

## 4.2 Ciklusi pomorskog tržišta

Poznato je da dugoročne fluktuacije vozarina, nazvane još i ciklusi pomorskog tržišta, predstavljaju glavni uzrok briga i problema koje prijevoznici, naročito oni na otvorenom pomorskom tržištu, susreću u svome poslovanju. Stoga, će se u ovom poglavlju definirati svojstva ciklusa i dati tumačenje djelovanja ciklusa u okviru pomorskog tržišta te utvrditi utjecaj ekonomskih čimbenika na kretanje ciklusa pomorskog tržišta. Ciklusi pomorskog tržišta predstavljaju glavnu pokretačku silu u cjelokupnoj strategiji poslovanja prijevoznika, naročito pri donošenju investicijskih odluka i odluka o promjeni režima poslovanja. Drugim riječima, ciklusi utječu na kretanje toka novca na pomorskom tržištu i konkurentnost subjekata tržišta. Ciklus u osnovi predstavlja vremenski period na kraju kojeg je završen slijed jednorodnih događaja. Definiran je amplitudom ( $A$ ) i učestalošću ( $F$ ). Prema navedenom, ciklus  $C$  je definiran kao funkcija  $C_{t_{1-n}} = f(A, F)$ .



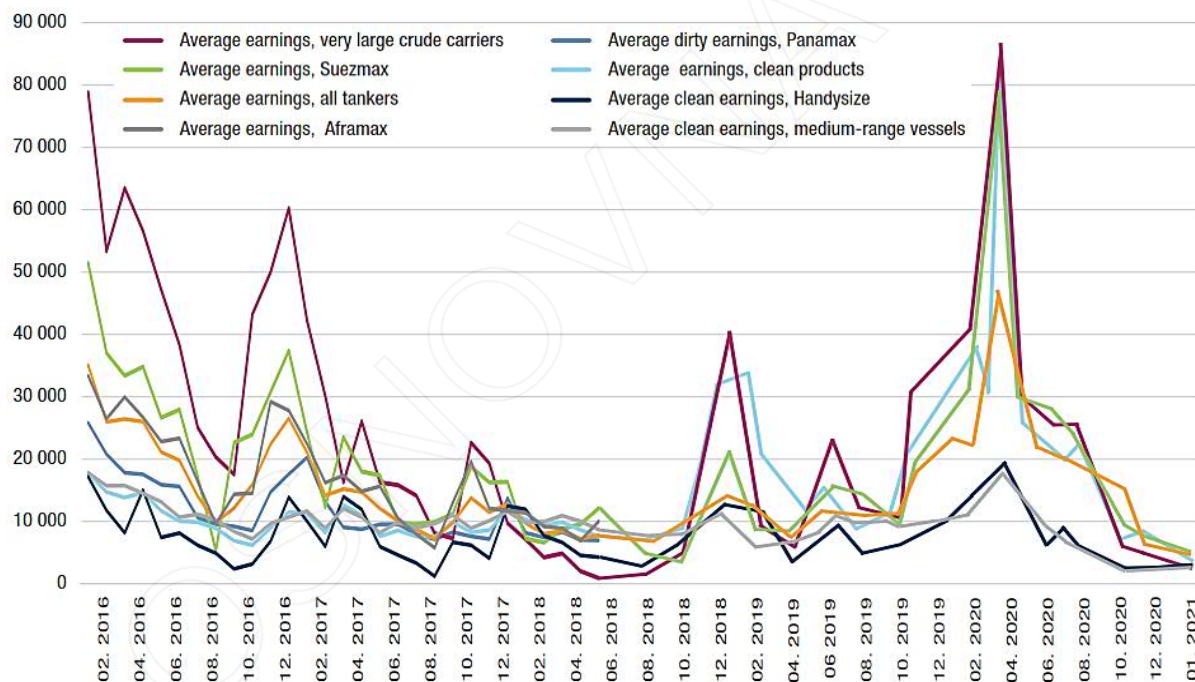
Slika 6. Ciklusi pomorskog tržišta za brodove za prijevoz rasutog tereta, 2007–2021.

*Napomena: 4-5-6TC = srednja vrijednost za 4-5-6 ugovora na vrijeme. Izvor UNCTAD*

Iz slike gore vidljivo je da se ciklusi pojavljuju u vremenskim intervalima koji nisu pravilni te je stoga, sa stanovišta subjekata na pomorskom tržištu, važno razumijevanje njihove pojave. Početkom 2003. godine brod za rasute terete nosivosti 170.000 t zarađivao je jedva nešto više od 10.000 USD dnevno na vozarini, dok se na kraju iste godine vozarina digla na preko 70.000 USD. Vozarina za isti

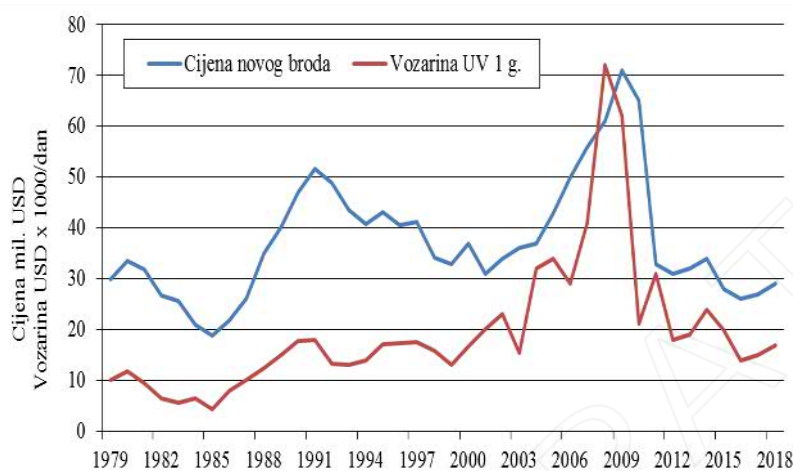


brod, sredinom 2007, bila je 85.000 USD/dan, da bi godinu dana kasnije, sredinom 2008, došla na preko 200.000 USD/dan.



Slika 7. Ciklusi pomorskog tržišta za tankere

*Izrađeno na temelju podataka Reuters*



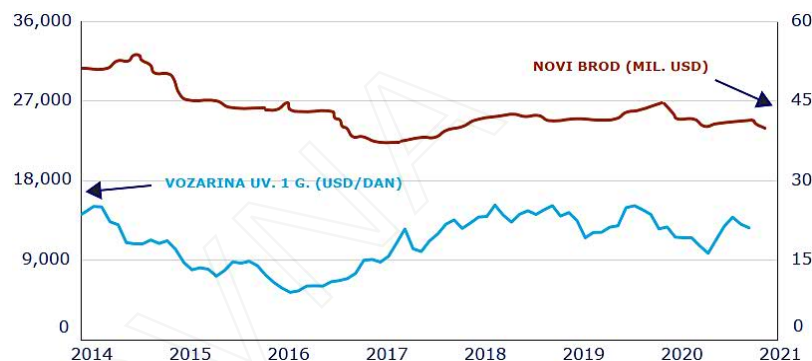
Slika 8. Usporedba cijene novog broda i vozarine (ugovor na vrijeme, 1 god.) za Panamax brod za prijevoz rasutog tereta, 1979-2020 g

*Izrađeno na temelju podataka Bloomberg*

Kolebanje tržišta, naročito u ovakvim razmjerima, ima ogroman utjecaj na strategiju poslovanja subjekata na pomorskom tržištu. Za vrijeme visokih vozarina prijevoznik ostvaruje dodatnu dobit, nastojeći promijeniti režim poslovanja broda ugovorenog na putovanje neposredno prije nego se vozarina počne spuštati. Ako se uspoređi Slika 7 koja prikazuje poziciju ciklusa za tankere i Slika 8, može se zaključiti da ne postoji perfektna

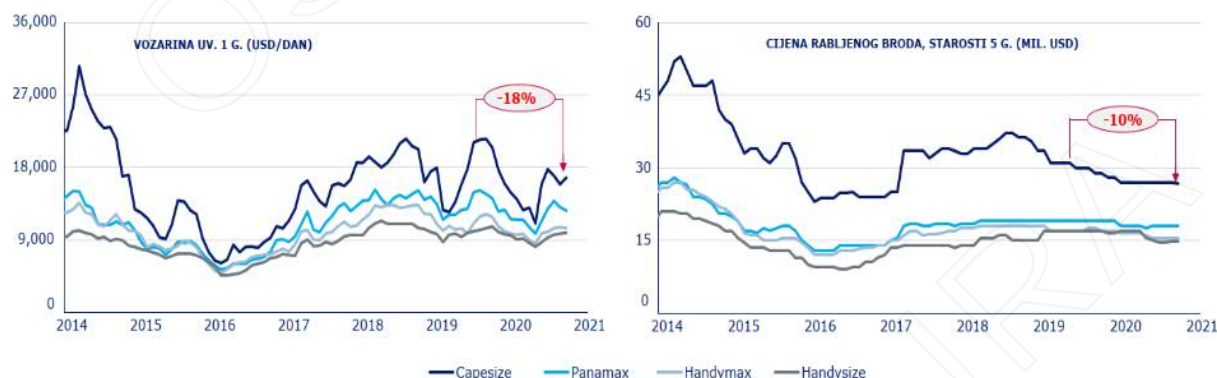
korelacija između različitih segmenata pomorskog tržišta. Stoga, je nemoguće generalizirati cikluse na pomorskom tržištu, već ih treba tumačiti kroz specifičnosti u određenom segmentu tržišta. Može se reći da je svaki od segmenata tržišta do određene mjere izoliran od ostalih segmenata. Ciklusi su od posebnog značaja za prijevoznike, odnosno investitore na pomorskom tržištu koji nastoje ostvariti dodatnu dobit kupnjom i prodajom brodova. U idealnim uvjetima tržišni špekulant će kupiti brod na dnu ciklusa, kada je vozarina najniža, a prodati brod na vrhuncu ciklusa tj. kada je vozarina najviša. Povijesno, na ovaj način je prijevoznik ostvarivao značajnu dobit, posebice u doba inflacije.

Slika 8 prikazuje korelaciju ciklusa (vozarina) i vrijednosti broda za prijevoz rasutog tereta. Koeficijent korelacije je 0,87, što predstavlja relativno visoku podudarnost krivulja. Vrhovi i dolovi krivulja prate isto ciklično kretanje, potvrđujući opće predviđanje da će vrijednost broda biti u korelaciji s mogućnošću zarade istog broda. Slika 9 također prikazuje korelaciju ciklusa vozarina i vrijednosti novog broda za prijevoz rasutog tereta, međutim ovaj put je grafikon učinjen na temelju podataka firme Platts. Kod usporedbe statističkih podataka različitih izvora uvijek treba biti na oprezu, budući da se isti obično ne podudaraju u potpunosti.



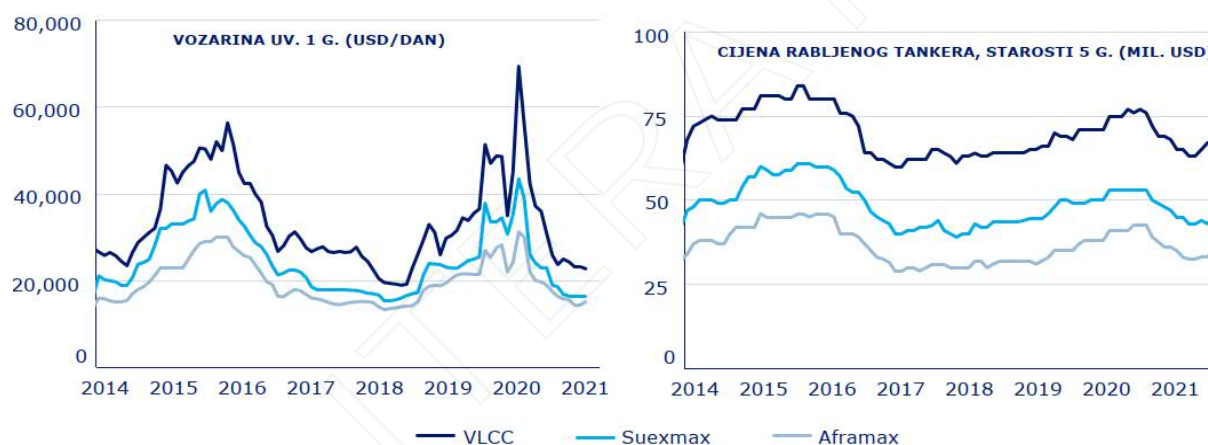
Slika 9. Usporedba cijene novog broda i vozarine (ugovor na vrijeme, 1 god.) za Panamax brod za prijevoz rasutog tereta, 1914-2021 g

*Izrađeno na temelju podataka S&P Global Platts*



Slika 10. Vozarina ugovora na vrijeme, 1 g. i cijena rabljenih brodova za prijevoz rasutih tereta, starosti 5 god

*Izrađeno na temelju podataka Bloomberg*



Slika 11. Vozarina ugovora na vrijeme, 1 g. i cijena rabljenih tankera, starosti 5 god

*Izrađeno na temelju podataka Bloomberg*

Obzirom na visoku kolebljivost tržišta, razumljivo je zašto prijevoznici ulažu mnogo vremena i truda u predviđanju kretanja tržišta i postavljanju odluke kako iskoristiti stanje tržišta, kroz ispravnu i pravovremenu promjenu režima poslovanja broda te preprodaju broda kojom će ostvariti dodatnu dobit.

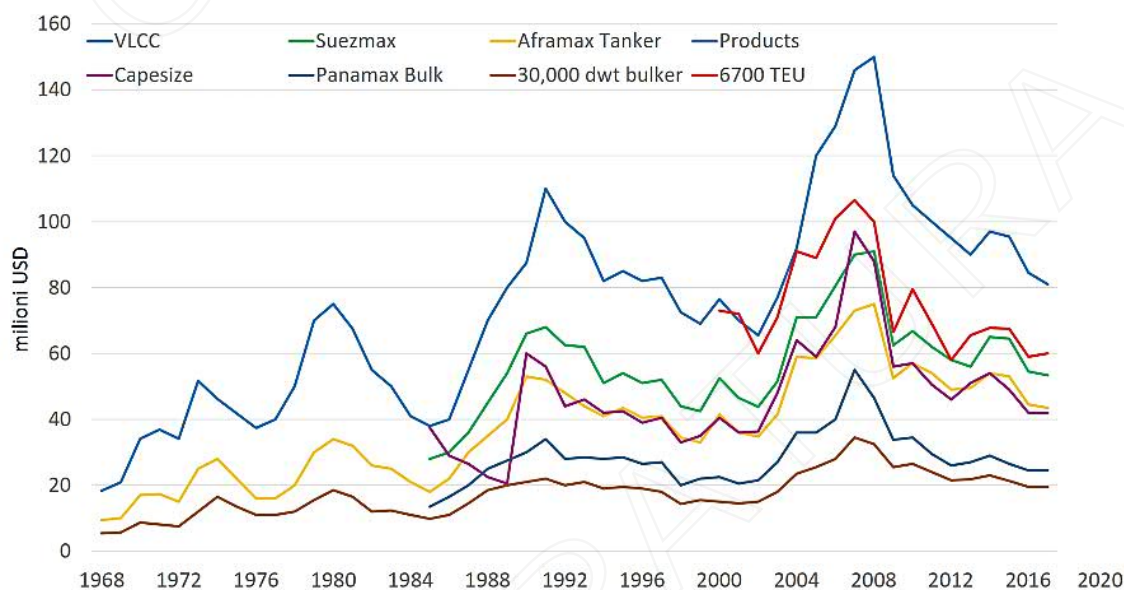
Slika gore prikazuje vrijednost različitih brodova za prijevoz rasutih tereta starosti pet godina. Slika 10 i Slika 11 prikazuju usporedbu kretanja vozarine i cijene rabljenih brodova za prijevoz rasutih tereta i tankera starosti 5 godina. Kretanje krivulja prati karakteristično kretanje krivulje vozarina. Slika 12 daje uvid u međuodnos kretanja vozarine i cijene različitih rabljenih brodova za prijevoz kontejnera.



Slika 12. Prosječna vozarina (CCFI - China Containerized Freight Index), izvoz iz Kine i cijena rabljenih kontejnerskih brodova, starosti 5 god

*Izrađeno na temelju podataka Bloomberg*

Slika 13 prikazuju cijenu novih brodova za prijevoz rasutih i tekućih tereta, kretanje krivulja prati karakteristično kretanje krivulje vozarina.



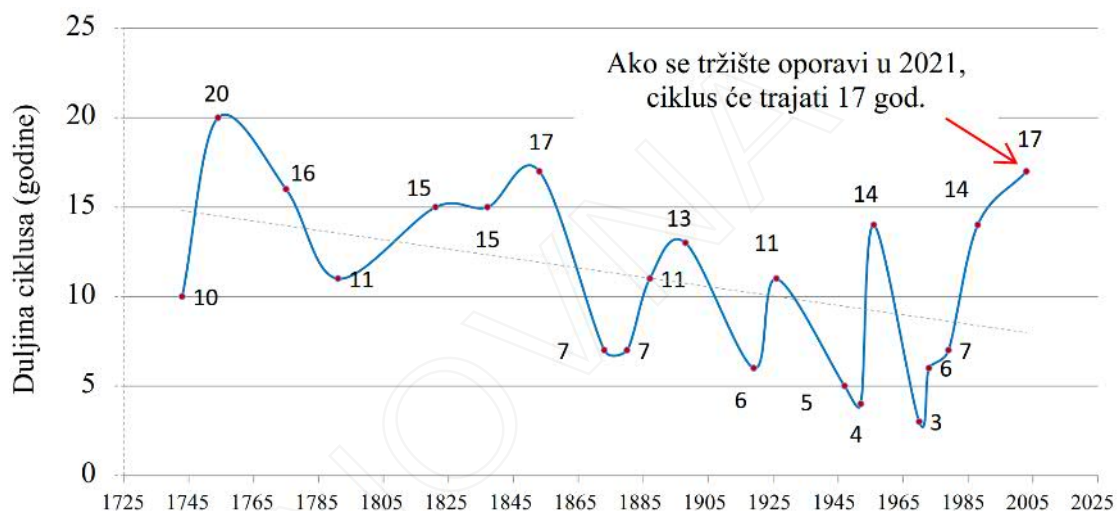
Slika 13. Cijena novih brodova za prijevoz rasutih i tekućih tereta

*Izrađeno na temelju podataka Bloomberg*

Tijekom 1980-ih razdoblje je najvećih mogućnosti zarade iz preprodaje u povijesti. Primjerice, VLCC tanker kupljen sredinom 1980-ih koštao je oko 3 milijuna USD, dok je 1989. god. koštao gotovo 30 milijuna USD, odnosno 10 puta više u nepunih 9 godina. Naravno, problem koji se pojavljuje kod investiranja u preprodaju brodova je rizik koji donosi nepredvidivost ciklusa.

Mehanizam koji utječe na kretanje ciklusa u osnovi je jednostavan i generiran promjenama u osjetljivoj ravnoteži između ponude i potražnje brodova na tržištu. Kada potražnja raste brže od ponude, vozarina i cijena rabljenih brodova kreću se prema vrhu. Na isti način, kada ponuda preraste potražnju, vozarina se spušta radi konkurencije na tržištu i u mnogim slučajevima dostiže vrijednost troškova poslovanja broda. Potrebno je naglasiti da postoje raznovrsni čimbenici koji utječu na ponudu i potražnju, a time i na dinamiku ciklusa te ih valja pobliže razmotriti.

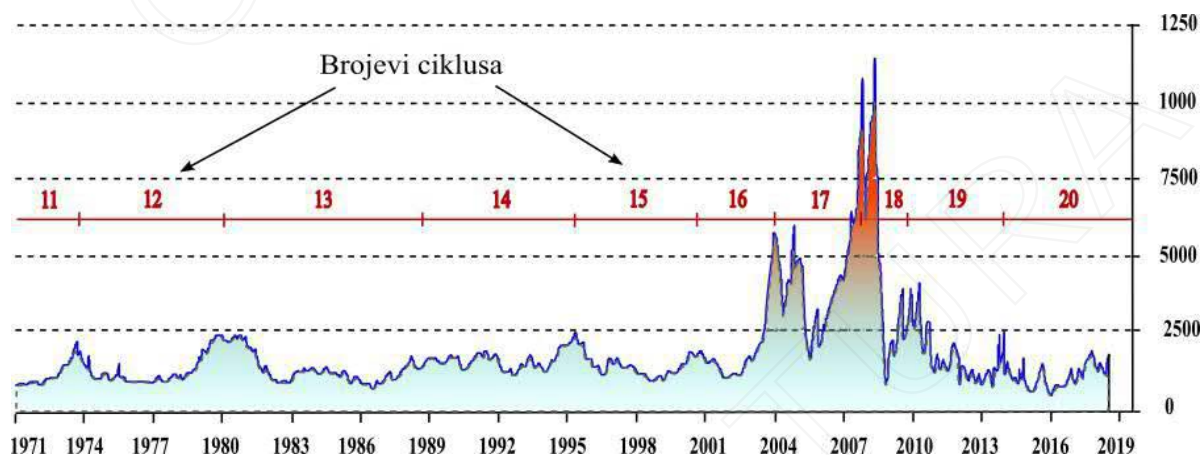




Slika 14. Ciklusi pomorskog tržišta u posljednja tri stoljeća prema Clarksons Research, London.

*Napomena: Prikazana je prva godina svakog ciklusa i duljina ciklusa, u godinama, između dva vrha.*

Prema Clarksons Research iz Londona, Slika 14 prikazuje cikluse pomorskog tržišta i trajanje svakog izraženo u godinama, za posljednja tri stoljeća. Iz ove slike vidljivo je da bi posljednji ciklus mogao trajati 17 ili više godina, najdulje od ciklusa započetog 1845 godine.



Slika 15. Deset ciklusa (11–20) na pomorskom tržištu u periodu od 1971.–2019

*Izrađeno na temelju podataka Bloomberg*

Slika 15 prikazuje redne brojeve ciklusa u odnosu na kretanje BDI-a na pomorskom tržištu, izrađeno prema podacima Bloomberg. BDI (Baltic Dry Index) je temeljni pokazatelj kretanja vozarina za brodove za rasute terete i pokazatelj kretanja prometa roba na pomorskom tržištu. BDI je ponderirani prosjek zarade ugovora na vrijeme uzimajući u proračun podatke za različite veličine/tipove brodova i tipične rute ovih brodova, o čemu će više govora biti u narednom poglavlju. Premda Slika 14 i Slika 15 prikazuju cikluse pomorskog tržišta, može se uočiti da godine kada počinju pojedini ciklusi, kao i trajanje svakog ciklusa nisu u podudarnosti. Razlog ovome je što razni autori, različito tumače vremenske trenutke prijelaza ciklusa na pomorskom tržištu. Slika 15 će se uzeti kao relevantna u daljnjem tekstu pri analiziranju ciklusa. U promatranom periodu mogu se uočiti 10 ciklusa.

Nakon dva desetljeća stalnog rasta, došlo je do pada vozarina sredinom 1970-ih praćeno kratkim periodom vrlo niskih vozarina krajem 1970-ih. Razmjeri ovako niskih vozarina bili su po snazi slični onima 1930-ih godina. Prijevoznici su povlačili brodove s tržišta i smanjivali flotu koja je postajala sve starija po godinama. Naručitelji brodskog prostora nastojali su sve manje uzimati brodove na period

vremena radi niske potražnje za transportom tereta i nepredvidivog kretanja na tržištu roba. Iz navedenog razloga prijevoznici su bili prisiljeni preostale brodove u poslovanju ugovarati na putovanje.

Nakon značajnog rasta vozarina u 1974. god., došlo je do kolapsa tržišta rasutog tereta u proljeće 1975. god., kada počinje 12. ciklus. Prijevoznici su počeli povlačiti veće brodove s tržišta već tijekom druge polovice 1974. god., dok su iduće godine već i manji brodovi bili pogođeni krizom. Ovakav pad vozarina posljedica je svjetske krize u ekonomiji koja se nastavila na naftnu krizu u 1973. god. Kriza se osjećala i u proizvodnji čelika s 20–30 % prekoračenja kapaciteta. Višak ponude tankera na tržištu tekućeg tereta uvjetovao je prebacivanje kombiniranih brodova na tržište rasutog tereta te prekoračenjem ponude brodova na potonjem tržištu, što je pogodovalo daljem smanjivanju vozarina. Tijekom 1976. god. tržište je i dalje u depresiji te dobar broj prijevoznika odlazi u likvidaciju. S tržišta je povučeno brodova za prijevoz rasutog tereta ukupnog kapaciteta oko 5 mil. tona te kombiniranih brodova ukupnog kapaciteta oko 6 mil. tona.

Početak 1977. god. tržište se počinje oporavljati i vozarine rastu s poboljšanjem stanja u industriji čelika i trgovini ugljena na koju pozitivno utječe visoka cijena nafte. Potpuni oporavak tržišta stiže tek u 1979. god. kao posljedica porasta potražnje za brodovima za rasuti teret od 7 %, dok je ponuda ovih brodova porasla za samo 2,5 % u istom periodu, radi smanjene brodogradnje i isporuke novih brodova. Naposljetku, vozarine dosežu vrhunac u 1980. god. kao posljedica vrlo jake proizvodnje čelika i velikog prometa željezne rude u prekrcajnim lukama unutarnjih voda USA te prekrcajnim lukama ugljena u istoj državi. Ovako snažno tržište s vozarinama za brodove ugovorene na 1 godinu trajalo je do ožujka 1981. god., kada se vozarine naglo počinju spuštati radi isporuke novih brodova na tržište.

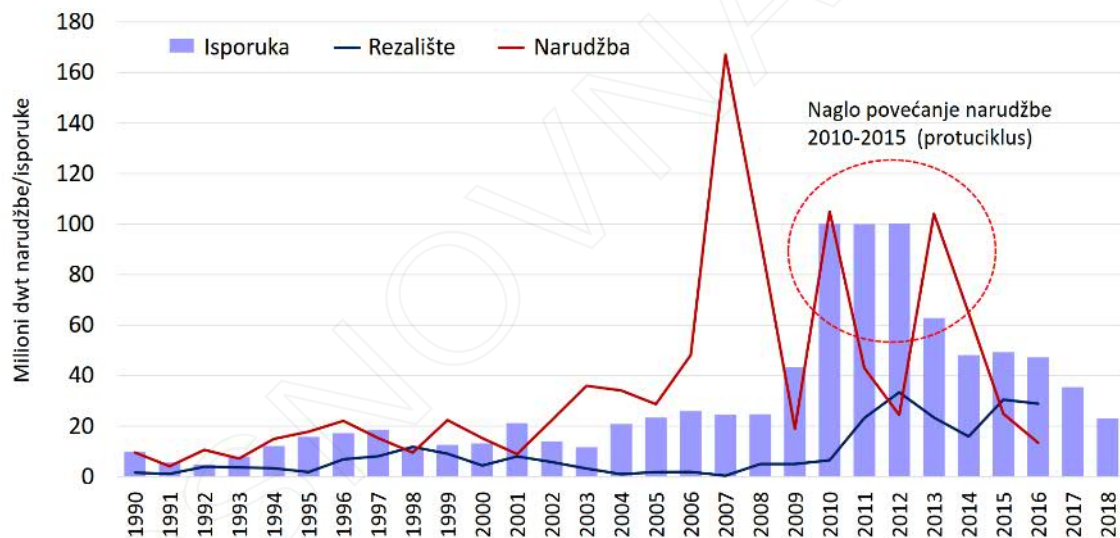
Ciklus 13 započeo je 1980. god. s vozarinama koje su gotovo odmah počele kretanje prema dolje i nastavile s ovim trendom sve do 1982. te ostale vrlo niske radi smanjene trgovine rasutih tereta, što je bila posljedica svjetske ekonomske krize. Krajem 1982. god. Panamax brod za prijevoz rasutog tereta ugovoren na period od 1 god. ostvarivao je zaradu od samo 4700 USD na dan. Radi relativno visoke dobiti ostvarene tijekom prethodne 3 godine, prijevoznici su u ovom razdoblju ostali likvidni i, štoviše, iskoristili niske cijene novih brodova ulaganjem u pomlađivanje i rast flote. Obnova i rast svjetske flote tijekom 1985. i 1986. god. utjecali su na povećanu ponudu brodova na tržištu i zadržavanje niskih vozarina. Ovo je zatim utjecalo na problem likvidnosti mnogih prijevoznika i dovelo do financijske krize u kojoj su prijevoznici prodavali nedavno kupljene, nove Panamax brodove po cijeni od 25 mil. USD, za samo 8 mil. USD. To se dogodilo zato što mnogi prijevoznici nisu bili u stanju otplaćivati ni kamate za uzete kredite, a većina bankara se povlači s tržišta, dodatno spuštajući cijenu brodova.

Povratak viših vozarina kakve su bile 1980. god. dogodio se u 1989. god., kada započinje ciklus 14. Međutim, naredne godine dosta su se razlikovale od onih prethodnih. Premda je i dalje vladala ekonomska kriza, prijevoznici su nerado ugovarali gradnje brodova te je isporuka novih brodova dosegla vrlo nisku razinu tijekom 1990. god. Ovo je uzrokovalo stabilnost vozarina tijekom ciklusa. Vozarine su se nakratko spustile na 10.000 USD na dan u 1992. god., nakon čega ponovo rastu dosežući novi vrh u 1995. god. Za navedeni period svojstven je manjak srednjih brodova za rasute terete na Pacifiku koji doseže vrhunac u ljeto 1995. god.

Ciklus 15 započinje 1995. god. Sredinom 1990.–ih konzervativna politika prijevoznika glede ugovaranja brodogradnji ustupila je mjesto agresivnijoj politici te narudžbama novih brodova. Razlog ovakvoj promjeni u investicijskoj politici leži u prethodnom periodu s postojano visokim vozarinama. Rezultat je bio porast brodogradnje s 4 mil. tona nosivosti, ranije tijekom navedenog desetljeća, na 15 do 20 mil. tona nosivosti brodova za rasute terete na godinu. Najdrastičniji primjer investicijskog optimizma pojavljuje se u jesen 1999. god. kada, dvije godine nakon azijske krize i tri godine nakon vozarinske depresije, narudžbe novih brodova za rasuti teret dosežu vrijednost od 25 mil. tona nosivosti. Temelj ovakvoj politici bio je u relativno niskim cijenama novogradnji i preuzimanju novih brodova u predviđeno vrijeme rasta vozarina. Međutim, pojava velikog broja novih brodova na tržištu uvjetuje relativno niske vozarine u 2000. god. te demonstrira poteškoće kojima su prijevoznici sučeljeni u



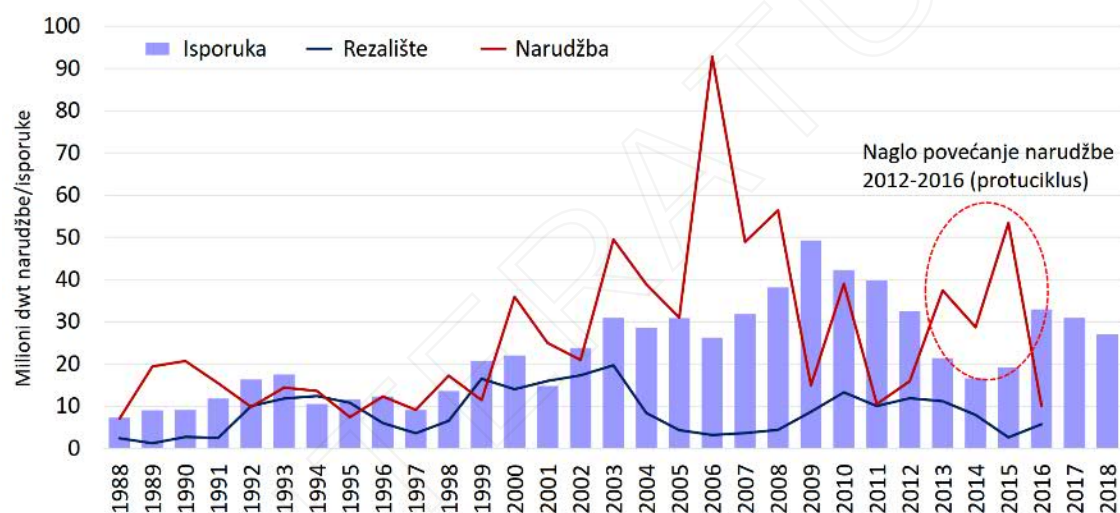
taktičkom investicijskom odlučivanju. Slično se događa u periodu od 2009 do 2013, kada je radi velikog broja naručenih brodova u prethodne četiri godine, na tržište isporučeno mnoštvo brodova (Slika 16), te uz svjetsku ekonomsku recesiju dodatno utjecalo na spuštanje vozarina.



Slika 16. Isporka novih brodova za prijevoz rasutog tereta, odlazak u rezalište i narudžba

*Izrađeno na temelju podataka Reuters*

Iz slike je vidljivo da isporuka novih brodova prati karakterističnu krivulju kretanja vozarina s određenim periodom zaostajanja. Razlog zaostajanja je u činjenici da prijevoznici najčešće naručuju nove brodove u periodu kada se vozarine kreću prema gore ili na vrhuncu ciklusa tržišta. Obzirom na zaostajanje brodogradnje u isporukama, brodovi stižu na tržište s određenim periodom kašnjenja, obično od 1,5 do 2,5 godine. Brjegovi i dolovi na krivulji odlazaka brodova u rezalište obično slijede neposredno nakon brjegova i dolova na krivulji isporuke novih brodova. Ovo je razumljivo stoga što se u periodu niskih vozarina prijevoznici nastoje riješiti starijih brodova u floti. Može se uočiti slična situacija s tankerima kako to prikazuje Slika 17.



Slika 17. Isporka novih tankera, odlazak u rezalište i narudžba

*Izrađeno na temelju podataka Reuters*

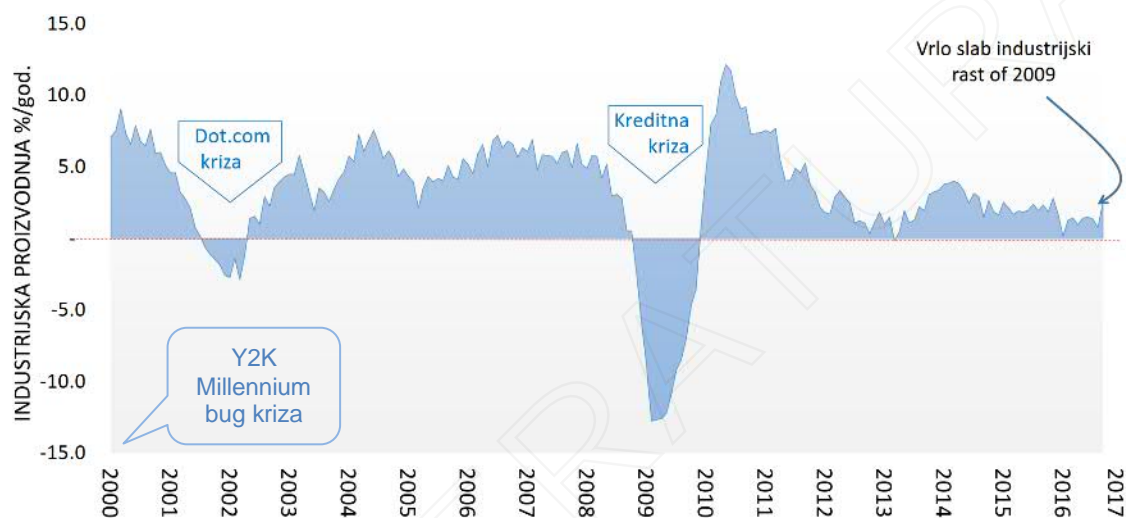
Ciklus 16 traje od 2000. do početka 2004. god. s vrhuncem koji vozarina doseže u 2001. god., kada Panamax brod za rasuti teret ostvaruje zaradu od oko 12.000 USD na dan, ugovoren na 1 god. Potkraj 2003. god. vozarina naglo raste te početkom 2004. započinje ciklus 17 kada vozarina za Panamax brod za rasuti teret ugovoren na 1 god. prelazi 30.000 USD na dan. Razlog ovakvom jačanju tržišta je u

dramatičnom rastu ekonomije na Pacifiku. Nagli ekonomski razvoj Kine uvjetovao je uvoz velikih količina rasutog tereta, posebice željezne rude i ugljena te potkraj 2004. god. izvoz čeličnih produkata.

Potražnja za brodovima za rasute terete dosegla je i prešla ponudu te uvjetovala ovakav rast vozarina. Brodogradnja također naglo raste, međutim, isporuka novih brodova u kratkom periodu ne može zadovoljiti potražnju. Vrhunac ciklusa je sredinom 2008. god. kada vozarine za Panamax brod za rasute terete prelaze 100.000 USD na dan. Radi kolebanja tržišta, čija stanja su teško predvidiva, i trajanje ciklusa varira. Važno je također primijetiti iz prethodnog teksta da postoji niz čimbenika koji utječu na stanje tržišta, a time i kretanje vozarina. Stoga, važno je kod proučavanja, a naročito predviđanja ciklusa promatrati svaki ciklus kao zaseban slučaj te kroz izučavanje utjecajnih čimbenika tumačiti njegovo ponašanje.

Sredinom 2008 vozarine počinju naglo padati te započinje ciklus 18, koji traje do 2010. Ovaj period karakterizira pad vozarina usljed naglog usporavanja industrijske proizvodnje u razvijenim zemljama te zemljama u razvoju, naročito Kine. Krajem 2008 vozarine su se za Panamax brod za rasute terete spustile s preko 100.000 na ispod 10.000 USD/dan u svega desetak dana. U određenim trenucima, vozarina se spustila ispod operativnih troškova za neke brodove. Za ciklus 18, koji traje od 2010 do početka 2014. godine, svojsvene su niske vozarine, prvenstveno radi recesije u svjetskoj ekonomiji. Slična situacija je s posljednjim, 20-im ciklusom koji započinje 2014 i još uvijek traje. Još uvijek nije na vidiku oporavak svjetske industrijske proizvodnje a tako niti pomorske trgovine.

Osnovni mehanizam koji utječe na kretanje ciklusa je ravnoteža ponude i potražnje brodova na tržištu. Odnos ponude u relaciji s potražnjom utječe na manjak, odnosno višak brodskog prostora na tržištu i fluktuacije vozarina. Kada potražnja preraste ponudu, tržište reagira porastom vozarina te investiranjem u nove brodove. Slično, kada ponuda preraste potražnju, vozarina se spušta i prijevoznici povlače brodove s tržišta kada vozarina u hodu prema dolje prijeđe neku graničnu vrijednost.

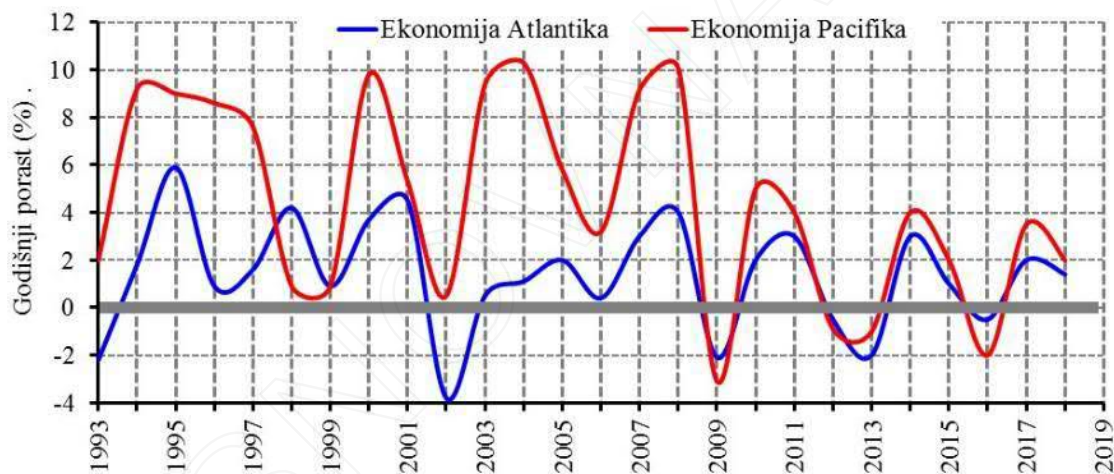


Slika 18. Ciklusi svjetske ekonomije

*Izrađeno na temelju podataka Bloomberg*

Čimbenici koji utječu na ravnotežu ponude i potražnje za brodskim prostorom, a time i kretanje vozarina odnosno ciklusa, mogu biti unutarnji i vanjski. Unutarnji čimbenik predstavlja događaj ili mehanizam unutar pomorskog tržišta koji pokreće i oblikuje ciklus. Vanjski čimbenik je događaj ili mehanizam izvan pomorskog tržišta koji djeluje na ciklično kretanje vozarina, primjerice ekonomski ciklus, tj. stanje svjetske ekonomije. Upravo kretanje ciklusa svjetske ekonomije glavni je vanjski utjecajni čimbenik na potražnju brodova, a time i kretanja ciklusa na pomorskom tržištu. Cikluse svjetske ekonomije u periodu od 2000 do 2017 prikazuje Slika 18. Godišnji porast/pad svjetske proizvodnje proračunat je u postocima u odnosu na petogodišnji trend. S pozicije prijevoznika, osim

praćenja stanja cjelokupne svjetske ekonomije, ulogu pri odabiru najpovoljnije rute upošljenja broda ima praćenje regionalnih ekonomija zasebno. Komparativni prikaz ekonomskog kretanja na Atlantiku i Pacifiku prikazuje Slika 19.

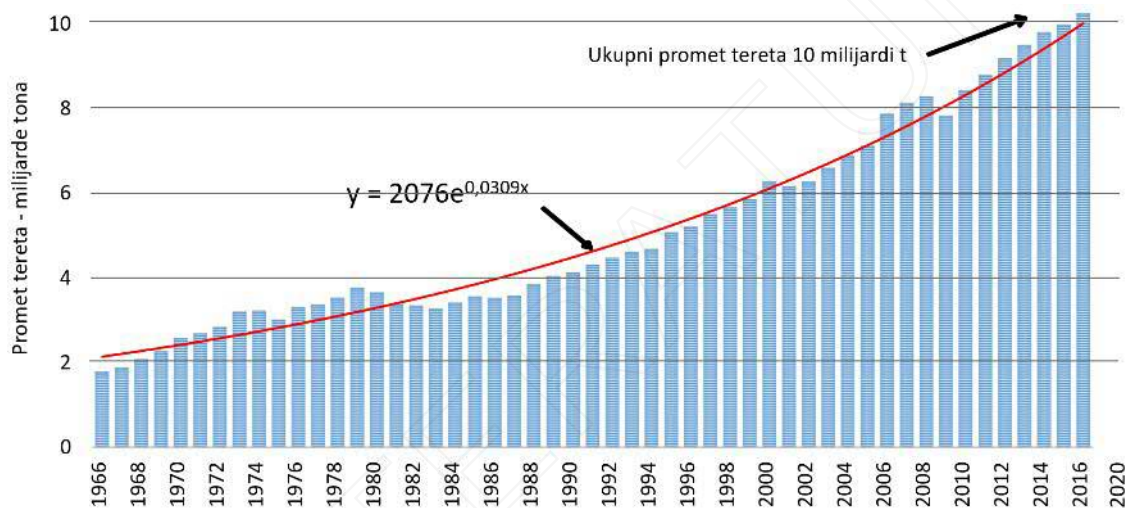


Slika 19. Ekonomski ciklusi na Atlantiku i Pacifiku

*Izrađeno na temelju podataka Bloomberg*

Godišnji porast/pad svjetske proizvodnje proračunat je u postocima u odnosu na petogodišnji trend. Primjetne su veće amplitude u ekonomskom kretanju Pacifika što se može protumačiti jakim industrijskim razvojem Japana, J. Koreje, Taiwana i Kine u promatranom periodu. Stabilnija ekonomija Atlantika pokazuje manje amplitude što je posljedica sporijeg industrijskog rasta, primarno zemalja EU i Amerike.

Slika 20 prikazuje godišnji porast prometa tereta u svijetu. Za očekivati je da će paralelno rasti i nosivost ukupne flote brodova.

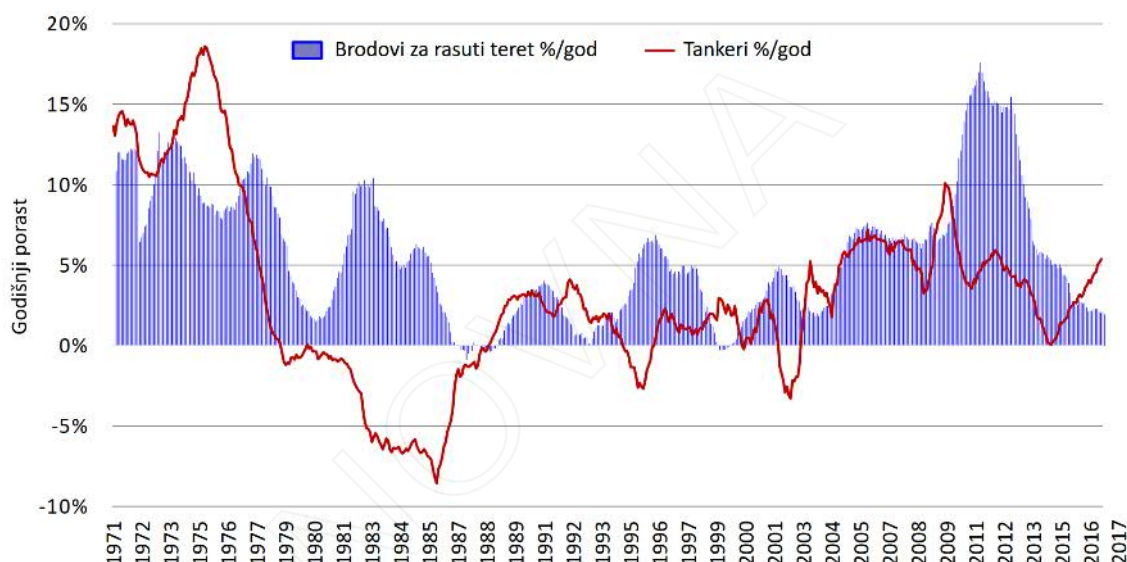


Slika 20. Porast prometa tereta u svijetu

*Izrađeno na temelju podataka UN i UNCTAD*

Ovo potvrđuje Slika 21 na kojoj je prikazan godišnji porast flote tankera i brodova za prijevoz rasutog tereta, izraženo u postocima.

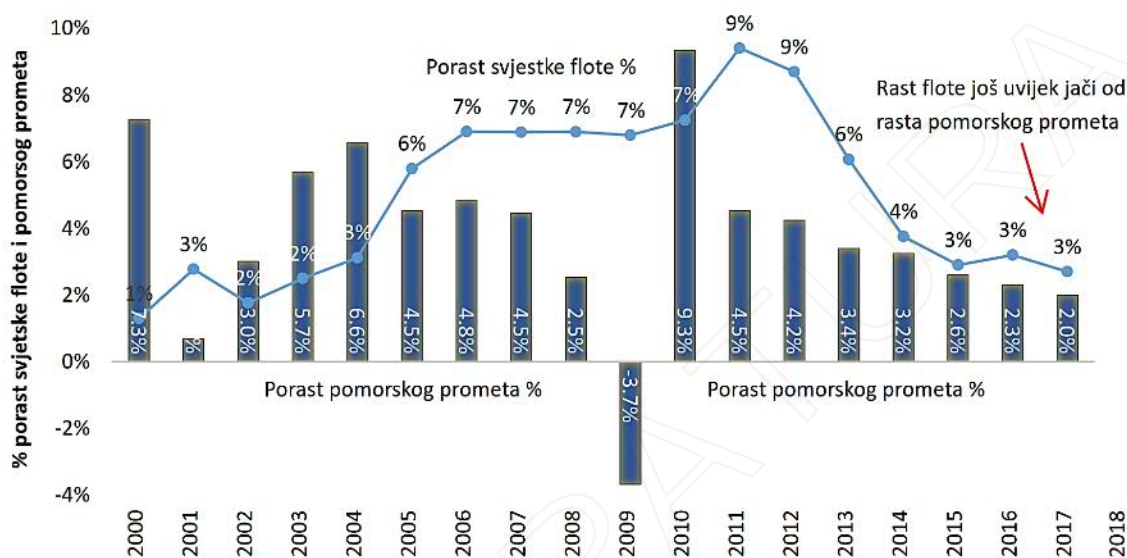




Slika 21. Porast flote brodova za prijevoz rasutog tereta i tankera

Izrađeno na temelju podataka UN i UNCTAD

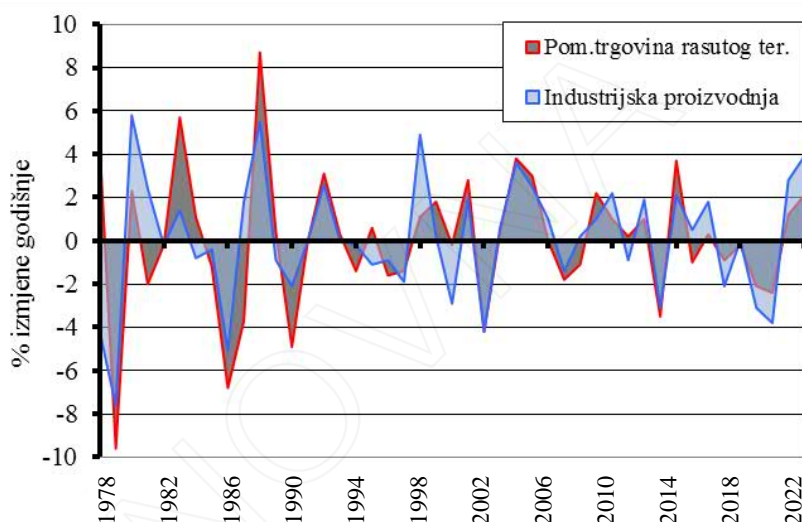
S porastom prometa tereta morem, rast će i potražnja za brodskim kapacitetom, što će rezultirati u rastu narudžbi novih brodova od strane prijevoznika te rastu isporuke novih brodova iz brodogradilišta, kao što to prikazuje Slika 22.



Slika 22. Komparacija porasta flote brodova s porastom pomorskog prometa

Izrađeno na temelju podataka UN i UNCTAD

S ciljem prikaza usporedbe ciklusa pomorskog prijevoza i ekonomskog ciklusa, čiji rezultat prikazuje Slika 23, potrebno je izračunati petogodišnju dinamičku srednju vrijednost, a potom odrediti devijaciju stvarne trenutne vrijednosti od petogodišnjeg trenda. Vrijednosti (dijelovi krivulja) iznad nule označuju jakost ciklusa, dok vrijednosti ispod nule označuju slabost ili depresiju ciklusa.



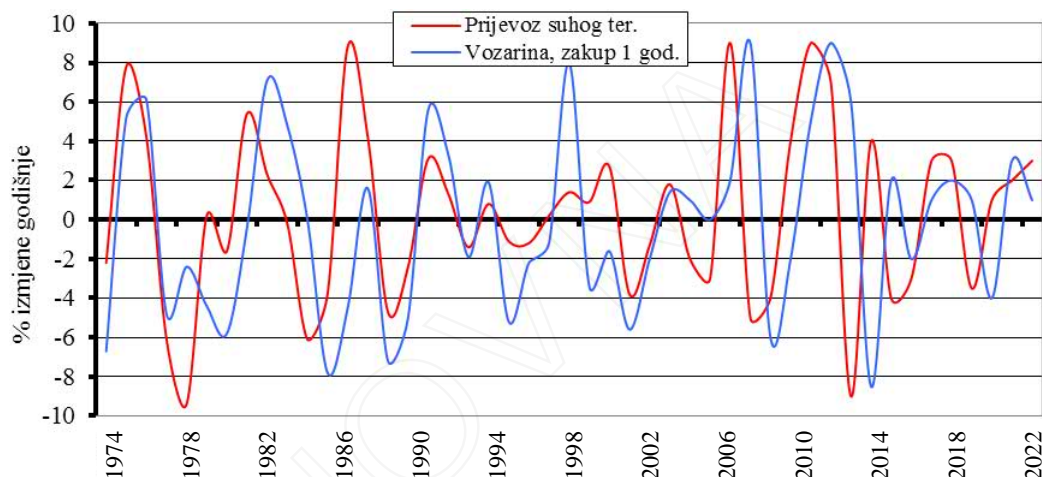
Slika 23. Usporedba ciklusa pomorskog prijevoza i svjetskog ekonomskog ciklusa izražena u postotku godišnje izmjene

*Izrađeno na temelju podataka Bloomberg*

Premda je korelacija ovih krivulja daleko od idealnog (iznosi 0,69), ona zasigurno postoji, naročito u vrijeme velikih fluktuacija u svjetskoj ekonomiji. Tijekom velikih ekonomskih kriza, 1973. – prva naftna kriza, 1979. – druga naftna kriza, 1997. – azijska kriza, korelacija je posebno vidljiva. Navedena povezanost svjetske ekonomije i pomorskog prijevoza upravo je ono što je i za očekivati. Kada je svjetska industrija u recesiji, troši se manje sirovina u čeličarnama, potrošnja energije opada, termoelektre troše manje ugljena i nafte. Kumulativno, sve navedeno utječe na manju potražnju pomorskog prijevoza tereta. S oporavkom svjetske ekonomije cijeli je proces obrnut i potražnja za pomorskim prijevozom raste. Štoviše, većina vrhova vozarina poklapa se s vrhovima ekonomskih ciklusa.

Drugi važan vanjski čimbenik koji utječe na cikluse otvorenog pomorskog tržišta su ekonomski šokovi koji naglo mijenjaju potražnju za pomorskim prijevozom. Ovdje se mogu navesti naftna kriza iz 1973. i 1979. god., azijska kriza 1997. god. i zaljevski rat 1990/91. god.

Na strani ponude brodova, glavni unutarnji čimbenik koji utječe na ciklično kretanje otvorenog pomorskog tržišta je investicijski ciklus. Vremensko zaostajanje preuzimanja broda iz brodogradilišta u odnosu na narudžbu novog broda predstavlja glavnu komponentu utjecaja investicijskog ciklusa. U ovisnosti o popunjenosti kapaciteta brodogradilišta, u prosjeku vrijeme zaostajanja iznosi između 1,5 do 3 godine, u kojem se potražnja za brodovima na tržištu može promijeniti. Većinu brodova prijevoznici naručuju u periodu kada je vozarina visoka i kada su cijene rabljenih brodova visoke u odnosu na cijene novih brodova. Ako je vrhunac pomorskog ciklusa uvjetovan ekonomskim ciklusom, vrlo je vjerojatno da će do vremena preuzimanja novih brodova svjetska ekonomija početi slabiti i biti na putu prema recesiji, povlačeći za sobom pad vozarina. Kao rezultat toga je da novi brodovi stižu na tržište u vrijeme kada su najmanje traženi, utječući na daljnje spuštanje vozarina, radi povećanja ponude brodova. Ovakvo stanje utječe na smanjenje narudžbi novih brodova i okretanje procesa. Nakon oporavka svjetske ekonomije, za nekoliko se godina na tržištu pojavljuje relativno mali broj novih brodova, utječući na trend rasta vozarina. Slika 24 prikazuje usporedbu ciklusa prijevoza suhog tereta i visine vozarine na otvorenom pomorskom tržištu.



Slika 24. Usporedba ciklusa prijevoza suhog tereta i visine vozarine na otvorenom pomorskom tržištu izražena u postotku godišnje izmjene

*Izrađeno na temelju podataka Bloomberg*

Premda korelacija između krivulja iznosi 0,49, slika prikazuje ono što je i za očekivati, a to je da će visina vozarine uvelike pratiti kretanje mase ili ciklusa prevezenog rasutog tereta. U načelu, više rasutog tereta u prijevozu znači i veće vozarine, premda ovdje valja naglasiti da kretanje vozarine nije uvjetovano samo potražnjom za prijevozom tereta, odnosno potražnjom za brodovima, već je uvjetovano i ponudom brodova na otvorenom pomorskom tržištu.

U promatranom periodu trend ponude brodova bio je u globalu u visini trenda potražnje. Kao rezultat, vrhunac ciklusa prijevoza tereta uzrokuje nedostatak brodova na tržištu te rast vozarine. Slično tome, depresija u trgovinskom ciklusu uvjetuje višak brodova i pad vozarina na tržištu. Prikazana podudarnost krivulja neće se dogoditi u slučaju trajnog nepoklapanja ponude i potražnje, kao što je to slučaj u tankerskom segmentu.

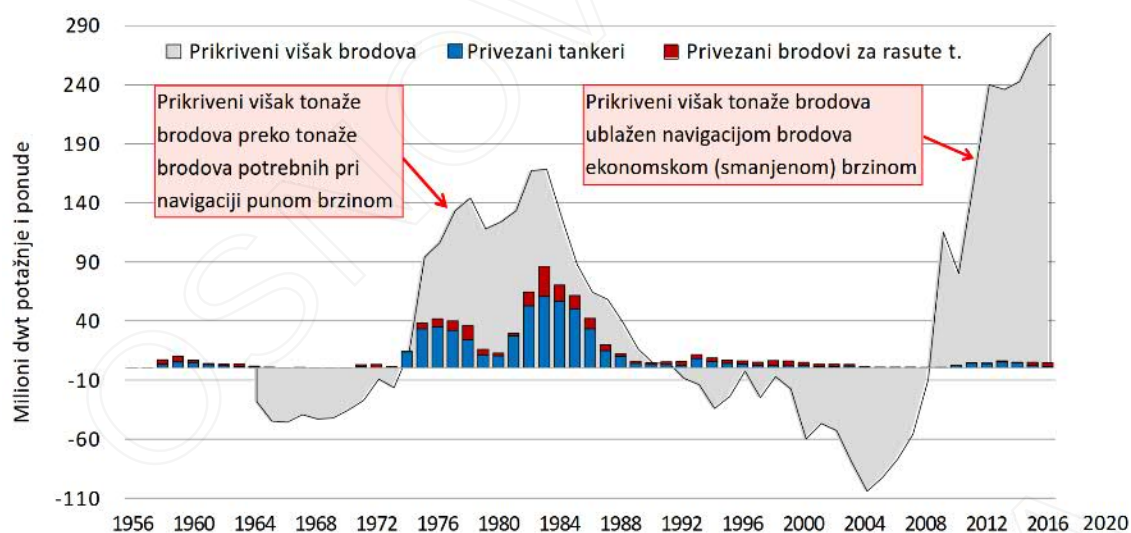
Iz navedenog se može zaključiti da je uvriježeno mišljenje o sedmogodišnjim ciklusima na pomorskom tržištu neupotrebljivo u predviđanju budućeg stanja tržišta. U promatranom periodu od 1974. do 2019, ciklusi variraju od 4 do 17 godina. Radi teško predvidive jakosti utjecaja različitih unutarnjih i vanjskih čimbenika, nije moguće sa sigurnošću odrediti buduće kretanje ciklusa.

Međutim, kroz analizu svjetske ekonomije i investiranja na pomorskom tržištu moguće je suziti mogućnosti koje se mogu dogoditi u budućnosti i dobiti bolji uvid u rizike koji predstoje. Na strani ponude brodova, ključni čimbenik je narudžba novih brodova. Na strani potražnje, poslovni ciklusi predstavljaju dominantan, no teško predvidiv, čimbenik koji utječe na ciklično kretanje otvorenog pomorskog tržišta. Ovdje je od koristi "OECD vodeći indeks" temeljen na proučavanju narudžbi, kretanju cijena dionica, broja prekovremeno odrađenih sati, broja otpuštenih radnika te financijskih statistika od kojih su najvažnije kretanje novca, zarade kompanija i cijene dionica. Pretpostavka je da će točke prekretnice u OECD vodećem indeksu označiti slične točke prekretnice u indeksu industrijske proizvodnje. Za kratkoročne analize trenda pomorskog tržišta ovakva informacija je od presudne važnosti.

Uz ponudu i potražnju brodova na tržištu te globalnog ekonomskog kretanja, na vozarinu će utjecati i sezonske promjene u trgovini određenim robama, primjerice žitaricama. Istraživanje sezonskih fluktuacija vozarina važno je sa stajališta ekonomije i ekonometrije. Sa stajališta ekonomije, poznavanje kretanja sezonskih fluktuacija i njenih uzroka bit će od posebne važnosti za prijevoznika i naručitelja broda, glede politike poslovanja. Sa stajališta ekonometrije, istraživanje sezonskih fluktuacija vozarina važno je za modeliranje i predviđanje kretanja vozarina.

### 4.3 Tržišno poslovanje u uvjetima stohastičkog kretanja vozarina

Određenje povoljnog trenutka investiranja predstavlja ključni čimbenik uspješnosti prijevoznika na otvorenom tržištu. Razlog tome je činjenica da se visina vozarine konstantno mijenja. Ponekad vozarina poprima vrlo visoke vrijednosti, donoseći velike zarade prijevoznicima, dok u drugim prilikama vozarina jedva da pokriva troškove poslovanja broda. Prema Koopmanu [26] krivulja zasićenja otvorenog pomorskog tržišta obilježena je s dva različita režima, ovisno o tome je li svjetska flota brodova potpuno uposlena. Kada je flota gotovo u potpunosti uposlena, funkcija zasićenosti postaje neelastična, rezultirajući u vrlo visokim vozarinama.



Slika 25. Ravnoteža i zasićenost pomorskog tržišta (odnos svjetske flote brodova i tereta za prijevoz morem)

*Izrađeno na temelju podataka CLRS*

Slično tome, kada ponuda brodova na tržištu prijeđe potražnju, utječući na spuštanje vozarina i nezaposlenost brodova, najprije se s tržišta povlače brodovi koji su najmanje učinkoviti, odnosno brodovi s najvišim troškovima poslovanja, rezultirajući u elastičnim pomacima u krivulji zasićenosti. Slika 25 prikazuje odnos ponude i potražnje brodova na pomorskom tržištu.

Periodi visokih vozarina uvijek su praćeni periodom pada vozarina radi snažnog odgovora na potražnju brodskog prostora, kroz pojačanu narudžbu novih brodova iz brodogradilišta. Ciklička priroda vozarina uvjetuje cikličko ponašanje i kolebanje cijena brodova [36]. Zacijelo, brod ima veću vrijednost kada je povoljno tržište, viša vozarina i viša zarada. Ako je vrijednost broda predvidiva, tada mora postojati strategija investiranja na otvorenom pomorskom tržištu koja vodi prema ostvarenju dodatne zarade. Investitor koji koristi ovakvu strategiju (preprodaja brodova) ima kratak investicijski horizont u usporedbi s uobičajenim vijekom tehnološkog trajanja broda u slobodnom brodarstvu od 20 godina i više. Druga investicijska strategija koja koristi vremensko tempiranje ulaganja predstavlja preokret režima poslovanja iz jednog segmenta tržišta u drugi (primjerice, ugovor na putovanje i ugovor na vrijeme), temeljeno na razlici vozarine i razlici relativne vrijednosti broda. Ako strategija investiranja na otvorenom pomorskom tržištu osigurava laku zaradu, tada tržište (rabljenih) brodova nije informacijski učinkovito [36].

### 4.4 Prelasci na tržištu i učinkovitost pomorskog tržišta

U ovom poglavlju krenut će se od pretpostavke da je prijevoznik s ograničenim pristupom kapitalu i ostalim resursima prisiljen poslovati s jednim brodom na jednom od dva tržišta. Jedno tržište predstavlja osnovno tržište koje donosi osnovnu zaradu. Za prijelaz poslovanja na drugo tržište potrebno je platiti ulaznu cijenu. Poslovanje na drugom tržištu može biti prekinuto plaćanjem izlazne cijene.

Slijedeći ulaz na tržište može se ostvariti ponovim plaćanjem ulazne cijene, itd. Pitanje koje si prijevoznik postavlja jest kada je optimalno učiniti prijelaz s jednog tržišta na drugo. Sve dok vozarina prati određenu karakteristiku kretanja, optimalno je ući na tržište kada zarada broda prelazi gornju granicu prijelaza tržišta. Slično pravilo vrijedi i u obrnutom smjeru; povrat na prethodno tržište dogoditi će se kada je dostignuta određena donja granica prijelaza tržišta. Optimalno je zadržati brod na određenom tržištu (u trenutnom režimu poslovanja) kada je visina vozarine između gornje i donje granice prijelaza na tržištu. Na stvarnom tržištu prijevoznik nikad nije sam, već se u konkurenciji pojavljuju i drugi prijevoznici. Za očekivati je da, ako je u određenom trenutku za jednog prijevoznika optimalno ući na tržište, to vrijedi i za druge prijevoznike. Stoga, u relativno kratkom periodu doći će do naglog porasta ponude brodova na tržištu, što će spriječiti rast vozarina značajno iznad granične vrijednosti vozarine prijelaza na tržištu. U idealnim okolnostima s velikim brojem prijevoznika koji ulaze na tržište, vozarina se neće nimalo povisiti iznad gornje granice prijelaza na tržištu, već će ova granica djelovati kao gornja granica refleksije za vozarinu. Slično tome, donja granica prijelaza na tržištu djelovat će kao donja granica refleksije za vozarinu [36]. Na stvarnom tržištu gdje se cijene ne reguliraju, neće postojati čvrsta gornja i donja granica. Osnovni razlog tome je razlika u troškovima poslovanja različitih prijevoznika i kvaliteta pružene usluge. Cijene će uobičajeno ostati relativno blizu srednje vrijednosti u vrlo dugačkom periodu vremena, ali bez apsolutne gornje i donje granice.

Postoje različiti stohastički procesi koji mogu biti korišteni u potrazi za optimalnim pravilima odlučivanja na tržištu i ugovaranja broda. U daljnjem tekstu, prikaz određivanja optimalnih politika poslovanja prijevoznika temeljit će se na procesu koji je definiran parametrima procijenjenim na osnovu tržišnih podataka, bez gornje i donje reflektirajuće granice.

#### 4.5 Pomorsko tržište rasutog tereta

Sa stanovišta prijevoznika, tržišnog analitičara i istraživača tereti u pomorstvu razvrstani su u niz skupina, primjerice, tekući, rasuti, generalni i unificirani tereti. Uz ovo postoje specijalni tereti, primjerice, ukapljeni plinovi, hlađeni tereti, vozila, stoka i drvo koji zahtijevaju posebnu vrstu brodova i način transporta. Kod odabira vrste i veličine broda koji namjerava ugovoriti, naručitelj će uzeti u razmatranje sljedeće utjecajne čimbenike:

- vrsta tereta,
- veličina pošiljke,
- trgovinska ruta i fizička svojstva luka ticanja.

Budući da naručitelj odabire brod prikladan za prijevoz određene vrste tereta, svaka promjena u trgovinskoj strukturi za taj teret reflektira se u potražnji i visini vozarine za određenu vrstu broda. Radi ubrzanja industrijskog razvoja Južne Koreje i Kine s početkom 21. stoljeća, porasla je potražnja za velikim brodovima za prijevoz rasutih tereta u toj regiji. S druge strane, potražnja za brodovima iste veličine u Atlantiku je opala početkom 1990. g. prvenstveno radi povećane proizvodnje žitarica u EU te smanjenog uvoza iz Amerike.

Sljedeći čimbenik koji utječe na odluku naručitelja o veličini broda kojeg namjerava ugovoriti jest veličina pošiljke, koja je definirana kao količina određenog tereta u tonama koja može biti prevezena morem, uzimajući u obzir ekonomsku isplativost ovakvog prijevoza. Primjerice, za željeznu rudu ovo iznosi od 80.000 do 300.000 tona, dok je za žitarice, u ovisnosti o vrsti žitarica, veličina pošiljke od 12.000 do 60.000 tona. Razlog za manje pošiljke žitarica leži u činjenici da se prehrambena roba skladišti u specijalnim skladištima, silosima te ima određeni rok valjanosti.

Konačno, kod odabira broda, naručitelj će uzeti u razmatranje trgovinsku rutu tereta koji prevozi i fizička svojstva ukrajnih i iskrčajnih luka, gdje posebnu pažnju zaslužuju gaz i duljina broda. Naručitelj će nastojati smanjiti troškove transporta na minimum ugovaranjem broda optimalne veličine, razmotrivši navedene utjecajne čimbenike.



Tablica 3. Veličina broda za prijevoz rasutog tereta u odnosu na terete i rute.

Brod	Vrste tereta (% udjela u cjelokupnom svjetskom prijevozu)			
	Željezna ruda	Ugljen	Žitarice	Fosfat
Capesize	70	45	7	–
Panamax	22	40	43	20
Handysize	8	15	50	80
Capesize	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brazil – Z.Europa i Japan</li> <li>• Z.Australija – Z.Europa i Japan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Australija – D.istok, Japan i Z.Europa</li> <li>• J.Afrika – Z.Europa i D.istok</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Argentina i rijeka La Plata – B.istok i I.Europa</li> </ul>	
Panamax	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brazil – Z.Europa i Japan</li> <li>• Australija – Z.Europa i Japan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S.Amerika – Japan i Z.Europa</li> <li>• Australija – D.istok, Japan i Z.Europa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S.Amerika – D.istok, Z.Europa i B.istok</li> </ul>	
Handysize	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indija – Japan i Koreja</li> <li>• Kanada – S.Amerika i Japan</li> <li>• Liberija i Mauritanija – Z.Europa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• J.Afrika – D.istok i Europa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Australija – Japan i S.istok</li> <li>• S.Amerika – Afrika i Z.Europa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maroko – Z.Europa</li> <li>• Rusija – Z.Europa</li> <li>• S.Amerika – Japan i Z.Europa</li> </ul>

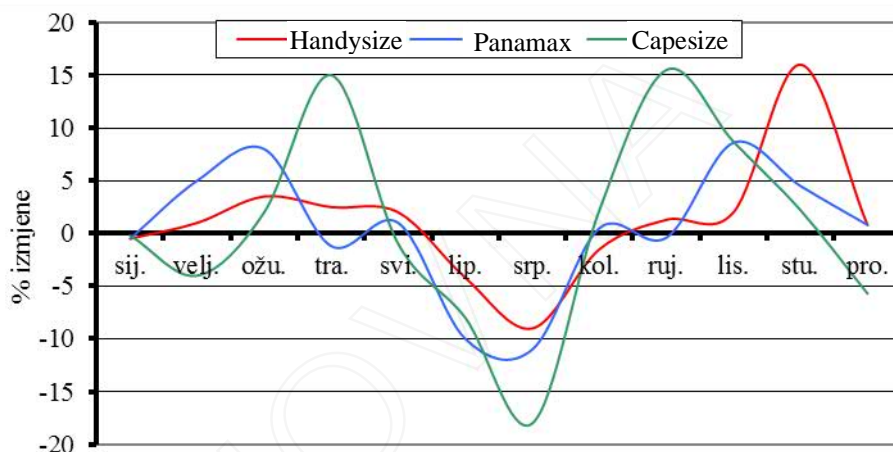
Izvor: ISL

Tablica 3 prikazuje tri vrste broda za prijevoz rasutog tereta, terete koje najčešće prijevoze i rute na kojima se uobičajeno koriste. Zarada kao i rizik vezan uz poslovanje broda varirat će u zavisnosti o veličini broda. Kolebanje vozarina i kolebanje cijena rabljenih brodova veće je kod većih brodova u usporedbi s brodovima manje veličine, što se povezuje s manjom fleksibilnosti u poslovanju i ograničenjem u odabiru ruta, odnosno luka ticanja.

U poslovanju na pomorskom tržištu rasutog tereta ne postoje ograničavajući čimbenici za prijevoznika glede ulaza i izlaza s tržišta, režima poslovanja i njihovih prekreta (ugovor na putovanje, ugovor na vrijeme), promjena rute broda te kupnje i prodaje broda, sve dok je prijevoznik spreman na plaćanje odgovarajućih troškova. Prilikom ulaza ili povrata broda na tržište prijevoznik snosi troškove opremanja broda, ukrcaja posade, izdavanje ili produljenje valjanosti svjedodžbi i sl.

Kada prijevoznik povlači brod s tržišta, pojavljuju se troškovi ležarine broda, konzervacije raznih brodskih sustava i iskrcaja posade. U slučaju promjene rute broda, prijevoznik će nastojati izbjeći troškove i gubitke prebacivanja broda iz jednog u drugo područje, kao što su troškovi goriva i posade broda te gubitak vozarine za period prebacivanja broda. Ovi troškovi će se izbjeći planiranjem upošljavanja broda unaprijed i dovođenjem u poziciju ili područje pogodno za prebacivanje na novu rutu. Navedeni troškovi uzet će se u razmatranje prilikom modeliranja optimalnih politika poslovanja prijevoznika u narednom tekstu. Čimbenik koji doprinosi postojanju gotovo potpune konkurentnosti na otvorenom pomorskom tržištu jest mobilnost brodova koja omogućuje uslugu prijevoza na tržištu. Ova mobilnost omogućuje prijevozniku da premještanjem broda iskoristi prednosti i višu vozarinu na određenoj ruti, što u povratnoj sprezi generira veću ponudu brodova u određenom području i smanjuje ili ukida mogućnost dodatne zarade.

Kao što je napomenuto u poglavlju 4.2 važan čimbenik koji utječe na sezonske fluktuacije vozarina je variranje u trgovini različitim robama. Budući da o vrsti robe, odnosno tereta, ovisi i veličina broda koja se koristi za prijevoz, varirat će međudnos ponude i potražnje za različitim vrstama brodova na otvorenom pomorskom tržištu. Slika 26 prikazuje komparaciju sezonskih izmjena trenutnih vozarina za različite vrste brodova za prijevoz rasutog tereta.



Slika 26. Komparacija sezonskih izmjena trenutnih vozarina za različite vrste brodova za prijevoz rasutog tereta

*Izrađeno na temelju podataka CLRS*

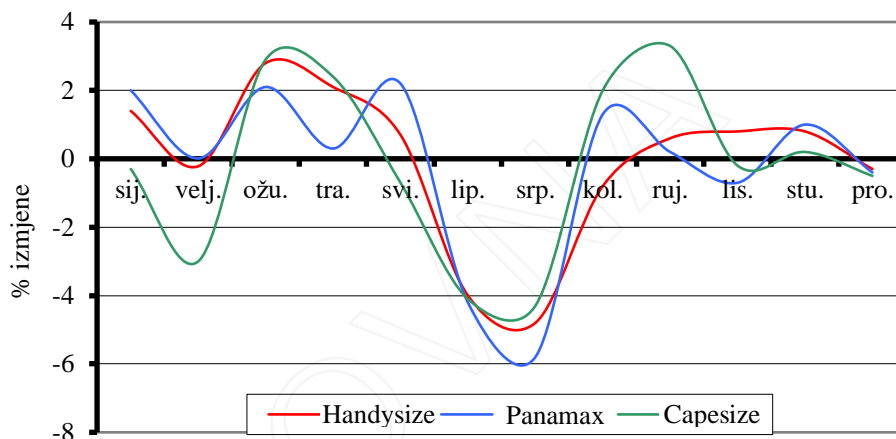
Slika prikazuje povećanje (pozitivne vrijednosti) i smanjenje, u mjesečnim izmjenama vozarina, u usporedbi s srednjom vrijednosti vozarina za promatrani period. Može se uočiti da vozarina za Capesize brod značajno raste u travnju. Slično, za Panamax brod trenutne vozarine raste u ožujku, dok je za brodove srednje veličine sezonsko povećanje vozarine u ožujku i travnju.

Rast vozarina u navedenim mjesecima može se objasniti povećanjem potražnje japanskih uvoznika za svim robama (željezna ruda, ugljen, žitarice i sl.) iz razloga što fiskalna godina u Japanu završava krajem ožujka. Japanski uvoznici nastoje popuniti skladišta sa sirovinama prije kraja godine u svrhu prikaza istih kao troškova u svojim knjigama poslovanja.

Valja napomenuti da i sezona žetve na južnoj hemisferi (veljača i ožujak u Argentini i Australiji) povećava potražnju za brodovima srednje veličine i Panamax brodovima tijekom ožujka i travnja. Radi manjka skladišnog prostora u ovim zemljama, požete žitarice se odmah izvoze pretežno manjim brodovima koji mogu pristati u relativno plitkim lukama. Rast vozarina za velike brodove uvjetovan je premještanjem srednjih i Panamax brodova na prijevoz žitarica. Ovo uzrokuje smanjenje ponude brodova za ostale rasute terete u prijevozu.

Vozarina za Panamax brod također pokazuje rast u listopadu i studenom od gotovo 15 %, što se može protumačiti sezonskim povećanjem izvoza žitarica iz Amerike (žetva između lipnja i listopada) i povećanjem uvoza ugljena te povećanjem zaliha za zimske mjesece. S druge strane zamjetan je sezonski pad vozarina tijekom ljetnih mjeseci, u lipnju i srpnju za sve tri veličine broda. Ovaj pad je naglašeniji u srpnju i značajniji za Capesize brod. Uzrok ovakvom kretanju vozarina je u početku ljetnih praznika i padu industrijske proizvodnje u industrijski razvijenim zemljama [3].

Manje sezonske fluktuacije u vozarinama za manje brodove mogu se objasniti njihovom fleksibilnošću koja im omogućava lakši preokret režima poslovanja i promjenu rute u usporedbi s većim brodovima. Činjenica je da su većina velikih brodova uglavnom ugovoreni na dulji period vremena, što ostavlja manje brodova ugovoreni na putovanje. Kao rezultat toga je da fluktuacije trenutnih vozarina imaju veće amplitude za Capesize brod u usporedbi s manjim brodom. Komparaciju sezonskih izmjena vozarina kod ugovora na 1 god prikazuje Slika 27.



Slika 27. Komparacija sezonskih izmjena vozarina za brod ugovoren na period od 1 god. za različite vrste brodova za prijevoz rasutog tereta

*Izrađeno na temelju podataka CLRS*

Vozarina na period od 1 god. za Panamax brod pokazuje značajan rast u ožujku i travnju, za Panamax brod u svibnju i Capesize brod u ožujku. Kao i kod trenutnih vozarina i ovdje se bilježi značajan pad vozarina u lipnju i srpnju, što se može dvojako protumačiti. Prvi razlog leži u smanjenju industrijske proizvodnje i trgovine sredinom ljeta. Drugi razlog tumači se preketom režima poslovanja prijevoznika iz ugovora na putovanje u ugovor na vrijeme, krajem japanske fiskalne godine i krajem sezone žetve na južnoj hemisferi, čime se povećava ponuda brodova na period vremena tijekom ljetnih mjeseci na sjevernoj hemisferi. Nadalje, budući da su vozarine na vrijeme povezane sa sadašnjim trenutnim vozarinama i očekivanim budućim trenutnim vozarinama, pad trenutnih vozarina reflektira se i na vozarine na vrijeme.

Za vozarine na vrijeme vrijedi slično kao i za vozarine na putovanje; neto sezonski efekt na vozarine je negativan za svaku promatranu veličinu broda. Pad vozarina tijekom ljeta ima veći sezonski utjecaj na njihovo kretanje od proljetnog rasta. Ukupno uzevši, sezonsko kretanje vozarina na vrijeme pokazuje rast tijekom ožujka i travnja te pad u lipnju i srpnju. Prijevoznici i naručitelji mogu temeljiti poslovanje na ovakvim kretanjima u cilju ostvarenja maksimalne zarade, odnosno maksimalnom spuštanju troškova prijevoza. Primjerice, prijevoznik će nastojati ugovoriti brod na vrijeme ili produljiti isti, u ožujku ili travnju te premostiti sezonski ciklus do iduće godine. S druge strane, naručitelj će nastojati ugovoriti brod na period od 1 god. u lipnju ili srpnju.

Sezonske fluktuacije vozarina variraju obzirom na veličinu broda i duljinu perioda ugovora. Utjecaj sezonskih fluktuacija više je izražen na trenutnim vozarinama u usporedbi s vozarinama na vrijeme za sve veličine brodova. Razlog tome je u činjenici da se vozarine na vrijeme od 1 god. formiraju iz očekivanih budućih trenutnih vozarina kroz period od 1 god. [4]. Prema tome, za očekivati je da će vozarine na vrijeme za 1 god. sadržavati očekivane buduće sezonske fluktuacije i imati manje fluktuacijske amplitude u usporedbi s trenutnim vozarinama. Trenutne vozarine imat će veće sezonske oscilacije radi uključivanja mogućih perioda neuposlenosti broda [21]. Kao posljedica toga, razlika u fluktuacijama sezonskih vozarina između segmenata tržišta rasutog tereta neznatna je, budući da manje ovisi o faktorima koji utječu na segmente, a više o duljini trajanja ugovora. Veće sezonske fluktuacije trenutnih vozarina mogu se objasniti kroz strategiju ugovaranja brodova industrijskih naručitelja. Ovakvi naručitelji koriste dugoročne ugovore ne samo da bi osigurali kontinuiranu opskrbu sirovinama, već i da bi održali relativno konstantne troškove prijevoza kroz dulji period vremena. Spomenuti naručitelji koriste ugovor na putovanje u svrhu zadovoljenja sezonskih ili cikličkih potreba. Na ovaj način, ulazak na tržište u određenoj sezoni vodi prema porastu u potražnji za brodovima i utjecaju na visinu vozarina.

Iz prethodno navedenog može se zaključiti da postoji određena korelacija između trenutnih vozarina i vozarina na vrijeme. Kavussanos i Alizadeh pri koreliranju vozarina uzimaju u obzir rizik povezan s tržištem zakupa brodova na putovanje [22]. Prema autorima, koeficijent vremenski varirane premije rizika koja korelira trenutne vozarine, vozarine na kraći period vremena i vozarine na dulji period vremena je negativan. Drugim riječima, prijevoznici su spremni ugovoriti brod na dulji period vremena za nižu vozarinu (dati popust naručitelju na cijenu transporta) u usporedbi s vozarinom broda ugovorenog na putovanje. Razlog tome je što su prijevoznici koji posluju na tržištu ugovora na putovanje izloženi četirima vrstama rizika u usporedbi s prijevoznicima koji posluju na tržištu ugovora na vrijeme. Prvo, trenutne vozarine imaju veće fluktuacije u usporedbi s vozarinama na vrijeme. Da bi izbjegao period vremena s niskim vozarinama, prijevoznik će ugovoriti brod na vrijeme. Drugo, za prijevoznika koji posluje na tržištu ugovora na putovanje uvijek postoji rizik da neće biti u mogućnosti ugovoriti brod na vrijeme (rizik nezaposlenosti), premda je poslovanje pomno planirano. Treće, ponekad će prijevoznik morati premjestiti brod na drugu poziciju ili u drugu luku u svrhu ulaska u novi ugovor na putovanje, što ovisno o slučaju može predstavljati značajan trošak za prijevoznika. Posljednje, prijevoznik čiji je brod ugovoren na putovanje izložen je fluktuacijama troškova putovanja (najčešće troškova goriva). Stoga, prijevoznici daju popust na vozarine na vrijeme, obzirom na činjenicu da su manje izloženi rizicima koji postoje na tržištu ugovora na putovanje. Visina ovog popusta je vremenski zavisna i reflektira stupanj nepredvidivosti kretanja utjecajnih čimbenika na tržištu.

Također, naklonost bankara i onih koji financiraju subjekte na otvorenom tržištu, važan je čimbenik koji utječe na odluku prijevoznika o odabiru režima poslovanja broda. Bankari su prilikom financiranja kupnje broda ili brodogradnje, obično naklonjeniji prijevozniku koji zadržava svoje brodove dugoročno ugovorene na vrijeme, budući da dugoročni ugovori osiguravaju relativno sigurniji prtok novca prijevozniku i smanjuju mogućnost pojavljivanja trenutka kada prijevoznik više nije u mogućnosti vraćati kredit. Stoga, prijevoznik će biti voljan dati popust na vozarinu kada ugovara brod na dulji period vremena u nastojanju da ispuni zahtjev kreditora. Navedeni argument bit će od posebne važnosti za period nestabilnosti i većih fluktuacija na tržištu, podupirući mišljenje postojanja vremenski zavisne premije rizika na pomorskom vozarinskom tržištu. Činjenica da vozarina na vrijeme može odstupati od teoretske vrijednosti u duljem periodu vremena, ima značajan utjecaj na poslovno odlučivanje prijevoznika i naručitelja broda koji su neosjetljivi na rizik ili su skloniji prihvaćanju većeg rizika u poslovanju.

Rizik prijevoznika koji posluje na otvorenom tržištu definiran je kao ulazni parametar prilikom postavljanja modela ugovaranja broda, odnosno optimalne politike poslovanja prijevoznika. Subjekti na pomorskom tržištu mogu ostvariti dodatnu zaradu ugovaranjem broda na vrijeme, u periodu kada su vozarine na ovom tržištu podcijenjene te preokretanjem režima poslovanja broda ugovaranjem na putovanje. Drugim riječima, prijevoznik neosjetljiv na rizik može odabrati ugovor na putovanje za određeni brod, kada je vozarina na vrijeme ispod njene teoretske vrijednosti i promijeniti režim poslovanja ugovaranjem na period vremena, kada je vozarina na vrijeme iznad njene teoretske vrijednosti. Od posebne važnosti je točnost određivanje najpovoljnijeg trenutka prekreta režima poslovanja u svrhu optimizacije poslovanja prijevoznika na otvorenom pomorskom tržištu.

U literaturi se navodi [38], [21], [22] da je tržište rasutog tereta podijeljeno veličinom broda te je brod, zavisno o veličini, uključen u prijevoz određenih vrsta tereta s malim stupnjem zamjene između brodova različite veličine. Ovo povlači za sobom određeni stupanj segregacije u ponašanju vozarina. Ponekad se manji ili veći brodovi koriste kao zamjena za prijevoz određenih tereta. Primjerice, Panamax brod umjesto broda srednje veličine, Capesize brod umjesto Panamax broda i obrnuto. Ovakve zamjene postaju značajne kada je potražnja na dijelu tržišta relativno velika u odnosu na potražnju u drugom dijelu tržišta. S druge strane, ponekad će naručitelj biti naklonjen ugovaranju manjeg broda za transport tereta koji se uobičajeno prevozi većim brodovima, dijeljenjem većih pošiljki tereta u manje. Ovo je obično slučaj kada uvoznik ne želi skladištiti sirovine, već ih dobavlja prema potrošnji ili popunjavanja

sezonske potrebe. Premda brod druge veličine nije idealna zamjena za traženi brod, ipak postoji određeno pokrivanje potražnje i ponude s brodovima iz grupe koju sačinjavaju brodovi neposredno manje ili neposredno veće veličine. Stoga, za očekivati je da će fluktuacija u određenom segmentu tržišta biti prenesena na drugi segment tržišta. Primjerice, ako postoji povećana potražnja i stoga porast vozarine na tržištu brodova srednje veličine, tada prijevoznik s Panamax brodom može reagirati na način da prihvati učestvovanje na spomenutom tržištu i prijevoz dijela tereta, ako očekuje ovim putem ostvariti dodatnu zaradu. Navedeno prebacivanje s jednog dijela tržišta na drugi uzrokovat će povećanje ponude na dijelu tržišta brodova srednje veličine i smanjenje ponude na dijelu tržišta Panamax brodova, rezultirajući spuštanjem vozarina za brodove srednje veličine i povećanjem vozarina za Panamax brodove. Ovaj će se proces nastaviti sve dok ne dođe do stabilizacije oba dijela tržišta, a to će se dogoditi kada se ponuda izjednači s potražnjom na svakom od dijelova tržišta te ne postoji mogućnost ostvarenja dodatne zarade prebacivanjem broda između dijelova tržišta.

Fluktuacije vozarina za velike brodove utječu na fluktuacije vozarina za manje brodove u cijelom spektru trajanja brodarskog ugovora bez povratne sprege. Jednosmjernan utjecaj fluktuacija vozarina s dijela tržišta velikih brodova na dio tržišta manjih brodova, može se objasniti činjenicom da je dio tržišta većih brodova osjetljivije na utjecajne čimbenike od dijela tržišta za manje brodove. Razlog ovome je u većoj poslovnoj prilagodljivosti manjih brodova. Kao rezultat toga, fluktuacije vozarina za manje brodove, radi promjena u potražnji za prijevozom određenih vrsta tereta na određenim rutama, mogu biti apsorbirane upošljavanjem ovih brodova na drugim rutama. S druge strane, za veće brodove postoje ograničenja glede ruta poslovanja te vrsti i količini tereta koje prevoze. Stoga, neočekivane promjene na dijelu tržišta velikih brodova imat će veći utjecaj na cjelokupno tržište rasutog tereta, od neočekivanih promjena na dijelu tržišta manjih brodova. Razine vremenski koreliranih fluktuacija vozarina na svakom od tržišta, tržište ugovora na putovanje i tržište ugovara na vrijeme (1 god. i 3 god.), direktno su povezane s veličinom broda. Ovo znači da je razina vremenski korelirane fluktuacije vozarina veća za veći brod u odnosu na manji brod.

Takođe, vrijedi da je razina vremenski korelirane fluktuacije vozarina za određenu veličinu broda povezana s periodom trajanja brodarskog ugovora. Što je dulji ovaj period to je razina vremenski korelirane fluktuacije vozarina niža. Razlog tome leži u činjenici da vozarine na vrijeme reflektiraju procijenjenu srednju vrijednost budućih vozarina na putovanje, te su nagle promjene u vozarinama na putovanje ublažene prilikom formiranja vozarina na vrijeme. Također, na vozarine na putovanje više utječe trenutno stanje na tržištu, dok vozarine na vrijeme ovise o predviđanju budućeg stanja na tržištu kroz određeni vremenski period.

#### **4.6 Domena modernog pomorskog tržišta**

Pomorsko tržište moglo bi se definirati kao sustav odnosa prijevoznika i naručitelja prijevoza, između ponude broskog prostora i potražnje za tim prostorom, za prijevoz tereta ili putnika. Glavna karakteristika pomorskog tržišta izražava se cikličkim kretanjem vozarina i cijena brodova. Najznačajnija zarada je prihod od vozarina, koja će ovisiti o ravnoteži između trenutne ponude i potražnje za brodovima. U situaciji kada je ponuda brodova manja od potražnje za njim, vozarine će rasti. Prijevoznici se odlučuju za kupnju rabljenih brodova, odgađaju prodaju starih i naručuju nove brodove kako bi iskoristili najviše u razdoblju visokih vozarina. Stoga se visoke vozarine odražavaju u visokim cijenama novih i rabljenih brodova.

##### **4.6.1 Vozarine za različite vrste brodova**

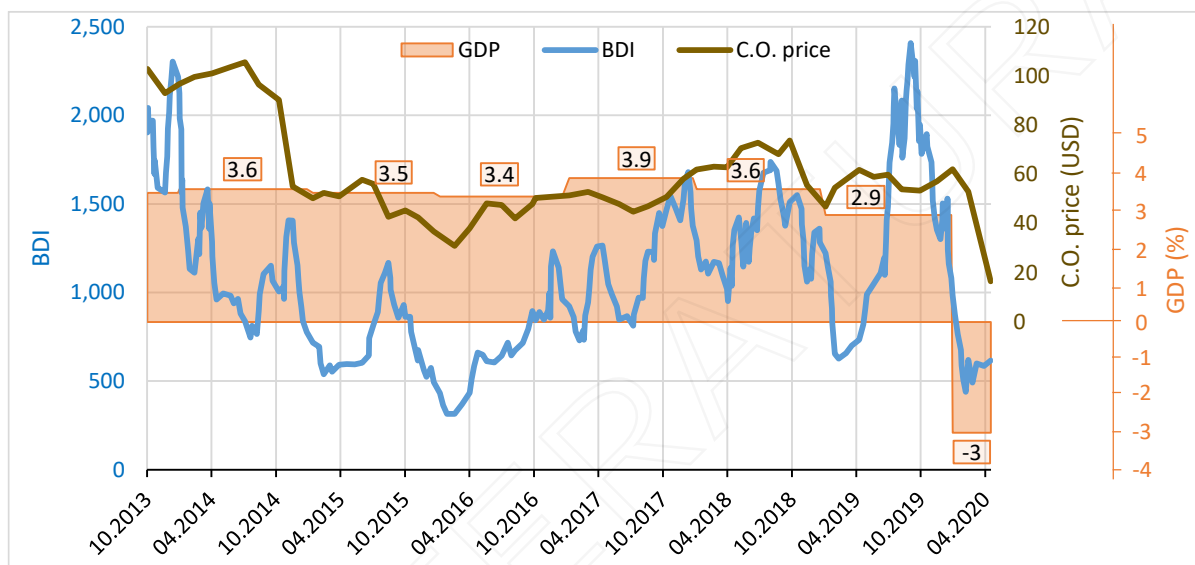
Globalno gospodarstvo je u 2018. godini postiglo dobre rezultate s povećanjem od 3,6%, dok je pomorska trgovina, kao važna grana mehanizma svjetskog gospodarstva, pala s 4,2% u 2017. na 3,1% u 2018. godini. Ukupni prevezeni teret dosegao je 10,7 milijardi tona. Globalni bruto domaći proizvod (BDP) zabilježio je najveći rast od 2011. sa stopom rasta od 3,6%. Konferencija Ujedinjenih naroda za

trgovinu i razvoj (UNCTAD) predviđala je pozitivnu budućnost pomorske trgovine uz 3,8% međugodišnje povećanje od 2019. do 2023. Međutim, globalno se gospodarstvo pogoršalo u 2019. godini, pa tako i potražnja za pomorskim prijevozom. S obzirom na zabrinutost zbog usporavanja rasta u ključnim ekonomijama, uključujući Kinu i EU, i mogućnost da trgovinski spor između SAD i Kine može eskalirati u globalni trgovinski sukob, rast je bio usporen u 2019. a također i 2020. godini.

Međutim, zbog mnogih vanjskih čimbenika koji utječu i nepredviđenih šokova, predviđanje kretanja na tržištu može se ipak pokazati rizičnim poslom. U segmentu geopolitike, uz trgovinski spor između SAD-a i Kine, postoje i OPEC + pregovori koji su se pogoršavali u 2020., što je rezultiralo pojačanom proizvodnjom nafte iz Saudijske Arabije u travnju 2020., preplavljujući tržište sirovom naftom i snižavajući njezinu tržišnu cijenu.

Kao posljedica toga, kamatne stope za tanker za sirovu naftu i vozarine na vrijeme znatno su porasle. S druge strane, korona virus je u prvom tromjesečju 2020. dodao dodatni pritisak na brodarsku industriju i već slabu potražnju za svjetskom flotom (osim tankera za sirovu naftu). Stoga mnogi prijevoznici razmišljaju o rashodovanju svojih brodova.

Globalni troškovi za ljude zbog pandemije korona virusa porasli su, a sigurnosna inicijativa značajno utječe na ekonomski razvoj. Kao posljedica pandemije, očekivalo se da će svjetska ekonomija drastično pasti za -3% u 2020. godini, što je mnogo gore nego u financijskoj krizi 2008.-09. [10] Štoviše, regulativa vezana za sumpor u gorivu, IMO 2020, koja je jedan od glavnih utjecajnih čimbenika na početku 2020. godine, rezultirala je na daljnje smanjenje vozarina, posebno u sektorima suhog rasutog tereta i kontejnera. Mala potražnja i prekomjerni kapacitet flote odrazili su se na brodogradnju, kroz manje narudžbi za nove brodove. Istovremeno, Kina i ostatak Dalekog Istoka smanjili su broj novoizgrađenih brodova iz svojih brodogradilišta zbog ograničenja čiji je cilj kontrola i smanjenje daljnjeg širenje virusa.

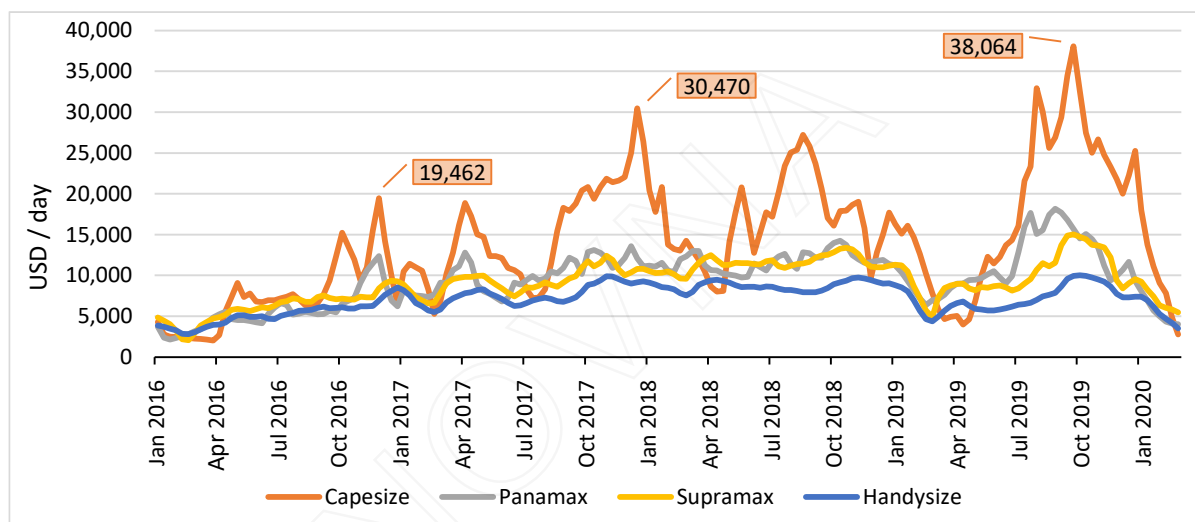


Slika 28. Baltic Dry Index (BDI), Svjetski bruto društveni proizvod (GDP) i cijena sirove nafte (C.O. Price) u periodu od 10.2014 do 04.2020

*Izrađeno na temelju podataka Bloomberg, International Monetary Fund and Macrotrends data*

U 2016. godini Baltički indeks za suhe terete (BDI) pao je na najnižu vrijednost od uvođenja, odražavajući položaj vozarinskih i svjetskih gospodarskih ciklusa, (Slika 28). Tržište suhog rasutog tereta počelo se oporavljati u 2017. godini i taj se trend nastavio do 2018. U usporedbi s 2017. (Slika 29), prosječne vozarine za prijevoz rasutih tereta povećavaju se za oko 25% od kraja 2018. Vozarine za Capesize brodove prosječno su iznosile 19.283 USD/dan, za Panamax 13.048 USD/dan, Supramax 12.859 USD/dan, a za Handysize 10.266 USD/dan.



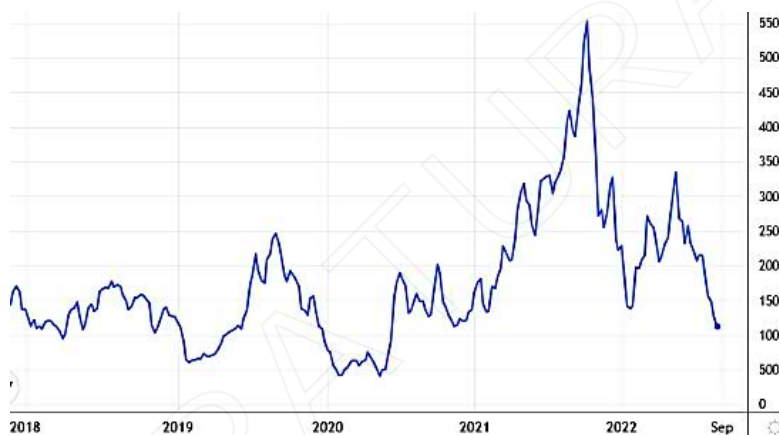


Slika 29. Zarada brodova za prijevoz suhog rasutog tereta od 2016 to 2020

*Izrađeno na temelju podataka Tradewinds and Bloomberg data*

BDI je nastavio s jačanjem u travnju 2019. jer je kontinuirano obnavljanje industrijskih aktivnosti u Kini dovelo do poboljšane potražnje za brodovima. Međutim, u prvom tromjesečju 2020. indeks je pao više od 40% jer brzo širenje korona virusa po svijetu dovodi do ograničenja isporuka i oslabljene potražnje za brodovima za rasute terete. Od početka lipnja 2020. a naročito početka prosinca 2020., kroz gotovo cijelu 2021. godinu BDI je u stalnom rastu (Slika 30), što je posljedica povećane trgovine robama u svijetu, te posljedično povećanom potražnjom za brodovima za prijevoz rasutog tereta. Krajem 2021. BDI kreće na dole a naročito od travnja 2022. što je primarno posljedica općeg ekonomskog zastoja.

Vozarine za kontejnerske brodove, u usporedbi s 2016. godinom kad su dostigle rekordno niske vrijednosti, nastavile su se oporavljati tijekom 2018. Vrijednosti su u 2018. godini ostale malo više od operativnih troškova, u prosjeku 69 prema 55 u 2017. godini, prema indeksu Alphaliner Charter. Dakle, da bi održali kontrolu vozarina, brodovlasnici su se ujedinili u manji broj saveza.

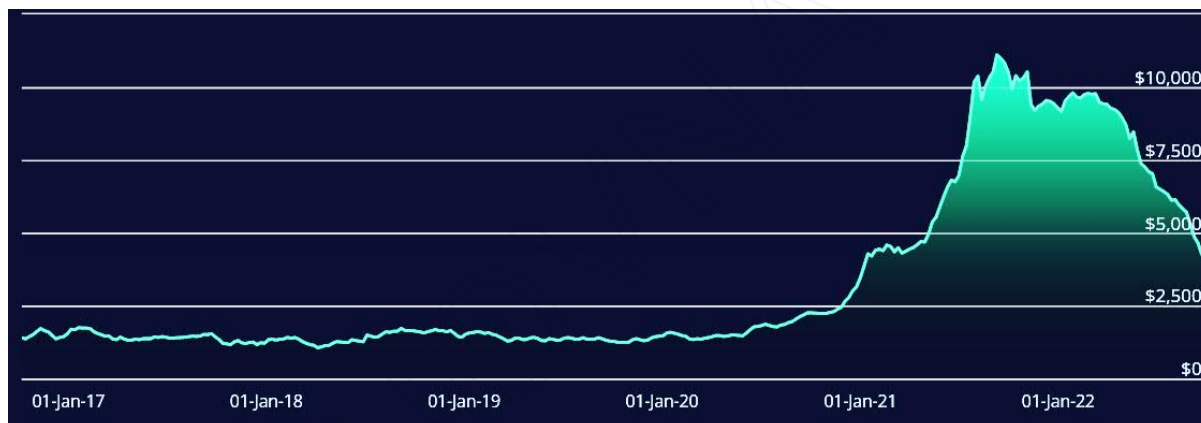


Slika 30. BDI, siječanj 2018 – kolovoz 2022

Međutim vozarine za kontejneraše su dramatično porasle u razdoblju od srpnja 2020. do listopada 2021. Godine 2021. došlo je do naglog porasta globalnog vozarinskog indeksa, Global Container Freight Index (Freightos Baltic Indeks, FBX), dostigavši rekordnu visinu od preko 10.400 američkih dolara u listopadu 2021. Ovo povećanje vozarine uglavnom je posljedica poremećaja u globalnom lancu opskrbe uzrokovan pandemijom Covid-19, što je rezultiralo zagušenjima luka i nedostatkom kontejnera. Slika 31 prikazuje FBX u periodu listopad 2019 – listopad 2021.

Udio nezaposlene flote povećan je na 0,6 milijuna TEU. Ovisno o veličini broda, vozarine su se kretale od 6.510 do 10.250 USD na dan. Na primjer, za brod kapaciteta 2.000 TEU-a, vozarina je bila 8.900 USD/dan, što je porast od 24% u odnosu na 2017. Prekrcaj kontejnera u Aziji porastao je samo 0,6% od 2018. do sljedeće godine, za razliku od 4% porasta u 2017. i 2018. Glavni su razlozi takvog sporog rasta američko-kineski trgovinski spor, te globalno industrijsko i trgovinsko usporavanje.

Daljnje smanjenje obujma tijekom 2020. u odnosu na 2019. godinu ukazuje na negativan utjecaj korona virusa na proizvodnju u regiji, što pokazuju i indeksi prvog kvartala 2020. godine.

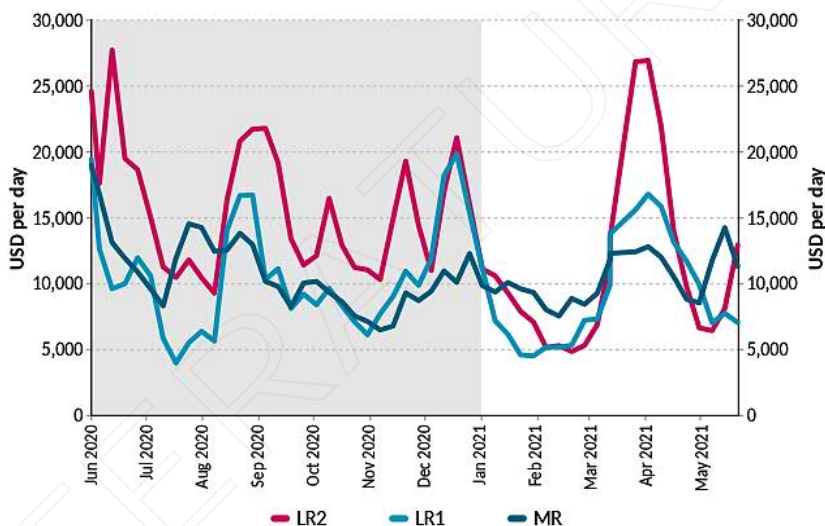


Slika 31. Freightos Baltic Indeks, FBX, siječanj 2017 – rujanj 2022

U 2018. vozarine za tankere bile su pod velikim pritiskom. Baltički indeks čistih tankera (BCTI) prosječno je iznosio 577 za naftne derivate. U sektoru sirove nafte, Baltički indeks prljavih tankera (BDTI), s dosta fluktuacija tijekom cijele godine, održavao je na kraju godine prosječnu vrijednost od 796, što ukazuje da su vozarine za sirovu naftu blago opale od početka 2018. No, kako se cijena nafte stalno mijenjala, tako variraju i vozarine.

Vozarine su naglo porasle krajem 2018. jer je cijena nafte pala za više od 40%. Kineski uvoz iz Irana smanjio se na 14,8 milijuna tona u 2019. godini, što je više od polovine razine postignute u prethodnoj godini. Međutim, iz Saudijske Arabije su uvezli 26,7 milijuna tona nafte, što je za 47% više u 2019. Vozarine za tankere dugog dometa, LR1 i LR, dosegnule su svoj maksimum u posljednjem tjednu 2019.

Početkom 2020. vozarine za naftne derivate su krenule na dole. Na kraju prvog tjedna u veljači 2020. prosječna zarada za Handysize tanker iznosila je 19.089 USD dnevno, a za MR tanker 12.552 USD. Vozarine na vrijeme za tankere LR1 i LR2 pale su na 7.161 USD i na 9.568 USD. Ove vozarine polako su se povećavale od 2018. do rujna 2019., kad su se brzo poboljšale i ostale visoke do kraja 2019. Na kraju su pale, jer svjetska ekonomija nije opravdala takav razvoj vozarina, a također je i tržište bilo zasićeno brodovima. Do kraja ožujka 2020. vozarina na vrijeme od 1 god. za VLCC dosegla je 58.802 USD dnevno. Ipak, stručnjaci su predviđali da će vozarine padati zajedno s potražnjom za naftom do kraja 2020. godine.



Slika 32. Vozarina za produkt tankere, lipanj 2020 – listopad 2021.

Izvor: BIMCO, Clarksons

U 2021. godini vozarine za tankere su niske, kako prikazuje Slika 32, ispod prosjeka za posljednje desetljeće. Razlog je Corona virus. Kako se pandemija nastavlja, mutacije virusa pokreću stroža međunarodna pravila putovanja, a u nekim zemljama i nova ograničenja. Najgore je pogođena Indija,



drugi najveći svjetski uvoznik sirove nafte nakon Kine-koja čini 11,5% globalnog uvoza sirove nafte u 2020.

#### 4.6.2 Razvoj svjetske flote u posljednjem razdoblju

Početkom 2018. svjetska trgovačka flota brojila je 94.171 brodova, što je činilo 1,92 milijarde tona dwt-a. Ukupni kapacitet svjetske flote tako je porastao za 3,31% prema podacima s kraja 2017. u odnosu na 2016. godinu kada je porast iznosio 3,15%. Rast flote, uz rastuću potražnju, doveo je do povećanja vozarina, a samim tim i dobiti za prijevoznike. Veličine brodova su u stalnom rastu, pa tako i vrijednost flote. Ulaganja u nove tehnologije i zahtjevi novih propisa također dodaju vrijednost globalne trgovačke flote.

Prijevoznici rasutih tereta vodeći su prijevoznici s 42,5% ukupnog svjetskog kapaciteta u 2018. Slijede ih tankeri s 29,2% ukupnog kapaciteta i kontejnerski brodovi s 13,1%. Iako predstavljaju manji postotak svjetskog kapaciteta, kontejnerski brodovi prevoze teret veće vrijednosti od tankera i rasutih prijevoznika, osiguravajući da više od polovice monetarne vrijednosti pomorske trgovine pripada njima.

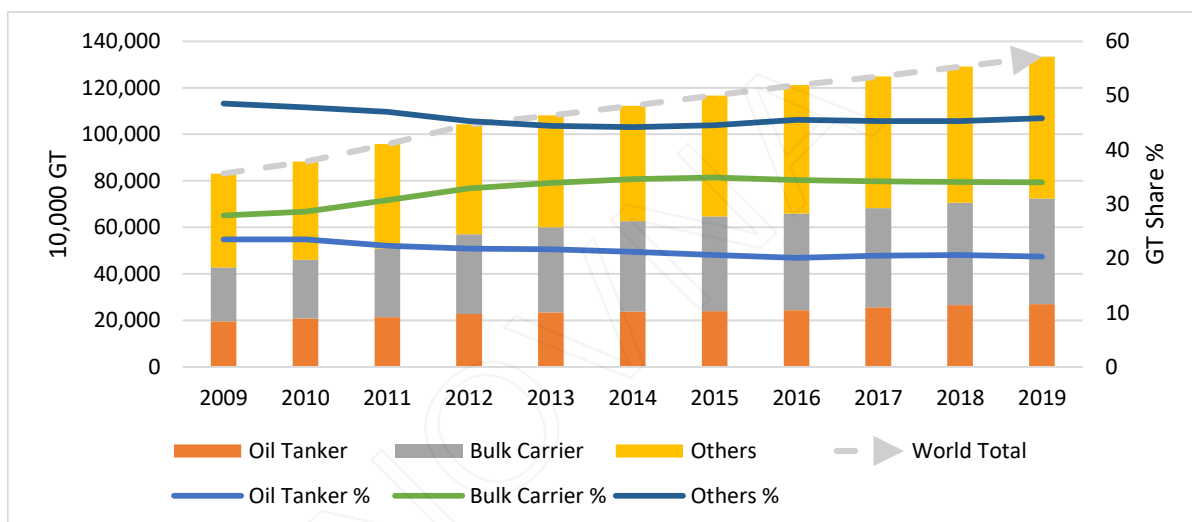
Uz ove tri kategorije, treba spomenuti i brodove za prijevoz generalnog tereta, kemikalija i ukapljenih plinova. Brodovi za generalni teret su jedini u padu i čine samo 3,9% ukupne svjetske nosivosti. Jedan od glavnih razloga za to je ubrzani razvoj kontejnerizacije, koji preuzima sve veći promet robe. Što se tiče flote brodova za ukapljene plinove, ona se povećala za 7,2%, uz daljnji rast. Razlog tome je upotreba pogonskog plina u skoroj budućnosti, što se smatra čistijim izvorom energije. Flota brodova za kemikalije je također imala malo povećanje, prvenstveno zbog velike potražnje za kemikalijama u industrijskoj proizvodnji, te čini 4,1% ukupnog svjetskog voznog parka.

Izraženo u GT-u, ukupna svjetska flota neprekidno je rasla u posljednjem desetljeću, sa 83.070 tisuća početkom 2009. na 133.364 tisuća početkom 2019. Uspoređujući flote prema GT-u, najveći udio čine brodovi za prijevoz rasutih tereta, oko 34% ukupne svjetske flote od 2012. godine naprijed (Slika 33).

Narudžbe novih brodova već su smanjene prije epidemije corona virusa 2020. i nastavile su se smanjivati širenjem epidemije. U usporedbi s prvim tromjesečjem 2019. godine, s 14,7 milijuna dwt novih brodova naručenih iz brodogradilišta, u prvom tromjesečju 2020. zabilježeno je svega 6,7 milijuna dwt-a, što je 55% niže u odnosu na prethodnu godinu. Unatoč raznim negativnim čimbenicima u prošlosti, svjetska se flota neprestano povećavala od 1990. godine, dosegnuvši u 2019. godini 38.452 brodova ili 1.935 milijuna dwt-a.

U razdobljima velike potražnje cijene novih brodova rastu, što je posebno povoljno za brodogradilišta, dok u trenutku kada je potražnja zasićena cijene padaju čak za 90%. Općenito, postoji povezanost između isporuka i narudžbi, pa kada broj narudžbi premaši isporuke, cijene imaju tendenciju rasta. Broj narudžbi u 2018. godini neznatno je porastao u odnosu na prethodne godine, pogotovo potaknut velikom potražnjom velikih prijevoznika, što također dovodi do neznatnog rasta cijena novih brodova. Čini se da tendencije u sklapanju ugovora vode k promjenama u indeksima cijena. Međutim, razvoj u ugovaranju je više kolebljiv od promjena u indeksima rabljenih, a posebno novih brodova.

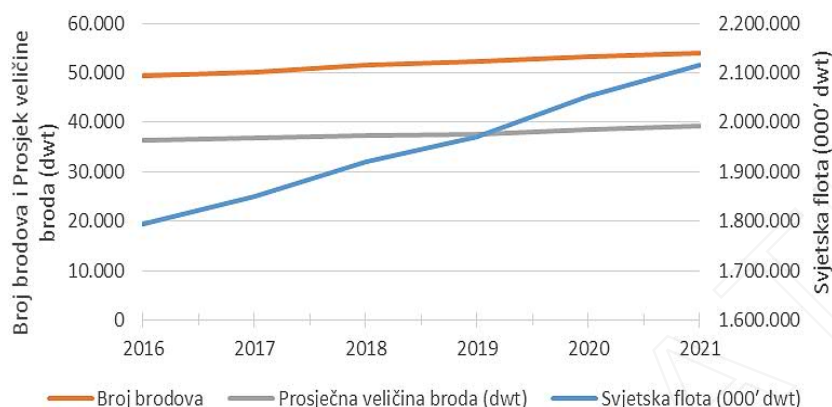
U 2018. povećala se potražnja za kontejnerskim brodovima, specijaliziranim brodovima i brodarima za prijevoz rasutog tereta a naročito tankerima. Zbog povećane potražnje, brodograditelji su uspjeli podići cijene do 10%, što im je omogućilo i podmirivanje povećanih troškova čelika i zahtjeva novih propisa. Brodovlasnici su se, s druge strane, borili s povećanim cijenama novogradnji kao i rokom za usklađivanje s propisima IMO 2020. Potreba za učinkovitijim i usklađenijim gorivima prijeti postojećoj floti brodova na način da će neki njezin dio postati komercijalno i tehnički star, što će zahtijevati njihovu zamjenu novim brodovima, čime će se povećati cijene novih brodova zbog povećanih narudžba [2].



Slika 33. Razvoj svjetske trgovačke flote 2009 – 2019.

*Napomena: Brodovi od 100 GT i više. Brodovi za prijevoz rasutog tereta uključuju i OBO brodove. Tankeri za sirovu naftu ne uključuju brodove za prijevoz kemikalija i brodova za prijevoz ukapljenih plinova. Izrađeno prema IHS Markit "World Fleet Statistics", 2020 "World Shipbuilding Statistics", Tradewinds and Bloomberg*

Ugovorna aktivnost novih brodova, kao i cijene novih brodova, ukazuju na stanje brodogradnje. Prosječne cijene novih brodova u blagom su porastu, u rasponu od 1,2 do 3,6%. Dakle, novi brod Capesize (180.000 dwt) vrijedio je oko 50 milijuna USD do kraja 2019. godine, a novi Panamax (81.000 dwt) 28 milijuna USD. Cijene novih brodova Handymax (62.000 dwt) i Handysize (38.000 dwt) kretale su se u istom razdoblju između 24 i 26 milijuna USD.



Slika 34. Razvoj svjetske trgovačke flote, 2016–2021

Izvor: BIMCO, Clarksons

Cijene tankera također su blago porasle, krećući se od 1,2 do 3%. Cijena novog tankera VLCC (320.000 dwt) bila je 92,5 milijuna USD početkom 2020. Novi Suezmax tanker (157.000 dwt) vrijedio je 60,5 milijuna USD, a novi Aframax tanker (115.000 dwt) 48 milijuna USD.

Na tržištu kontejneraša prosječne cijene novih brodova su nešto više, od 1,8 do 5%. Novi kontejnerski brod kapaciteta 13.000 TEU-a vrijedi 115 milijuna USD, dok brod kapaciteta 2.750 TEU jedinica košta 35 milijuna USD. Najveće cijene postižu novi brodovi za ukapljeni plin, npr. 174.000 m<sup>3</sup> LNG brod koji vrijedi 182 milijuna USD sredinom 2020.

Prema podacima UNCTAD-a, početkom listopada 2021. ukupna svjetska flota dostiže 2.116.401 dwt, za razliku od godinu prije kada iznosi 2.053.514 dwt (Slika 34). Ovo predstavlja rast od 3.06%.

## 5. Poslovanje prijevoznika na otvorenom tržištu

U ovom dijelu opisan je pojednostavljeni prikaz jednog od modela vrednovanja broda i optimalne politike poslovanja prijevoznika na otvorenom tržištu, koji služi u svrhu boljeg razumijevanja metodologije donošenja odluke o upošljavanju broda te lakšeg provođenja analize ostvarenih poslovnih rezultata prijevoznika. U svrhu postavljanja optimalne politike koja se koristi za donošenje upravljačke odluke u cilju ostvarenja maksimalne dobiti prijevoznika na otvorenom pomorskom tržištu, kreće se od definiranja dinamike vozarine i određivanja vrijednosti broda.

### 5.1 Korištenje brodskog prostora

Prijevoznik, osim što mora odlučiti hoće li uložiti novac u kupnju broda, prodati brod ili brod zadržati na tržištu, mora odlučiti i o vrsti tržišta na kojem će zadržati brod (ugovor na putovanje ili ugovor na vrijeme). O vrsti ugovora ovisit će trajanje zaposlenosti broda i vrste ugovornih i izvan ugovornih obveza.

Da bi se postavio učinkovit model odlučivanja na temelju kojeg će prijevoznik biti u stanju donijeti radnu odluku, kako je to prethodno opisano, potrebno je razviti optimalne politike za ugovor na putovanje i za ugovor na vrijeme te definirati trenutak kada je optimalno povući brod s tržišta (stanje mirovanja broda). U konačnici, valja učiniti komparaciju optimalnih politika te odabrati onu koja zadržava najveću vrijednost broda.

S pretpostavkom da su trenutne vozarine na putovanje i trenutne vozarine na vrijeme izjednačene, tako da nema razlike između ugovora na putovanje i ugovora na vrijeme, tada se problem donošenja odluke pojednostavljuje – prijevoznik treba odlučiti hoće li brod i dalje držati na tržištu ili ga povući s njega u stanje mirovanja. S izjednačenjem trenutnih vozarina na putovanje i trenutnih vozarina na vrijeme, za prijevoznika ne postoji razlika u izboru ugovora. Valja naglasiti da u stvarnosti očito postoji razlika u prihodu koji se ostvaruje ugovaranjem broda na putovanje ili ugovaranjem broda na vrijeme, što će prvenstveno ovisiti o trenutnom stanju na tržištu.

Za modeliranje ovog problema uzima se jedan brod na jednoj ruti te se polazi od sljedećih pretpostavki:

- troškovi upošljavanja broda nastaju samo kod ulaza, odnosno izlaza broda s tržišta, pri tome su ovi troškovi točno određeni i poznati,
- stope posudbe i izdavanja na korištenje imovine su jednake kamatnim stopama koje su poznate, nestohastičke vrijednosti,
- promatrano tržište je konkurentno, što znači da cijene na tržištu ovise o ponudi i potražnji,
- trenutna vozarina na putovanje,  $U$  se ponaša kao kontinuirani stohastički proces [6, str. 342]:

$$dU = U \mu dt + U \sigma dB \quad (5.1)$$

gdje je:

$\mu$  – srednja vrijednost lokalnog trenda vozarina,  
 $\sigma$  – standardna devijacija trenutne vozarine na putovanje,  
 $dB$  – Braunovo kretanje.

$\mu$  i  $\sigma$  su poznate, nestohastičke vrijednosti.

- s gledišta prijevoznika, procjena parametara trenutne vozarine na putovanje  $U$  ima zadovoljavajuću vjerodostojnost i preciznost.

Za modeliranje procesa određivanja cijena na tržištu roba, naročito na tržištu sirovina, koristi se geometrijsko Braunovo kretanje kao uobičajena pretpostavka, premda u stvarnosti na tržištu postoji

međuzavisnost procesa određivanja cijena, što znači da su ovo procesi s pohranom povijesti. Primjerice, na pomorskom tržištu (što uključuje nove i polovne brodove odnosno njihove cijene, vozarine te teret koji se pojavljuje u pomorskom prijevozu) evidentna je međuzavisnost između visina vozarina, potražnje za novogradnjama i cijenama novogradnji, kao što je to obrazloženo u prethodnom dijelu. Usporedo s porastom vozarina raste i potražnja za novogradnjama, a time i njihova cijena. Pojavom na tržištu novih brodova padaju vozarine kao i narudžbe za nove brodove, a time pada i cijena novogradnji. Visina vozarina utječe i na potražnju za rabljenim brodovima, a time i njihovu cijenu, veće vozarine znače veću potražnju za rabljenim brodovima i njihove veće cijene. Veća ponuda tereta u pomorskom prijevozu smanjuje relativni broj brodova (kapacitet brodova) na tržištu, što rezultira povećanjem vozarina. Svaki i najmanji pomak u jednom segmentu tržišta rezultira u lančanoj reakciji koja se širi cijelim tržištem. Prilikom modeliranja procesa određivanja trenutnih vozarina, uzimanje u obzir procesa određivanja cijena na način koji što bolje odgovara stvarnosti, može rezultirati gubitkom dobivanja dobro opisanih optimalnih politika. Razlog tome je složenost u opisivanju i razumljivost samog modela optimalne politike poslovanja.

## 5.2 Funkcionalno vrednovanje i dinamika vozarina

Pri određivanju optimalne politike ugovaranja broda potrebno je ustanoviti dinamiku i visinu vozarina. Vozarina  $V(U, z)$  za određenu rutu je funkcija trenutne vozarine  $U$  i vremena dospelosti  $z$ . Vrijeme dospelosti definirati će se kao vremenska razlika između trenutka zaključivanja brodarskog ugovora  $t$  i trenutka kada se vrši opažanje određene vozarine  $t$ .

Budući da je  $V(U, z)$  funkcija stohastičkog procesa [30, str. 498], trenutna promjena vozarine dana je s:

$$dVdU = \frac{V_U}{U_h} + h_U V_U dU - V_z dt \quad (5.2)$$

gdje je:

$h_U$  – koeficijent promjene trenutne vozarine,

$V_U$  – vozarina u određenom trenutku,

$U_h$  – granična vozarina ulaza na tržište, (brodarski ugovor),

$V_z$  – vozarina u vrijeme dospelosti.

Ako se u (5.2)  $dU$  zamjeni s onim izrazom dobivenim u (5.1) i umjesto  $(dU)^2$  uvrsti formulacija dana s  $\sigma^2 U^2 dt$  dobiva se dinamika vozarina:

$$dV = \frac{U \sigma V_U dB}{U_h} + (U \mu V_U - V_z + h_U U^2 \sigma^2 V_U) dt \quad (5.3)$$

gdje je:

$dB$  – Braunovo kretanje,

$U$  – trenutna vozarina na putovanje,

$\sigma$  – standardna devijacija trenutne vozarine za putovanje,

Uobičajeno je da ugovor o prijevozu određenog tereta na određenoj ruti, u određenom vremenskom intervalu, ako nije prevezen u ugovorenom vremenu postaje ništavan, osim ako drukčije nije ugovoreno. Iz ovog proizlazi da trenutnu vozarinu nije moguće odrediti pomoću arbitrarnog uvjeta, već se kreće od određivanja vozarinskog rizika, odnosno premije rizika na vozarinu. To pokazuje koliko je naručitelj broda spreman platiti, iznad ili ispod nerizične vozarine, pri sklapanju ugovora o prijevozu u ovisnosti o trenutnom i predvidivom budućem stanju na otvorenom pomorskom tržištu.

Premija rizika u ovom slučaju, sa stanovišta prijevoznika, može biti pozitivna ili negativna. U slučaju ostvarenja uvećane dobiti radi sklapanja povoljnog ugovora o prijevozu, tj. spuštanja vrijednosti

vozarine u budućem periodu komparirano s trenutnim budućim vozarinama, prijevoznik će ostvarivati pozitivnu premiju. Slično tome, u slučaju uvećanja trenutnih budućih vozarina, u odnosu na ugovorenu vozarinu, prijevoznik može ostvarivati negativnu premiju rizika.

U cilju određivanja vrijednosti vozarine u određenom trenutku [10, str. 11] krenut će se od definiranja očekivane dobiti sljedećim izrazom:

$$V(K, T, t) = \frac{\varsigma I \varsigma K V_K(K, t)}{(\alpha - z)} z^H + A \quad (5.4)$$

gdje je:

$\alpha$  – dobit iz brodarskog ugovora,

$K$  – makro ekonomska varijabla,

$A$  – greške uzrokovane nepreciznim podacima,

$V(K, t)$  – vrijednost brodarskog ugovora,

$I$  – imovina prijevoznika,

$z^H$  – vrijeme dospelosti u odnosu na fiksne troškove broda,

$\varsigma$  – vrijednost imovine.

Prethodno napisan izraz može se pojednostaviti, ako se pretpostavi da je vrijednost brodarskog ugovora neovisna o tržišnoj vrijednosti broda po sili ugovora, te se dobiva:

$$V(K, T, t) = \frac{K V_K(K, t)}{(\alpha - z)} z^H + A \quad (5.5)$$

U slučaju korištenja arbitrarnog uvjeta, premija rizika je određena pod pretpostavkom postavljenom na varijable o kojima ovisi vrijednost brodarskog ugovora i pod pretpostavkom da stohastička svojstva početnih varijabli i primijenjene leme vodi prema ekvivalentu izraza za uvećanu dobit, što je prikazano formulom (5.4). Ako se sa  $\Theta(K, t)$  označi premija rizika na brodarski ugovor, a sa  $\Theta(T, t)$  premija rizika broda u određenom trenutku, tada je prema arbitrarnom pristupu, očekivana dobit dana izrazom:

$$V(K, T, t) = \frac{\Theta(K, t) K V_K(K, t)}{\Theta(T, t)} z^H + A \quad (5.6)$$

Uvođenjem izraza za portfelj brodarskog ugovora s različitim dospjećima u formulaciju, [29] moguće je izvesti slijedeći izraz:

$$V(K, T, t) \theta^H = \frac{\Theta(K, t) K V_K(K, t)}{\Theta(T, t)} z^H \theta_{(K, t)} + A \quad (5.7)$$

U svrhu postizanja ravnotežnog stanja na tržištu, potrebno je izvesti odgovarajuću formulaciju za  $\theta(K, t)$ , što znači da  $\theta(K, t) = [\varsigma K](K, t)(\alpha - r)^{-1}$ . U tom slučaju oba pristupa problemu su ekvivalentna. Prilikom formulacije modela, uzimajući funkcionalnu formu  $\theta(K, t)$ , potrebno je biti oprezan zbog toga što može doći do nepostizanja ravnotežnog stanja na tržištu.

Opisani modeli odnose se na opću formulaciju vrijednosti brodarskog ugovora i formiranje dobiti iz istog ugovora. Prilikom primjene dane formulacije na vozarine, može se uočiti da očekivana dobit nije dovoljno dobro definirana. Razlog tome je što se, uobičajeno, plaćanje vozarine ne vrši po zaključenju ugovora o prijevozu. Shodno tome, [25] sljedeća formulacija:



$$UK(dV/V) = \theta_{(K,t)} \left( z + \frac{\Theta(U,t)}{(\alpha - z)} \right) dt \quad (5.8)$$

prelazi u:

$$UK(dV/V) = \theta_{(K,t)} (\Theta(U,t)) dt \quad (5.9)$$

odnosno u:

$$UdV = \frac{(\theta(U,t)V_U + K(U,t))dt}{z} \quad (5.10)$$

Budući da se vozarina ne isplaćuje prilikom sklapanja ugovora ili neposredno po sklopljenom ugovoru, što znači da je vrijednost ugovora u početnom trenutku jednaka nuli, ne postoji prilika za nerizično ulaganje, što znači da ulagač dobiva samo premiju, neovisno o vremenu dospelosti ugovora o prijevozu.

Da bi se izračunalo  $\zeta(U,t)$  potrebno je razviti realan model koji će detaljno opisati funkcionalni oblik odluke prijevoznika, promatrano samo u okviru ugovaranja brodskog prostora. Iz uvjeta linearnosti za trenutnu vozarinu na putovanje  $U$  i relacije premije rizika na brodarski ugovor s kamatnom stopom [20, str. 14], moguće je definirati slijedeći izraz:

$$\theta(U,t) = \lambda U \frac{\alpha}{U_V} - r^{U\alpha} + A \quad (5.11)$$

gdje je  $\lambda$  parametar premije rizika procijenjen iz podataka za trenutne vozarine, a  $U_V$  trenutna vozarina za vrijeme. Iz formule (5.3) kojom se dobiva dinamika vozarine  $V$  te na temelju gore navedenog, dolazi se do jednadžbe koja uključuje vrijednost brodarskog ugovora:

$$\lambda UV_U F = U \mu F_U + h_U \left( V_U \sigma + \frac{U^2}{r} \right) - V_z \mu F \quad (5.12)$$

gdje je:

$F$  – vrijednost imovine investitora,

$\mu$  – srednja vrijednost lokalnog trenda vozarina,

$F_U$  – fiksni troškovi održavanja broda,

$r$  – stohastička nerizična kamatna stopa.

Vrijednost vozarine postaje:

$$UV_U = \frac{h_U (V_U \sigma U^2) - V_z}{(\mu - \lambda)} + H_U V_r \quad (5.13)$$

Uzimajući da je vrijednost vozarine u trenutku ugovaranja,  $t=0$ , ekvivalentna trenutnoj vozarini na putovanje, iz gornje formule dobiva se vozarina:

$$V(U,z) = Ur^z - U \frac{(\mu - \lambda)}{r} \quad (5.14)$$

Kombinacijom formula (5.3) i (5.13) dobiva se trenutna promjena vozarine, odnosno dinamika vozarine:

$$V(U, z) dV = \frac{V_U U 2\lambda dt}{\sigma^2} + \sqrt{V_U} U \sigma dB \quad (5.15)$$

Slijedom navedenog, sada je moguće odrediti optimalnu politiku poslovanja brodom. U slučaju povoljnog stanja na tržištu sa stanovišta prijevoznika, što najčešće znači relativno visoke vozarine, prijevoznik može odlučiti između dvije opcije upošljavanja broda – ugovor na putovanje i ugovor na vrijeme. Pitanje koje se postavlja ispred prijevoznika je: za koju opciju se odlučiti. U periodu niskih vozarina u odnosu na troškove poslovanja, kada više nije isplativo držati brod na tržištu, prijevoznik može odlučiti povući brod iz poslovanja i privezati ga na određeno vrijeme (brod je izvan upotrebe).

U narednom tekstu prikazana je metodologije određivanja optimalne visine trenutne vozarine i granična trenutna vozarina u svrhu postavljanja odluke: koji od navedenih ugovora prihvatiti te u kojem vremenskom trenutku to učiniti. Time će se ujedno dati odgovor na pitanja: treba li i kada povući iz poslovanja i privezati brod, u slučaju ako je trenutna vozarina dovoljno niska.

### 5.3 Postavljanje optimalne politike poslovanja prijevoznika na otvorenom tržištu

Ako se brod nalazi u određenom režimu poslovanja, da bi se isti prebacio u neki drugi režim mora vrijediti općeniti izraz:  $U_{Novi Režim} \succ U$ . Ovo vrijedi ako se ne uzimaju u razmatranje troškovi prebacivanja broda s jednog na drugi segment otvorenog tržišta. U realnim uvjetima na pomorskom tržištu, uzimajući u proračun troškove prekreta režima poslovanja, mora vrijediti:  $\underline{U}_{Novi Režim} \succ \underline{U}$ .

Uvjet koji mora postojati da bi s pozicije prijevoznika bilo financijski opravdano prihvatiti određeni režim poslovanja, prikazan je sa slijedećim nejednakostima:

$$\begin{aligned} \Psi &\geq \Phi + \beta_T, \\ \Phi &\geq \Psi + \beta_M, \\ \Lambda &\geq \Pi + \beta_T, \\ \Pi &\geq \Lambda + \beta_M, \\ \Psi &\geq \Lambda + \beta_T, \\ \Lambda &\geq \Psi + \beta_M. \end{aligned} \quad (5.16)$$

gdje je:

$\Psi$  – vrijednost broda u poslovanju, ugovor na putovanje,

$\Phi$  – vrijednost broda izvan poslovanja,

$\Lambda$  – vrijednost broda u poslovanju, ugovor na vrijeme,

$\Pi$  – vrijednost broda izvan poslovanja, slučaj ugovora na vrijeme,

$\beta_M$  – troškovi povlačenja broda s tržišta,

$\beta_T$  – troškovi vraćanja broda na tržište.

Vrijednost broda pod brodarskim ugovorom na putovanje mora biti veća od vrijednosti broda povučenog s tržišta uvećanog za troškove vraćanja broda na tržište  $\Psi \geq \Phi + \beta_T$  da bi prijevoznik izašao na tržište. U suprotnom, vrijednost broda povučenog s tržišta je veća i brod ostaje izvan poslovanja.

Kada se brod nalazi u poslovanju pod ugovorom na putovanje te se vozarina spusti ispod granične vrijednosti  $U \prec \underline{U}_{(I)}$  tada mora vrijediti  $\Phi \geq \Psi + \beta_M$ , što znači da je vrijednost broda u mirovanju veća ili jednaka vrijednosti broda u brodarskom ugovoru na putovanje uvećanoj za troškove prijelaza u režim mirovanja. Optimalna politika poslovanja tada će biti označena povlačenjem broda s tržišta i zadržavanje u tom stanju sve dok granična vozarina ne poraste dovoljno da opravda vraćanje broda na tržište. Slično tome, ako se brod nalazi u poslovanju pod ugovorom na vrijeme te se vozarina spusti

ispod granične vrijednosti  $U_V \prec U_{V(t)}$  tada mora vrijediti  $\Pi \geq \Lambda + \beta_M$ , što znači da je vrijednost broda u mirovanju veća ili jednaka vrijednosti broda u brodarskom ugovoru na vrijeme, uvećanoj za troškove prijelaza u režim mirovanja.

Brod koji se nalazi izvan tržišta ostat će u tom stanju sve dok se vozarina ne podigne tako da zadovoljava nejednakost  $U \succ U_{(T)}$  ili  $U_V \succ U_{V(T)}$ . Optimalna politika poslovanja će tada nalogati vraćanje broda na tržište ugovora na putovanje  $\Psi \geq \Phi + \beta_T$  ili ugovora na vrijeme  $\Lambda \geq \Pi + \beta_T$ .

Ako se brod nalazi u brodarskom ugovoru na putovanje i trenutna vozarina se spusti tako da vrijedi  $U \prec U_V$  tada za optimalnu politiku poslovanja vrijedi  $\Psi \leq \Lambda$  što označava trenutak kada valja brod ugovoriti na vrijeme. Obrnute nejednakosti vrijede za preokret poslovanja iz ugovora na vrijeme u ugovor na putovanje.

Osim problema odlučivanja glede ugovaranja broda na putovanje ili period vremena, prijevoznik se suočava i s investicijskim problemom do čijeg se rješenja može doći na sličan način, određivanjem vrijednosti broda u danom trenutku te računanjem graničnih trenutnih vozarina. Prijevoznik ima više opcija u ovom pogledu; može prodati brod ili kupiti rabljeni brod, može otpremiti brod u rezalište ili naručiti gradnju novoga broda. U svrhu donošenja ispravne odluke s ciljem optimalnog korištenja resursa investiranja za novi brod, bilo da je to novogradnja ili polovan brod, potrebno je odrediti trenutnu neto vrijednost investicije. Pojam investiranja ovdje uključuje i prodaju broda, kao poseban oblik investicije. U svakom od ovih slučajeva investiranja prijevoznik koristi prednost arbitrarne prilike između tržišne vrijednosti broda i računate vrijednosti na temelju optimalne politike.

Rješavanje problema investiranja ne znači samo određivanje trenutne vrijednosti investicije, već uključuje i vremensku dimenziju, dakle odgovor na pitanje kada investirati, te postavljanje odluke da li uopće ulaziti u investiciju. Ovo je u literaturi financijske ekonomije poznato pod nazivom opcija tempiranja, budući da postavljanje pravilne odluke o vremenu investiranja, bilo da se radi o kupnji ili prodaji broda, može proizvesti veću ukupnu dobit [29], [12]. Pretpostavlja se da će prijevoznik prije računanja vrijednosti investicije odrediti optimalnu politiku poslovanja koja će utvrditi vrijednost broda ugovorenog na putovanje  $U$  i ugovorenog na vrijeme  $U_V$ . Iz navedenog proizlazi da mora postojati vremenski ovisna optimalna trenutna vozarina  $S_{K(t)}$  koja karakterizira optimalnu investicijsku strategiju. Drugim riječima,  $U_{K(t)}$  mora biti granična trenutna vozarina koja, kada je dostignuta na tržištu, mora obilježavati optimalno vrijeme kada prijevoznik treba kupiti brod. Važno je napomenuti da je potrebno ustanoviti vrijednost broda  $\chi$  u cilju određivanja optimalne strategije investiranja. Ovo znači, da bi se riješio problem investiranja (kupovine broda), potrebno je prethodno riješiti problem ugovora broda.

U slučaju narudžbe novoga broda, prijevoznik bi trebao izračunati vrijednost  $\chi$  u vrijeme primopredaje broda, prije započinjanja pregovora o gradnji broda (svakako prije potpisivanja ugovora o gradnji) te naručiti brod, jer je računata vrijednost broda u poslovanju nakon trenutka primopredaje iz brodogradilišta veća ili jednaka ugovorenoj cijeni novoga broda. Budući da u većini slučajeva, nakon što potpiše ugovor o gradnji broda s brodogradilištem, prijevoznik nije više u mogućnosti odustati od ugovora bez isplate određenog kaznenog iznosa novca, ova svota bi u proračunu trebala biti pridodana na cijenu broda. Iz navedenog proizlazi da će prijevoznik raskinuti ugovor tek nakon što je dostignuta donja granica računate vrijednosti broda, odnosno vozarine. Nije rijedak slučaj kada prijevoznik odustaje od ugovora o gradnji broda, naročito kada se vozarina nisko spusti. Alternativa je da prijevoznik oduži datum primopredaje broda s brodogradilištem, očekujući u budućnosti veću vozarinu.

Optimalna strategija prodaje broda bit će slična strategiji kupovine broda. Prijevoznik prodaje brod, u optimalnom slučaju, samo ako se neto prihod s broda  $\chi$  spusti ispod tržišne vrijednosti broda, u periodu trajanja opcije za prodaju broda. Slično kao u slučaju kupnje broda, potrebno je odrediti graničnu trenutnu vozarinu  $U_{P(t)}$  koja obilježava optimalno vrijeme kada prijevoznik treba prodati brod.

## 6. Procjena vozarinskih parametara

U svrhu proračuna dinamike vozarine, graničnih vozarina i vrijednosti broda, u cilju određivanja optimalne politike poslovanja prijevoznika, valja krenuti od određivanja tehnološko-tržišnih parametara. Za prikaz postupka određivanja ovih parametara, uzet će se za primjer brodovi za prijevoz rasutog tereta koji se uvrštavaju u kategoriju tipičnih brodova u poslovanju na otvorenom tržištu. Radi usporedbe, u tablici koja slijedi prikazana je podjela ovih brodova, obzirom na veličinu.

Tablica 4. Podjele brodova za prijevoz rasutih tereta obzirom na veličinu

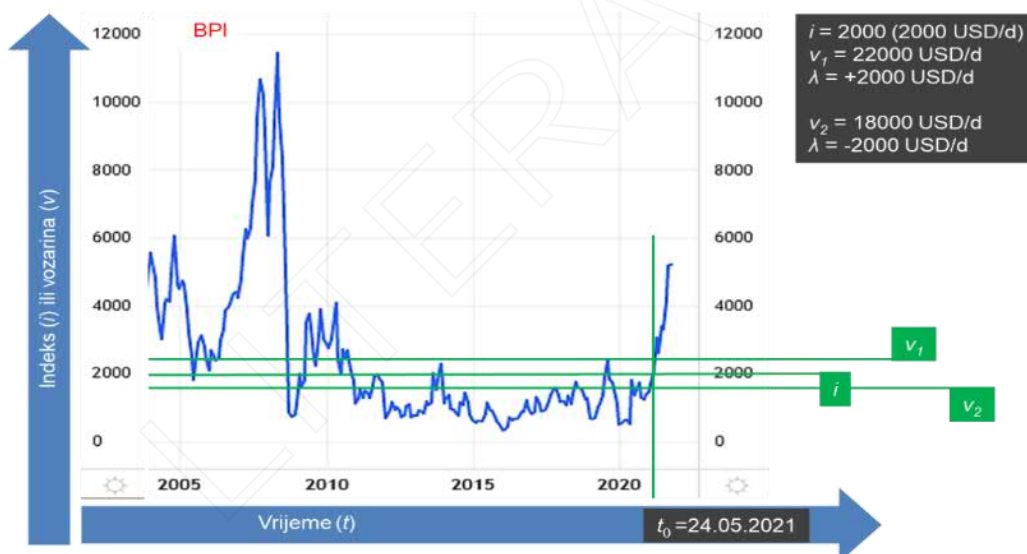
Oznaka veličine	Duljina (m)	GT	Nosivost (t)
Handysize	100 - 130	5.000 - 14000	10.000 - 55.000
Handymax	130 - 150		
Supramax	150 - 200	14.000 - 30.000	55.000 - 65.000
Panamaks	200 - 230	30.000 - 45.000	65.000 - 82.000
Capesize	230 - 270	45.000 +	120.000 +
Gearless Very large Ore Carrier	270 +		

Podaci koji se koriste za proračune, [34], [35] imaju sljedeća svojstva:

- odnose se na Panamax brodove iz gornje tablice i pokrivaju rute:
  - USG–JR (USA Meksički zaljev – područje Japana),
  - USG–RT (USA Meksički zaljev – Rotterdam),
  - EU–EG (sjeverna Europa – Egipat),
  - AUS–CH (Australija – Kina).
- odnose se na trenutne vozarine na putovanje (SR), ugovor broda na putovanje (VR), te ugovor broda na vrijeme, 1 godina (TC 1 god.).
- uzeti su za period 18.02.2013–01.10.2020 na bazi tjednih promatranja, te izraženi u USD/dan.

### 6.1 Procjena premije rizika

Premija rizika na vozarinu je uvećana dobit koju ostvaruje brodar radi preuzimanja rizika prilikom sklapanja ugovora o pomorsko-plovidbenom poslu, izražena kroz razliku između očekivane ili ostvarene dobiti i nerizične dobiti određene vozarinskim indeksom. Slika 35 ilustrira odnos premije rizika, vozarinskog indeksa i vozarine.



Slika 35. Premija rizika u odnosu na vozarinski indeks i vozarinu

Premija rizika proračunata u postupku pronalaženja procjenitelja za nerizičnu stopu [1], procjenitelja za rizičnu stopu koji je dan s regresijom [20] te komparativnim procjeniteljem za ugovore na putovanje [22] prikazana je u slijedećoj tablici.

Tablica 5. Rezultati regresije za ugovore na putovanje na promatranim rutama

Regresijski Parametri	USG-JR	USG-ROT	EU-EGY	AUS-CH
Višestruki koef.det.	0,996199	0,997110	0,998077	0,998146
Koef. determinacije	0,992412	0,994229	0,996157	0,996296
Prilagođeni koef.det.	0,992392	0,994214	0,996147	0,996287
Standardna greška	0,040975	0,036603	0,018983	0,025760
Veličina uzorka	381,000000	381,000000	381,000000	381,000000
Anova ostatak	379,000000	379,000000	379,000000	379,000000
Sjecište, $\nu$	0,043948	0,046427	0,016421	0,025625
SD sjecišta	0,014708	0,010697	0,009414	0,008639
X varijabla 1	0,986892	0,985009	0,994966	0,990506
SD X varijable	0,004433	0,003855	0,003174	0,003102
Interval z (tjedni)	13,000000	13,000000	13,000000	13,000000
$E[X] (\mu)$	0,002258	0,002891	0,001157	0,001456
Premija rizika $\lambda$	-0,001122	-0,000680	-0,000106	-0,000515
$\lambda_{RS} (\%/god)$	-5,8351	-3,5370	-0,5516	-2,6773
$\lambda_{NS} (\%/god)$	18,6263	23,6290	12,9662	14,6287
$\lambda = \lambda_K (\%/god)$	14,0700	17,2100	11,2135	12,0970

Procjene premije rizika prikazane u tablici gore kreću se od 11 do 14 % i imaju pozitivan predznak. Vrijednosti X varijabli su vrlo bliske, što potvrđuje ispravnost (primjenjivost) postupka u funkciji određivanja visine vozarine. Premija rizika ima karakteristike aritmetičke sredine, a budući da su odstupanja iste (greške promjene trenutne vozarine) relativno mala, i procijenjene stope rizika imaju relativno male greške. Točnost parametara ovisit će o kvaliteti dostupnih podataka o kretanju vozarina. Vrijednosti vozarina za dulja vremena dospelosti od 6, 9 i 12 mjeseci neminovno će biti lošije kvalitete, što će rezultirati u manje kvalitetnoj procjeni parametara.

Rezultati proračuna za ugovore na vrijeme prikazuje Tablica 6. Kao što je za očekivati, premije rizika za ugovore na vrijeme su niže od onih kod ugovora na putovanje. Budući da su u promatranom razdoblju vozarine imale vrlo visoku stopu kolebanja, u rasponu vrijednosti od 6.500 od 47.000 USD, onaj koji izvlači korist iz razlike vrijednosti broda kod ugovora na vrijeme je naručitelj broda. Prema tome, gledajući sa stanovišta naručitelja broda na vrijeme, premija rizika je relativno visoka za promatrano razdoblje, što rezultira da je premija rizika, gledajući sa stanovišta prijevoznika, vrlo niska ili čak negativna. Ovakvo stanje na tržištu predstavlja posljedicu naglih i velikih skokova vrijednosti trenutnih vozarina u periodu od sredine 20013. g. do početka 2015. g., te činjenice da vozarine na vrijeme pokazuju izvjesnu tromost i zaostajanje u praćenju trenutnih vozarina.



Tablica 6. Rezultati regresije za ugovore na vrijeme (1 god.) na promatranim rutama

Regresijski Parametri	USG-JR	USG-ROT	EU-EGY	AUS-CH
Višestruki koef.det.	0,984975	0,977007	0,995853	0,996731
Koef. determinacije	0,970176	0,954543	0,991723	0,993473
Prilagođeni koef.det.	0,970098	0,954423	0,991701	0,993456
Standardna greška	0,072144	0,091854	0,027723	0,033918
Veličina uzorka	381,000000	381,000000	381,000000	381,000000
Anova ostatak	379,000000	379,000000	379,000000	379,000000
Sjecište, $\nu$	0,412107	0,381909	0,035157	0,050258
SD sjecišta	0,025897	0,026843	0,013748	0,011375
X varijabla 1	0,866608	0,862985	0,987812	0,981034
SD X varijable	0,007805	0,009674	0,004636	0,004085
Interval z (tjedni)	52,000000	52,000000	52,000000	52,000000
$E[X] (\mu)$	0,002062	0,002079	0,001308	0,001638
Premija rizika $\lambda$	-0,005863	-0,005265	0,000632	0,000672
$\lambda_{RS} (\%/god)$	-30,4869	-27,3804	3,2851	3,4930
$\lambda_{NS} (\%/god)$	12,5699	14,2199	10,3694	13,0556
$\lambda = \lambda_K (\%/god)$	7,1577	8,3044	9,6348	11,8071

Kod ugovora na vrijeme u razdoblju od 3 godine, za očekivati je da će premije rizika biti još niže u promatranom vremenskom intervalu. Stoga je lako zaključiti, već na temelju ovog parametra, da je prijevozniku bilo isplativije držati brod ugovoren na putovanje, nego ugovoren na period vremena, što naročito vrijedi za dulji vremenski period.

Na osnovu opisane metode, može se izračunati razlika u premiji rizika za različite veličine brodova. Za pretpostaviti je da su premije rizika za Panamax brod uvijek dosta niže, nego za Panamax brod. Iz ovog slijedi da Panamax brod zarađuje po toni ukrcanog tereta manje od srednjega broda, uzimajući u račun troškove broda i putovanja, što odgovara opažanjima na tržištu. Stoga je vrlo upitno koliko je Panamax brod isplativiji od srednjeg broda sa stanovišta prijevoznika. Ovo razmišljanje potvrđuju vidljivi podaci – prijevoznici su se, u promatranom periodu, više odlučivali za gradnju i kupovinu brodova srednje veličine.

U slučaju da se gornjom metodom za procjenu premije rizika dobiju nelogične vrijednosti, potrebno je primijeniti neku od alternativnih metoda procjene. Jedna od metoda sastoji se od proračuna vrijednosti broda. Koristeći parametre za vozarinu i troškove određenog broda te pomoću tako dobivene vrijednosti, određuje se visina premije rizika koja će dati međuzavisnost s opažajnom vrijednosti broda na tržištu.

## 6.2 Procjena stope promjene vozarine i kolebanja tržišta

U sljedećem tekstu prikazani su rezultati proračuna stope promjene trenutne vozarine  $\mu$  i kolebanja tržišta  $\sigma^2$  pomoću postupaka [20] i [21]. Ovi procjenitelji u osnovi predstavljaju aritmetičku sredinu  $E[X]$  i varijancu  $\text{Var}[X]$  transformiranih korištenih podataka.

### 6.2.1 Parametri brodarskog ugovora na putovanje

U tablici dolje dane su procjene  $E[X]$  i  $\text{Var}[X]$  uz ostale dobivene parametre za ugovore na putovanje na promatranim rutama.

Tablica 7. Stopa promjene trenutne vozarine  $\mu$ , kolebanje tržišta  $\sigma^2$  i ostali dobiveni parametri za ugovore na putovanje na promatranim rutama

Parametri	USG-JR	USG-ROT	EU-EGY	AUS-CH
$E[X] (\mu)$	0,002258	0,002891	0,001157	0,001456
Stand. greška	0,002639	0,002950	0,002652	0,002672
Stand. devijacija	0,051449	0,057497	0,051699	0,052095
$Var[X] (\sigma^2)$	0,002647	0,003306	0,002673	0,002714
Zaobljenost	4,364513	10,573156	87,317215	38,974590
Asimetrija	0,595205	1,421873	6,186951	4,345333
Raspon	0,478871	0,598837	1,021321	0,689187
Minimum	-0,195745	-0,262364	-0,374693	-0,196710
Maksimum	0,283126	0,336472	0,646627	0,492476
Zbroj	0,858227	1,098612	0,439698	0,553385
Veličina uzorka	380	380	380	380
Raz.pouz.(95,0%)	0,005189	0,005800	0,005215	0,005255

Tablica 7 prikazuje da su greške promjene trenutne vozarine i greške kolebanja tržišta relativno male, što će rezultirati relativno dobrim procjeniteljima.

Tablica 8. Stopa promjene trenutne vozarine  $\mu$  i kolebanje tržišta  $\sigma^2$  na godišnjoj bazi za period 2013.–2020., izraženo u % za ugovore na putovanje

Parametri (%)	USG-JR	USG-ROT	EU-EGY	AUS-CH
$E[X] (\mu)$	0,117442	0,150336	0,060169	0,075726
$Var[X] (\sigma^2)$	0,137642	0,171908	0,138986	0,141121

U tablici gore dane su vrijednosti  $E[X]$  i  $Var[X]$  u postocima za promatrane rute.

### 6.2.2 Parametri brodarskog ugovora na vrijeme

U slijedeće dvije tablice dane su procjene  $E[X]$  i  $Var[X]$  uz ostale dobivene parametre za ugovore na vrijeme (1 godina), na promatranim rutama.

Tablica 9. Stopa promjene trenutne vozarine  $\mu$  i kolebanje tržišta  $\sigma^2$  za ugovore na vrijeme (1 god.) na promatranim rutama

Parametri	USG-JR	USG-ROT	EU-EGY	AUS-CH
$E[X] (\mu)$	0,002062	0,002079	0,001308	0,001638
Stand. greška	0,001367	0,001858	0,001901	0,002143
Stand. devijacija	0,026647	0,036212	0,037048	0,041772
$Var[X] (\sigma^2)$	0,000710	0,001311	0,001373	0,001745
Zaobljenost	9,001627	15,472169	94,023605	36,995858
Asimetrija	-0,244805	2,004422	8,228382	3,952554
Raspon	0,288081	0,419468	0,602633	0,556288
Minimum	-0,161787	-0,167054	-0,143101	-0,190044
Maksimum	0,126294	0,252414	0,459532	0,366244
Zbroj	0,783661	0,789997	0,496980	0,622530
Veličina uzorka	380	380	380	380
Raz.pouz.(95,0%)	0,002688	0,003653	0,003737	0,004213

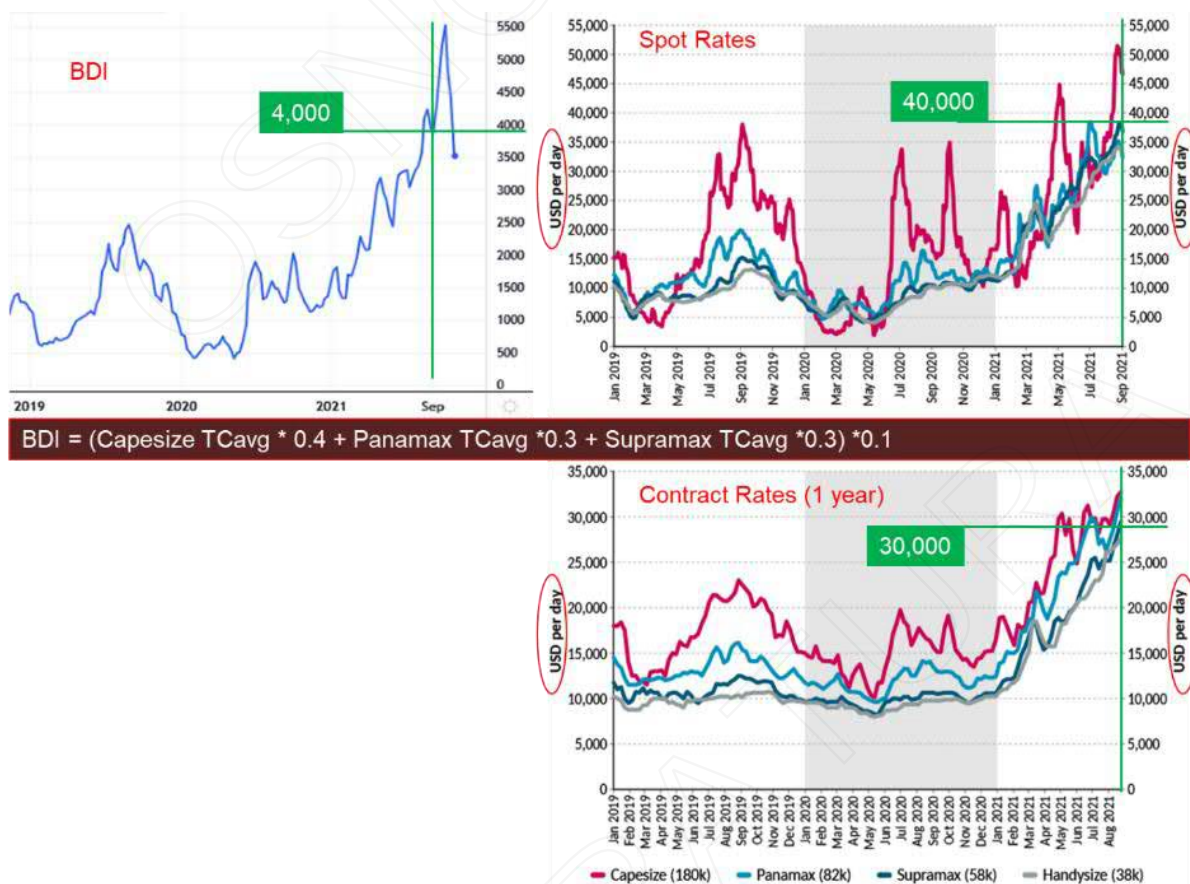
Iz tablice gore vidljivo je da su za ugovore na vrijeme greške promjene trenutne vozarine i greške kolebanja tržišta relativno male, što će rezultirati relativno dobrim procjeniteljima.

Tablica 10. Stopa promjene trenutne vozarine  $\mu$  i kolebanje tržišta  $\sigma^2$  na godišnjoj bazi za period 2013.–2020., izraženo u %, za ugovore na vrijeme (1 god.)

Parametri (%)	USG-JR	USG-ROT	EU-EGY	AUS-CH
$E[X] (\mu)$	0,107238	0,108105	0,068008	0,085188
$Var[X] (\sigma^2)$	0,036923	0,068188	0,071372	0,090735

U tablici gore dane su vrijednosti  $E[X]$  i  $Var[X]$  u postocima za promatrane rute.

Vozarinski parametri, čija je procjena prikazana u ovom poglavlju, skupa s tehničko-tehnološkim parametrima broda, koji će biti prikazani u narednom poglavlju, iskazuju strogu međusobnu korelaciju, kao i korelaciju s visinom vozarine, te imaju ključnu ulogu u variranju zarade prijevoznika na otvorenom pomorskom tržištu.



Slika 36. Međuodnos vozarinskog indeksa, zarade broda pod ugovorom na putovanje i zarade broda pod ugovorom na vrijeme

## 7. Optimalna politika poslovanja prijevoznika

U ovom dijelu prikazane su optimalne politike poslovanja brodom razvijene iz dinamike vozarina, uključujući u proračune tržišne parametre procijenjene u prethodnom tekstu za stvarne rute. Kao što je već naglašeno, promatrane rute uključuju 4 dobro definirane rute za prijevoz žitarica: USA Meksički zaljev – područje Japana, USA Meksički zaljev – Rotterdam, sjeverna Europa – Egipat, Australija – Kina. Promatrani brod je Panamax brod nosivosti 56.000 t.

### 7.1 Elementi učinka broda i tehničko-tehnološki parametri

Nadovezujući se na već navedeno, tehničko-tehnološki parametri broda utjecat će na vrijednosti prekreta režima poslovanja te na vrijednost broda u određenom trenutku. U narednoj tablici (Tablica 11) dan je prikaz navedenih parametara koji će značajno utjecati na spomenute vrijednosti, kada je brod ugovoren na putovanje.

Tablica 11. Tehničko-tehnološki parametri broda ugovorenog na putovanje na promatranim rutama

No	Opis	USG-JR	USG-RT	EU-EG	AUS-CH
1	Nosivost za teret (t)	56.000	56.000	56.000	56.000
2	Duljina kružnog putovanja (M)	18.500	9.700	6.320	10.920
3	Brod s teretom (M)	9.250	4.850	3.160	5.460
4	Brod u balastu (M)	9.250	4.850	3.160	5.460
5	Brod u luci (d)	10	10	18	10
6	Brzina broda (čv)	13,8	13,8	13,8	13,8
7	Trajanje putovanja u vožnji (d)	55,86	29,29	19,08	32,97
8	Ukupno vrijeme putovanja (d)	65,86	39,29	37,08	42,97
9	Brod izvan ugovora (d)	4	4	4	4
10	Broj kružnih putovanja /god.	5,48	9,19	9,74	8,40
11	Prevezeno tereta (t/putovanje)	56.000	56.000	56.000	56.000
12	Broj dana putovanja s teretom (d)	27,93	14,64	9,54	16,49
13	Lučki troškovi (USD)	155.000	205.000	298.000	148.000
14	Troškovi kanala (USD)	180.000	0	0	0
15	Potrošnja goriva (t/dan)	30	30	30	30
16	Cijena goriva (USD/t)	180	180	180	180
17	Troškovi goriva (USD/putovanje)	301.630,44	158.152,1	103.043,4	178.043,4
18	Troškovi putovanja (USD/putovanje)	636.630,4	363.152,1	401.043,4	326.043,4
19	Fiksni troškovi (USD/putovanje)	439.475,6	262.170,2	247.453,85	286.751,1
20	Ukupni troškovi (USD/putovanje)	1.076.106,0	625.322,3	648.497,3	612.794,6
21	Balast bonus (USD/putovanje)	0	0	0	0
22	Ukupni tr. ispravljeni za bb (USD/t)	19,22	11,17	11,58	10,94
23	Prevezeno tereta (t/god.)	306.965,9	514.566,5	545.168,3	470.456,7

U tablici koja slijedi (Tablica 12) prikazane su vrijednosti tehničko-tehnoloških parametara za brod ugovoren na vrijeme na 1 godinu.

Tablica 12. Tehničko–tehnološki parametri broda ugovorenog na vrijeme (1 god.) na promatranim rutama

No	Opis	USG–JR	USG–RT	EU–EG	AUS–CH
1	Nosivost za teret (t)	56.000	56.000	56.000	56.000
2	Duljina kružnog putovanja (M)	18.500	9.700	6.320	10.920
3	Brod s teretom (M)	9.250	4.850	3.160	5.460
4	Brod u balastu (M)	9.250	4.850	3.160	5.460
5	Brod u luci (d)	10	10	18	10
6	Brzina broda (čv)	13,8	13,8	13,8	13,8
7	Trajanje putovanja u vožnji (d)	55,86	29,29	19,08	32,97
8	Ukupno vrijeme putovanja (d)	65,86	39,29	37,08	42,97
9	Brod izvan ugovora (d)	4	4	4	4
10	Broj kružnih putovanja /god.	5,48	9,19	9,74	8,40
11	Prevezeno tereta (t/putovanje)	56.000	56.000	56.000	56.000
12	Broj dana putovanja s teretom (d)	27,93	14,64	9,54	16,49
13	Lučki troškovi (USD)	0	0	0	0
14	Troškovi kanala (USD)	0	0	0	0
15	Potrošnja goriva (t/dan)	30	30	30	30
16	Cijena goriva (USD/t)	0	0	0	0
17	Troškovi goriva (USD/putovanje)	0	0	0	0
18	Troškovi putovanja (USD/putovanje)	0	0	0	0
19	Fiksni troškovi (USD/putovanje)	439.475,6	262.170,2	247.453,8	286.751,2
20	Ukupni troškovi (USD/putovanje)	439.475,6	262.170,2	247.453,8	286.751,2
21	Balast bonus (USD/putovanje)	0	0	0	0
22	Ukupni tr. ispravljeni za bb (USD/t)	19,22	11,17	11,58	10,94
23	Prevezeno tereta (t/god.)	306.965,8	514.566,4	545.168,3	470.456,7

Prvi korak u proračunu optimalnih politika poslovanja brodom predstavlja određivanje tehničko–tehnoloških parametara broda. Tehnički parametri, kao što su nosivost i potrošnja goriva, su unaprijed poznati iz brodskih nacrti, dok tehnološke parametre valja odrediti s obzirom na promatrano kretanje broda. Vrijednosti ovih parametara, kao i način njihova proračuna, prikazane su u prethodne dvije tablice.

## 7.2 Promjena i optimizacija režima poslovanja broda

Na temelju tehničko–tehnoloških i tržišnih parametara, u narednom tekstu dan je prikaz određenih graničnih vozarina za preket režima poslovanja broda.

### 7.2.1 Optimizacija režima ugovora broda na putovanje

Opis realnog polaznog slučaja za proračun graničnih vozarina kao i njihove proračunate vrijednosti na osnovu već spomenutih podataka, prikazuje Tablica 13. Rezultat računa graničnih vozarina pokazuje da će prijevoznik koji optimalno posluje na tržištu ugovora broda na putovanje, povući brod s tržišta tek nakon što se vozarina dobro spusti ispod troškova poslovanja broda, da bi se pokrili troškovi povlačenja broda. Kada je brod povučen s tržišta, vozarina će morati dobro premašiti troškove poslovanja broda da bi prijevoznik pokrio troškove vraćanja broda na tržište. Primjerice, na ruti USG–JR, kada troškovi



poslovanja broda iznose 19,22USD/t–tereta, da bi prijevoznik povukao brod s tržišta, vozarina se mora spustiti ispod 13,17 USD/t.

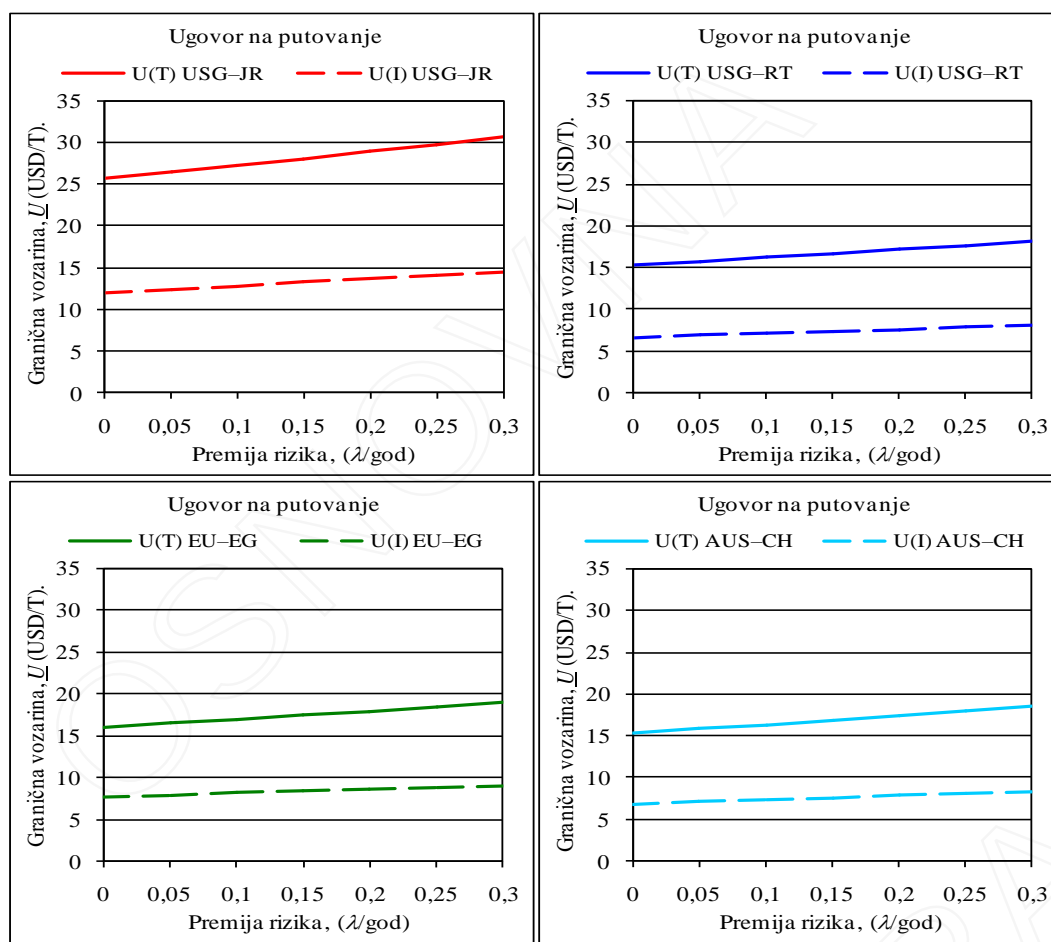
Tablica 13. Polazni slučaj za proračun graničnih vozarina i njihove vrijednosti, brod ugovoren na putovanje

No	Opis	USG-JR	USG-RT	EU-EG	AUS-CH
1	Nosivost za teret (t)	56.000	56.000	56.000	56.000
2	Prevezeno tereta (t/god.)	306.965,8	514.566,5	545.168,3	470.456,7
3	Ukupni tr. ispravljeni za bb (USD/t)	19,22	11,17	11,58	10,94
4	Porez na dobit, $G$ (USD/t)	0,29	0,29	0,29	0,29
5	Tr. broda povučenog s tržišta, $H$ (USD/d)	960	960	960	960
6	Tr. povlačenja broda s tržišta, $\beta_M$ (USD)	820.000	820.000	820.00	820.000
7	Tr. povrata broda na tržišta, $\beta_T$ (USD)	195.0000	195.0000	195.0000	195.0000
8	Stopa promjene tr.vozarine, $\mu$ (%/god.)	11,7442	15,0336	6,0169	7,5726
9	Kolebanje tržišta, $\sigma^2$ (%/god.)	13,7642	17,1908	13,8986	14,1121
10	Premija rizika, $\lambda$ (%/god.)	14,0700	17,2100	11,2135	12,0970
11	Kamatna stopa, $K_s$ (%/god.)	9	9	9	9
Proračunate vrijednosti graničnih vozarina					
1	Granična vozarina za ulaz na tržište, $\underline{U}_{(T)}$ (USD/t)	27,91589	16,90141	17,15521	16,60271
2	Granična vozarina za povlačenje s tržišta, $\underline{U}_{(I)}$ (USD/t)	13,21566	7,558625	8,239949	7,585668

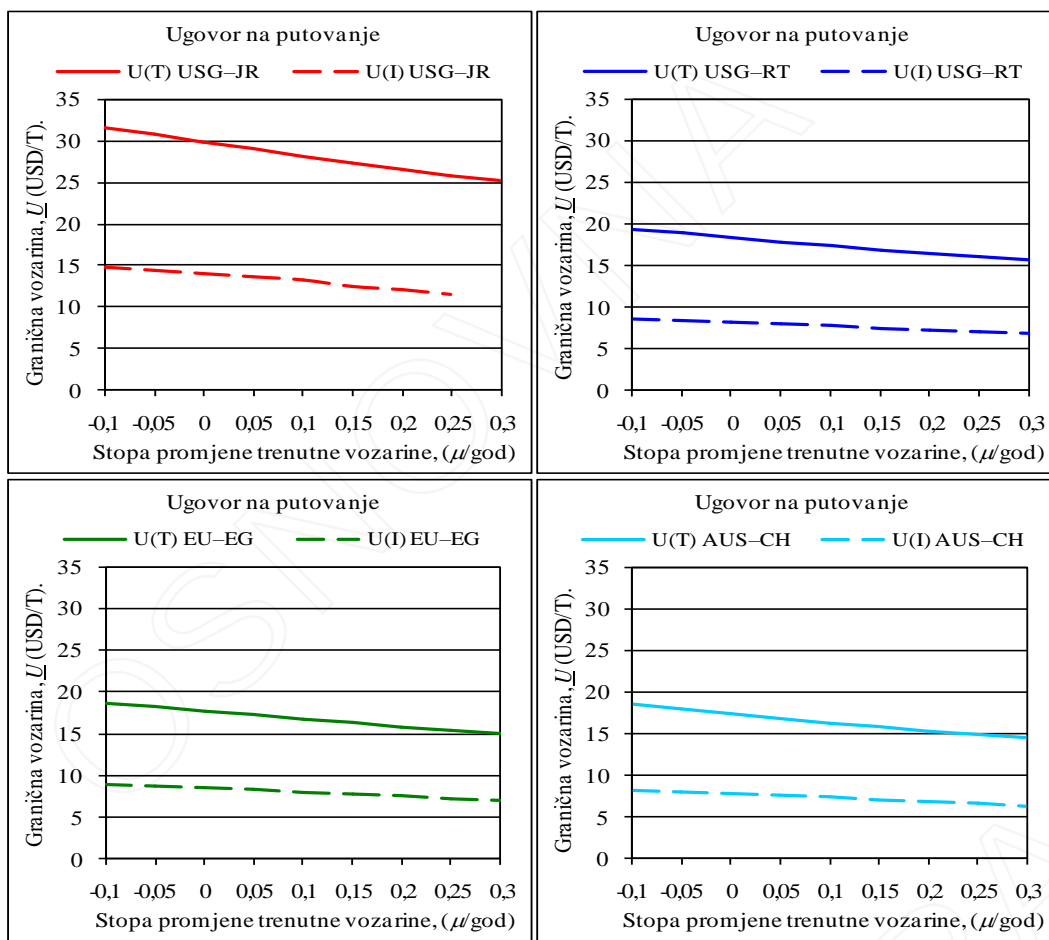
Za povrat broda na tržište, vozarina mora premašiti 27,92 USD/t. Razlog ovome je prisutnost troška prekreta režima poslovanja koji uzrokuje opciju čekanja (zadržavanja) na preket režima, budući da postoji vjerojatnost, uvjetovana kolebanjem tržišta, da će se vozarina vratiti unatrag, tj. spustiti se nakon podizanja ili podignuti se nakon pada.

Kada ne bi bila korištena teorija vrednovanja imovine, koja uključuje dinamiku otvorenog pomorskog tržišta u proračune, tada bi bilo optimalno, kada je riječ o poslovanju na tržištu ugovora broda na putovanje, izaći brodom s tržišta kada vozarina u svom padu dosegne vrijednost dovoljnu za pokrivanje troškova povlačenja broda s tržišta. Također, prijevoznik bi vratio brod na tržište kada vozarina u svom porastu dosegne vrijednost dovoljnu za pokrivanje troškova povrata broda na tržište. Prema politici poslovanja, koja ne uzima u obzir dinamiku otvorenog pomorskog tržišta, prijevoznik će čekati daleko kraće da bi povukao brod ili vratio brod na tržište. Razlog ovome je što kolebanje tržišta nije uzeto u proračun optimalne politike poslovanja.

Slika 37 prikazuje utjecaj premije rizika na vozarine ulaza i izlaza broda s tržišta. Granične vozarine za ulaz i izlaz s tržišta rastu skupa s rastom premije rizika. Valja uočiti na slici dolje, koja prikazuje utjecaj premije rizika na granične vozarine za promatrane rute, da su krivulje graničnih vozarina gotovo paralelne jedna s drugom, što znači da je međudnos porasta graničnih vozarina gotovo linearan. Iz navedenog bi se dalo zaključiti da s porastom premije rizika, tržište postaje rizičnije te će prijevoznik dulje čekati na promjenu režima, što znači da će brod kasnije ući, a ranije izaći s tržišta.



Slika 37. Utjecaj premije rizika na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje



Slika 38. Utjecaj stope promjene trenutne vozarine na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje

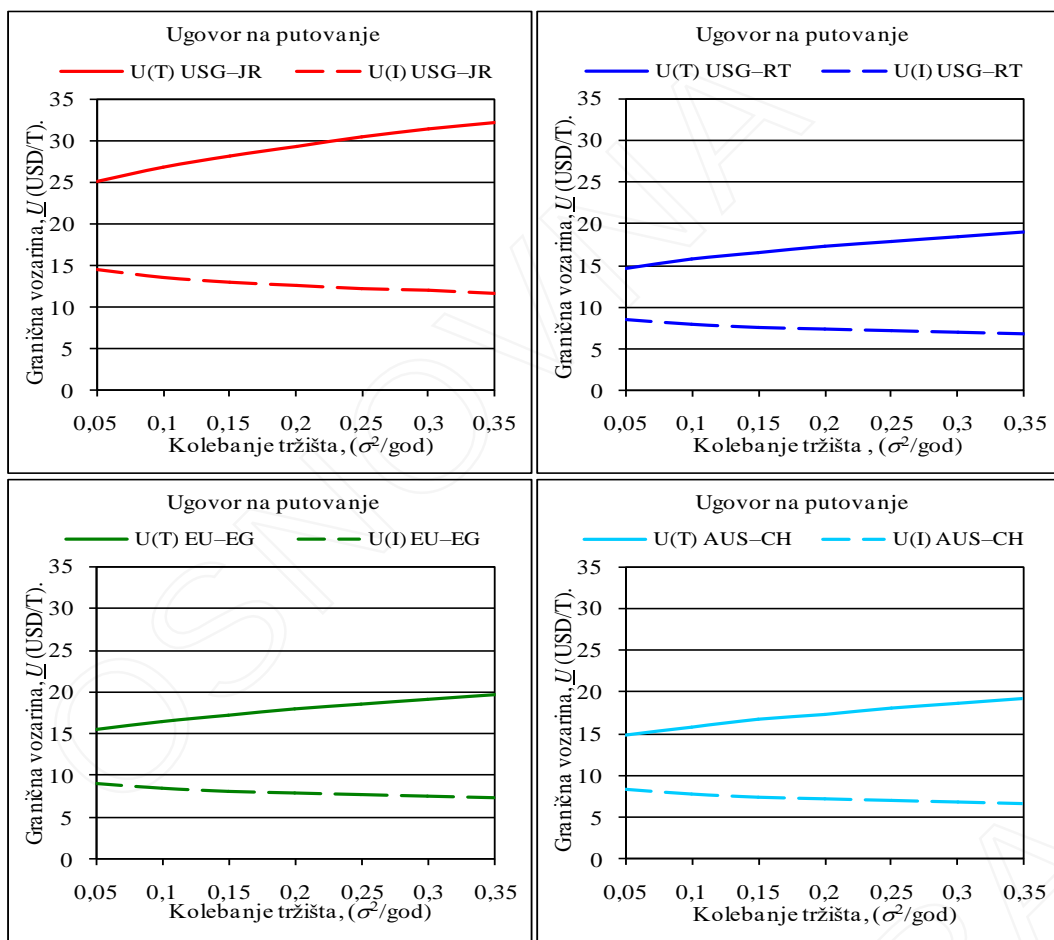
Slika 38 prikazuje rezultat proračuna utjecaja stope promjene trenutne vozarine na granične vozarine na različitim rutama.

S povećanjem stope obje granične vozarine opadaju, za ulaz na tržište i izlaz s njega. Ovo znači da će brod dulje čekati na izlaz s tržišta te će se ranije vratiti na tržište, ako je stopa promjene trenutne vozarine veća.

Slika 38 prikazuje vrijednosti graničnih vozarina za promatrani brod na različitim rutama, pri kretanju stope promjene trenutne vozarine od -10 do 30 % /god. Povećanjem ove stope za očekivati je da će tržište biti više privlačno za prijevoznika, dok će povlačenje broda s tržišta biti nepoželjniji režim poslovanja; dakle prijevoznik će nastojati duže ostati s brodom u poželjnijem režimu poslovanja.

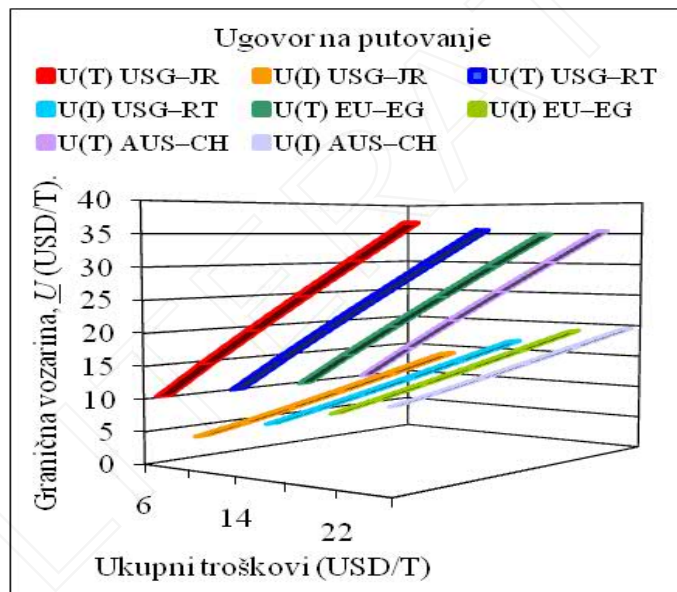
Utjecaj kolebanja tržišta, kao što prikazuje Slika 39, sličan je utjecaju ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine. Može se primijetiti da udaljenost između ovih vozarina raste s većim kolebanjem tržišta. Ovo se događa zato jer dok kolebanje raste, vrijednost opcije čekanja na izlaz s tržišta opada, dok za ulaz na tržište raste.

S većim kolebanjem tržišta spušta se vozarina pri čemu će prijevoznik napustiti tržište s brodom, dok će vozarina za ulaz na tržište rasti. Ovo znači da će opcija čekanja na promjenu režima rasti, vodeći do manje učestale promjene režima poslovanja s većim kolebanjem tržišta.



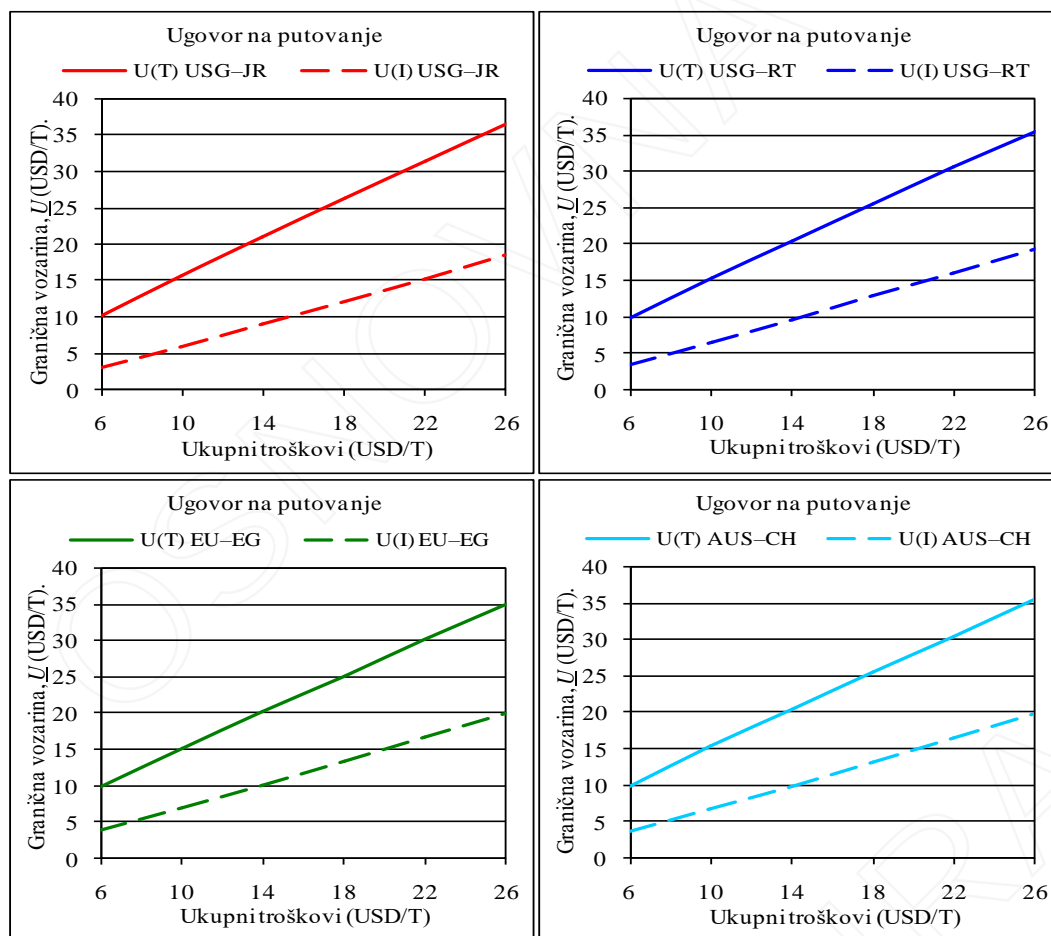
Slika 39. Utjecaj kolebanja tržišta na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje

Slika 40 prikazuje rezultat proračuna utjecaja rasta ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine, na različitim rutama. Vidljivo je da će prijevoznik s većim troškovima poslovanja broda čekati više vozarine za ulaz na tržište te prije povući brod s tržišta, pri kretanju vozarina na niže, bez obzira na kojoj ruti brod posluje.



Slika 40. Komparativni prikaz utjecaja ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje

Slika 41 prikazuje vrijednosti graničnih vozarina za promatrani brod na različitim rutama, pri kretanju ukupnih troškova poslovanja broda od 6 do 26 USD/t prevezenog tereta.



Slika 41. Utjecaj ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje

Kao što je gore navedeno, s porastom troškova rasti će obje granične vozarine. Također, valja primijetiti da i udaljenost između ovih vozarina raste s porastom troškova. Razlog ovome je što, dok troškovi rastu, vrijednost opcije čekanja na izlaz s tržišta opada, dok za ulaz na tržište raste.

### 7.2.2 Optimizacija režima ugovora broda na vrijeme

Opis realnog polaznog slučaja za proračun graničnih vozarina broda ugovorenog na vrijeme na 1 god. kao i njihove proračunate vrijednosti na osnovu već navedenih ulaznih podataka, dane su u sljedećoj tablici. Tehničko-tehnološki parametri broda su isti onima kod ugovora na putovanje. Razlika međutim postoji u tržišnim parametrima, što prikazuje Tablica 14.



Tablica 14. Polazni slučaj za proračun politika poslovanja i proračunate vrijednosti graničnih vozarina, brod ugovoren na vrijeme (1 god.)

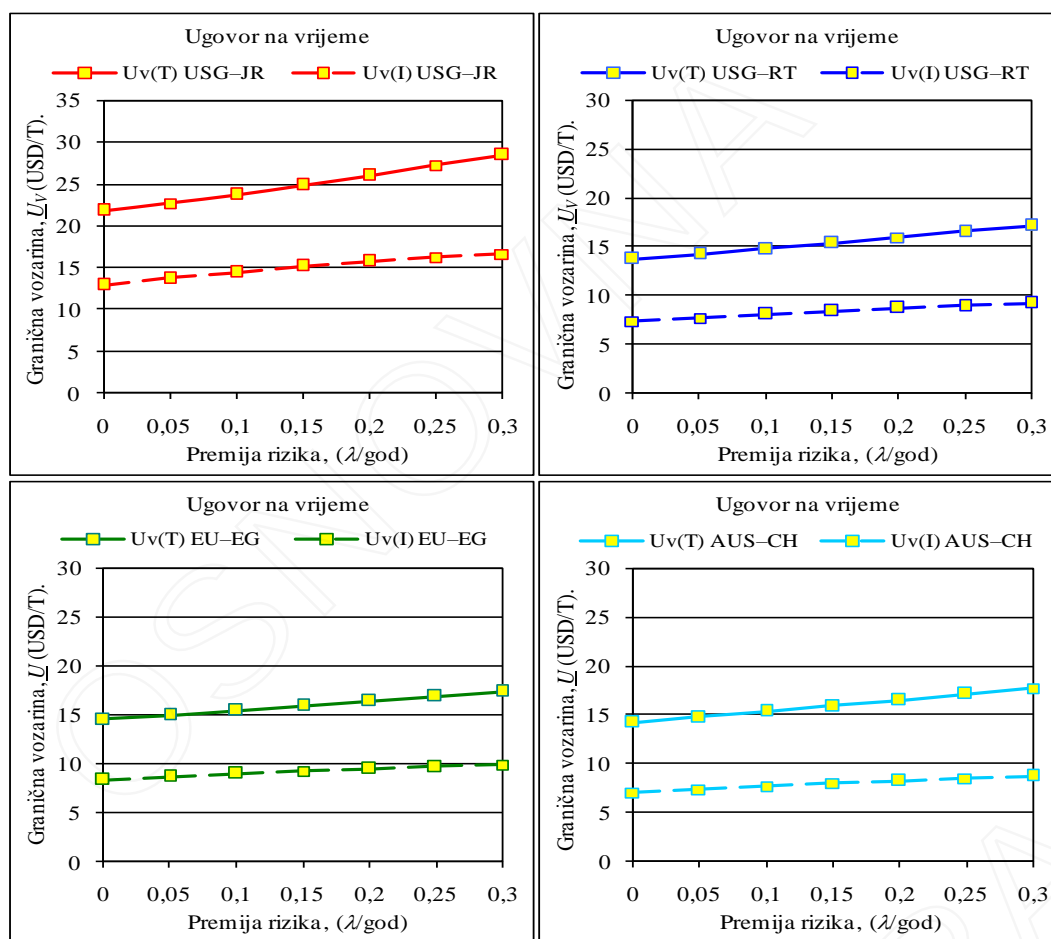
No	Opis	USG-JR	USG-RT	EU-EG	AUS-CH
1	Nosivost za teret (t)	56.000	56.000	56.000	56.000
2	Prevezeno tereta (t/god.)	306.965,9	514.566,5	545.168,3	470.456,7
3	Ukupni tr. ispravljeni za bb (USD/t)	19,22	11,17	11,58	10,94
4	Porez na dobit, $G$ (USD/t)	0,29	0,29	0,29	0,29
5	Tr. broda povučenog s tržišta, $H$ (USD/d)	960	960	960	960
6	Tr. povlačenja broda s tržišta, $\beta_M$ (USD)	820.000	820.000	820.000	820.000
7	Tr. povrata broda na tržišta, $\beta_T$ (USD)	1.950.000	1.950.000	1.950.000	1.950.000
8	Stopa promjene tr.vozarine, $\mu$ (%/god.)	10,7238	10,8105	6,8008	8,5188
9	Kolebanje tržišta, $\sigma^2$ (%/god.)	3,6923	6,8188	7,1372	9,0735
10	Premija rizika, $\lambda$ (%/god.)	7,1577	8,3044	9,6348	11,8071
11	Kamatna stopa, $K_s$ (%/god.)	9	9	9	9
<b>Proračunate vrijednosti graničnih vozarina</b>					
1	Granična vozarina za ulaz na tržište, $\underline{U}_{V(T)}$ (USD/t)	23,26882	14,68547	15,48553	15,6198
2	Granična vozarina za povlačenje s tržišta, $\underline{U}_{V(t)}$ (USD/t)	14,11957	7,995130	8,942588	7,81960

Iz računa graničnih vozarina za brod ugovoren na vrijeme proizlazi da će prijevoznik ranije povući brod s tržišta i ranije vratiti brod na tržište, nego u slučaju ugovora na putovanje. Vrijednost opcije čekanja na promjenu režima poslovanja na tržištu ugovora na vrijeme niža je, nego u slučaju ugovora na putovanje. Na ruti USG-JR, kada troškovi poslovanja broda iznose 19,22 USD/t-tereta, da bi prijevoznik povukao brod s tržišta vozarina se mora spustiti ispod 14,12 USD/t. Za povrat broda na tržište, vozarina mora premašiti 23,27 USD/t.

Objašnjenje razlike u graničnim vozarinama na tržištu ugovora na putovanje i tržištu ugovora na vrijeme leži u činjenici da je kolebanje potonjeg tržišta niže. Na ruti USG-JR odnos ovih vrijednosti je 13,8 % naspram 7,2 %.

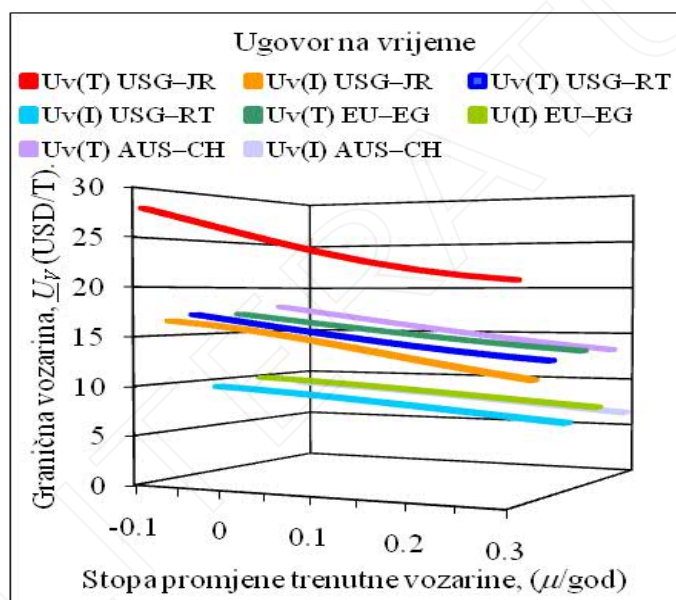
Slično kao i u slučaju ugovora na putovanje, granične vozarine za ulaz i izlaz s tržišta rastu skupa s rastom premije rizika, kao što prikazuje Slika 42.

Valja primijetiti da granične vozarine kreću rasti od nižih vrijednosti nego kod ugovora na putovanje te završavaju rast s nižim vrijednostima.



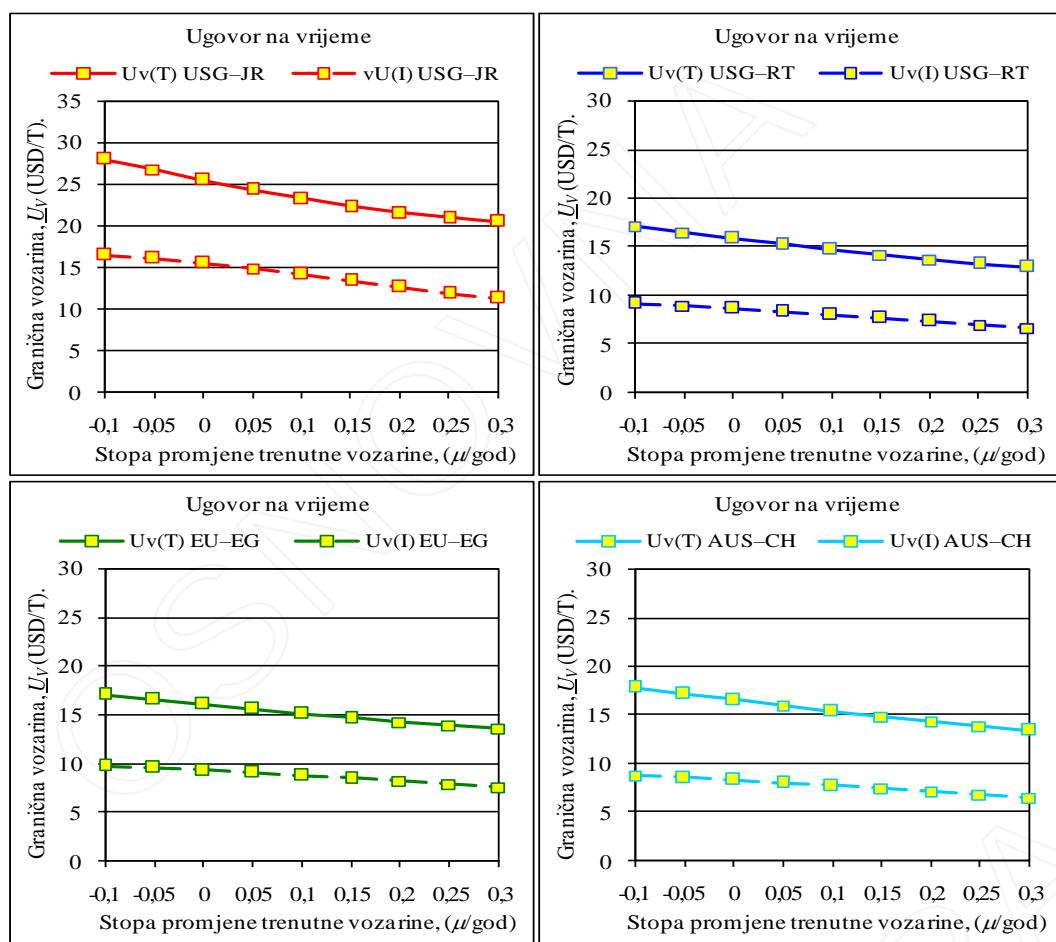
Slika 42. Utjecaj premije rizika na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme

Slično kao kod ugovora na putovanje, s povećanjem stope promjene trenutne vozarine, obje granične vozarine, za ulaz na tržište i izlaz s tržišta, opadaju kao što prikazuje Slika 43.



Slika 43. Komparativni prikaz utjecaja stope promjene trenutne vozarine na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme

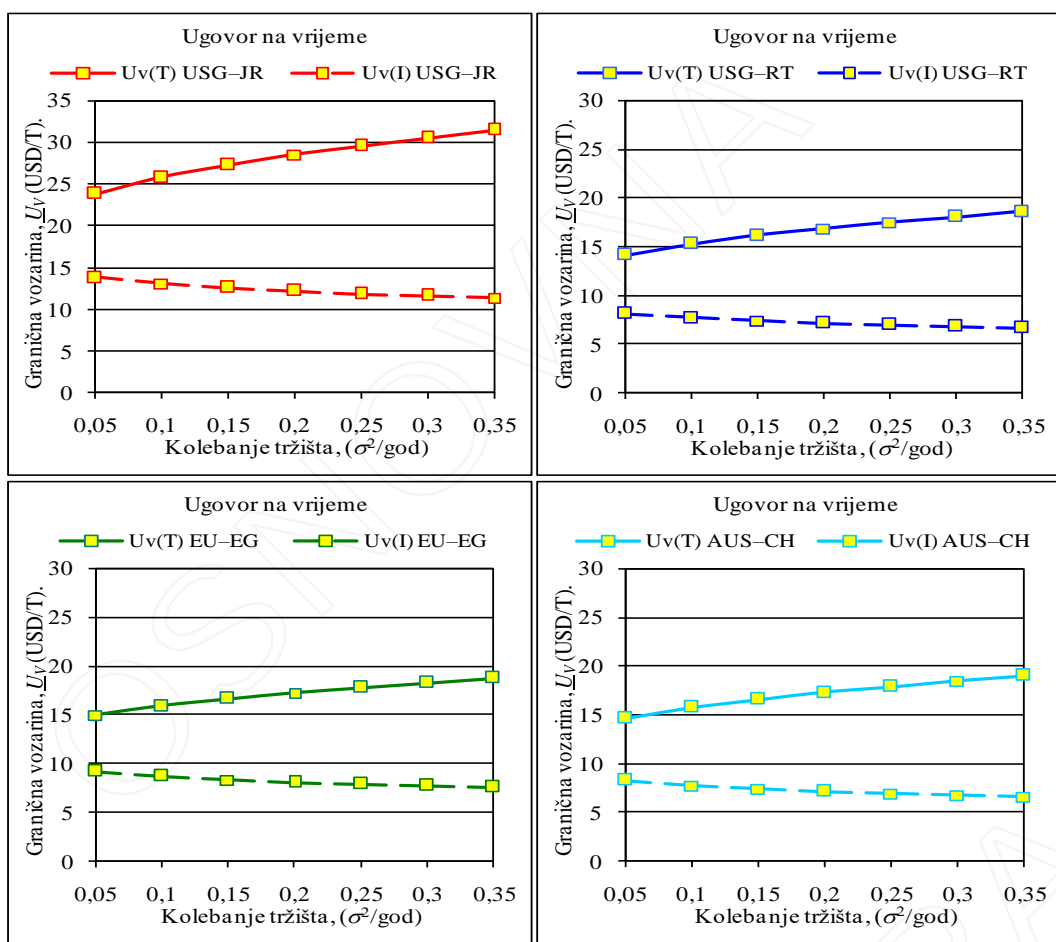
Slika 44 prikazuje da će rastom stope promjene trenutne vozarine od -10 do 30 % /god., prijevoznik nastojati duže ostati s brodom na tržištu ugovora na vrijeme.



Slika 44. Utjecaj stope promjene trenutne vozarine na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme

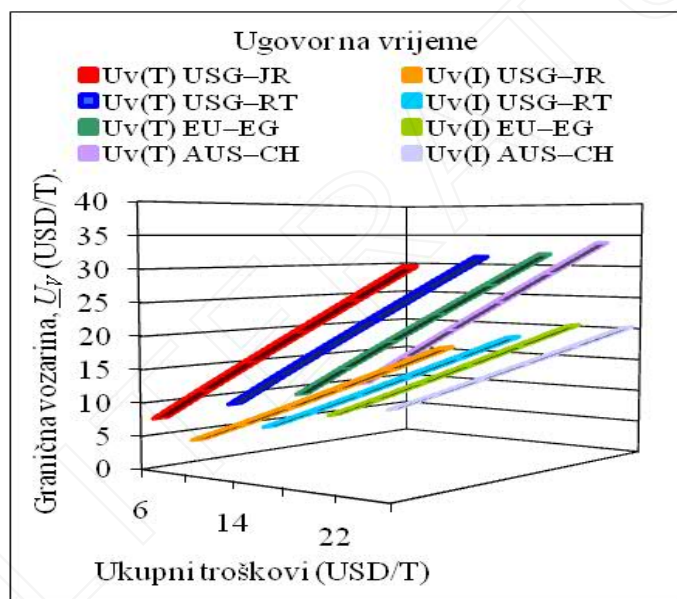
Kolebanje tržišta ima sličan utjecaj na granične vozarine, kao kod ugovora na putovanje.

S većim kolebanjem tržišta, (Slika 45) spušta se vozarina, pri čemu će prijevoznik napustiti tržište s brodom, dok će vozarina za ulaz na tržište rasti.



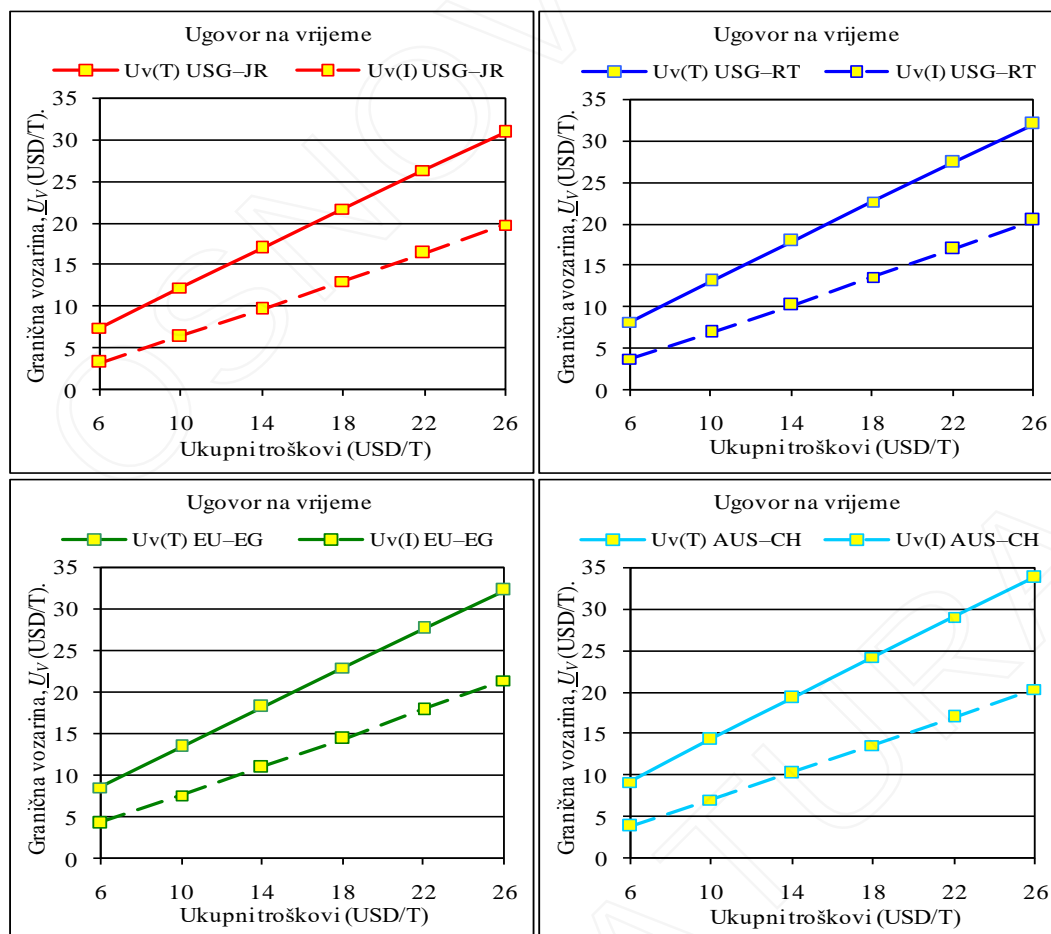
Slika 45. Utjecaj kolebanja tržišta na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme

Iz proračuna, čiji su rezultati prikazani grafički na slici dolje, slijedi da će prijevoznik s većim troškovima poslovanja broda čekati više vozarine za ulaz na tržište te prije povući brod s tržišta pri kretanju vozarina na niže, bez obzira na kojoj ruti brod posluje.



Slika 46. Komparativni prikaz utjecaja ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme

Slika 47 prikazuje da su vrijednosti graničnih vozarina za promatrani brod na različitim rutama, pri kretanju ukupnih troškova poslovanja broda od 6 do 26 USD/t prevezenog tereta. S porastom troškova rast će obje granične vozarine. Razlog ovome je što dok troškovi rastu, vrijednost opcije čekanja na izlaz s tržišta opada, dok za ulaz na tržište raste. Zamjetno je da i udaljenost između ovih vozarina raste s porastom troškova, premda manje nego u slučaju ugovora na putovanje. Manje međusobno udaljavanje ovih krivulja, u slučaju ugovora na vrijeme u odnosu na ugovor na putovanje, može se objasniti manjim vrijednostima stope promjene trenutne vozarine i kolebanja tržišta, u slučaju ugovora na vrijeme.



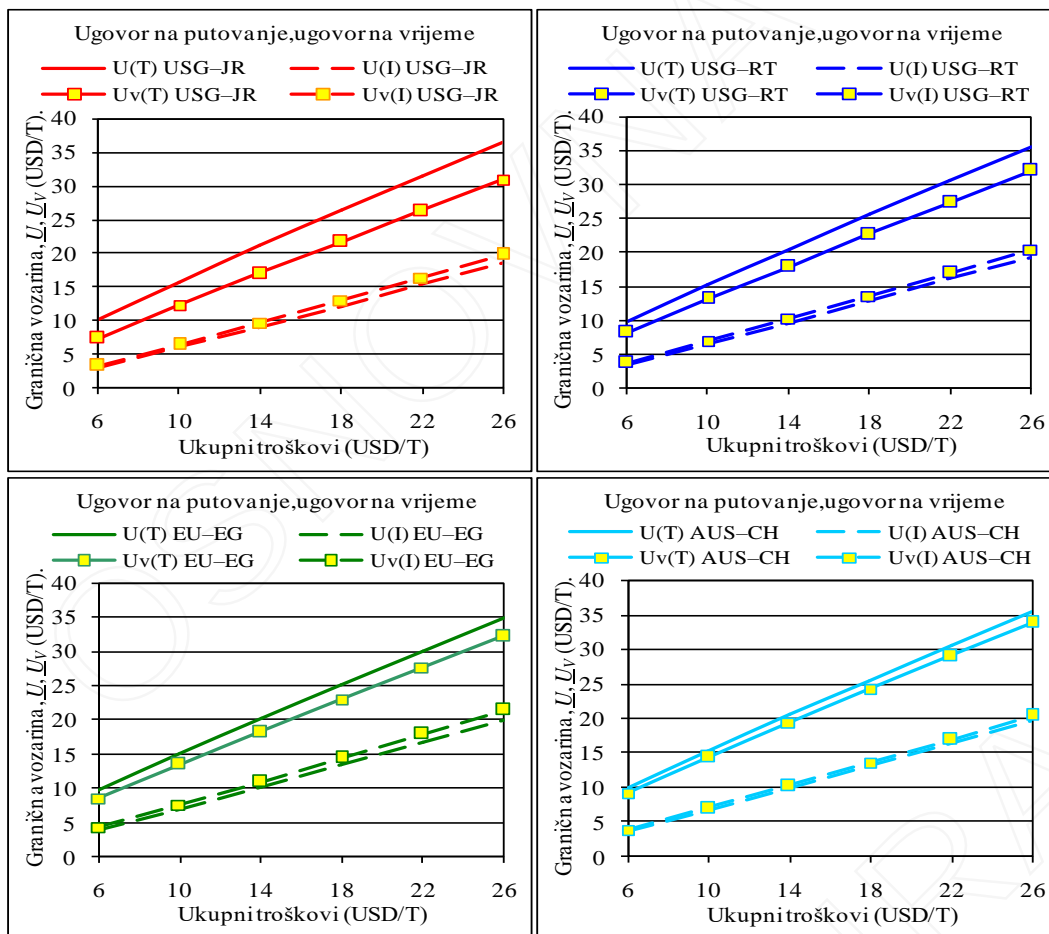
Slika 47. Utjecaj ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme

Iz rezultata proračuna prikazanih u grafičkom obliku na gornjim slikama vidljivo je da će u slučaju kada brod posluje na tržištu ugovora na vrijeme izaći prije s tržišta, a također i vratiti se prije na tržište iz stanja neposlovanja na tržištu, nego u slučaju kada brod posluje na tržištu ugovora na putovanje. Razlog tome je niža vrijednost kolebanja tržišta ugovora na vrijeme; 7,2 naspram 13,8 %. Smanjenje kolebanja tržišta utječe na smanjenje vrijednosti opcije čekanja na promjenu režima poslovanja. Također, valja primijetiti da niža vrijednost stope promjene trenutne vozarine i niža premija rizika poništavaju utjecaj jedne i druge, budući da djeluju u suprotnom smjeru na granične vozarine prekreta režima poslovanja broda.

### 7.2.3 Komparacija optimalnih režima ugovaranja broda

Slika 48 prikazuje kretanje graničnih vozarina pod utjecajem rasta ukupnih troškova poslovanja, istovremeno za ugovor na putovanje i ugovor na vrijeme na promatranim rutama. Radi niže vrijednosti kolebanja tržišta ugovora na vrijeme, granična vozarina za izlaz s tržišta je veća, tj. prijevoznik će kraće

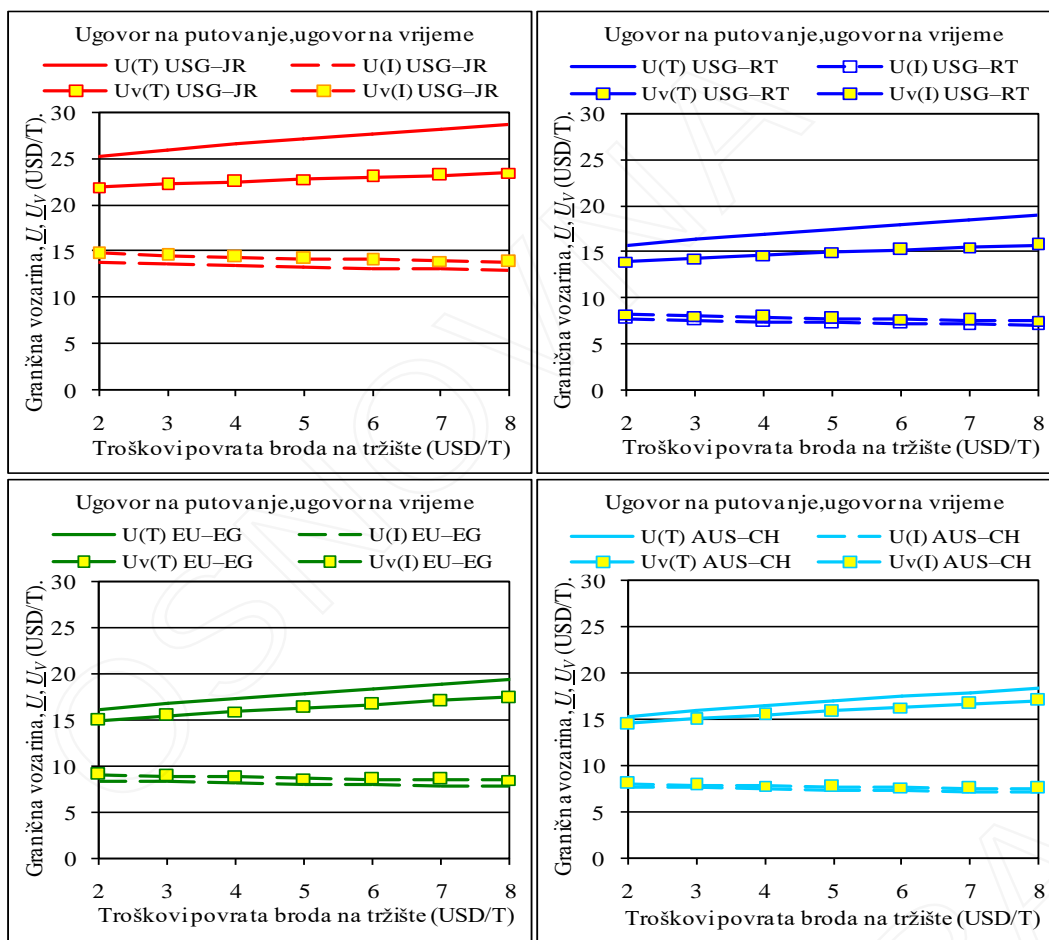
čekati na povlačenje broda. Granična vozarina za povrat na tržište ugovora na vrijeme je niža, tj. prijevoznik će kraće čekati na povrat broda, nego na povrat na tržište ugovora na putovanje.



Slika 48. Komparativni prikaz utjecaja ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine, ugovor na putovanje i ugovor na vrijeme

Slika 49 prikazuje kretanje graničnih vozarina pod utjecajem rasta troškova povrata broda na tržište, istovremeno za ugovor na putovanje i ugovor na vrijeme na promatranim rutama. Odnos graničnih vozarina za promatrana tržišta pokazuje slična svojstva kao u gornjem slučaju.



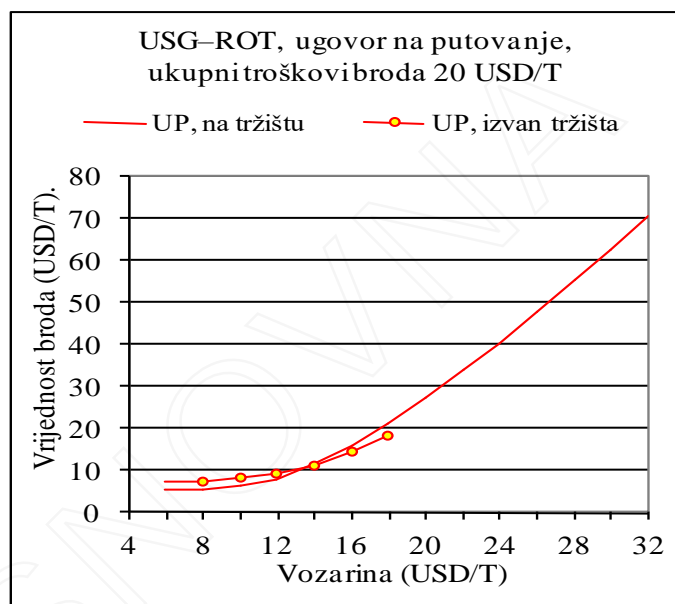


Slika 49. Komparativni prikaz utjecaja troškova povrata broda na tržište na granične vozarine, ugovor na putovanje i ugovor na vrijeme

Iz gore navedenog može se generalizirati postavka da za tržište ugovora na vrijeme vrijedi niža vrijednost opcije čekanja na preokret režima poslovanja broda u usporedbi s tržištem ugovora na putovanje.

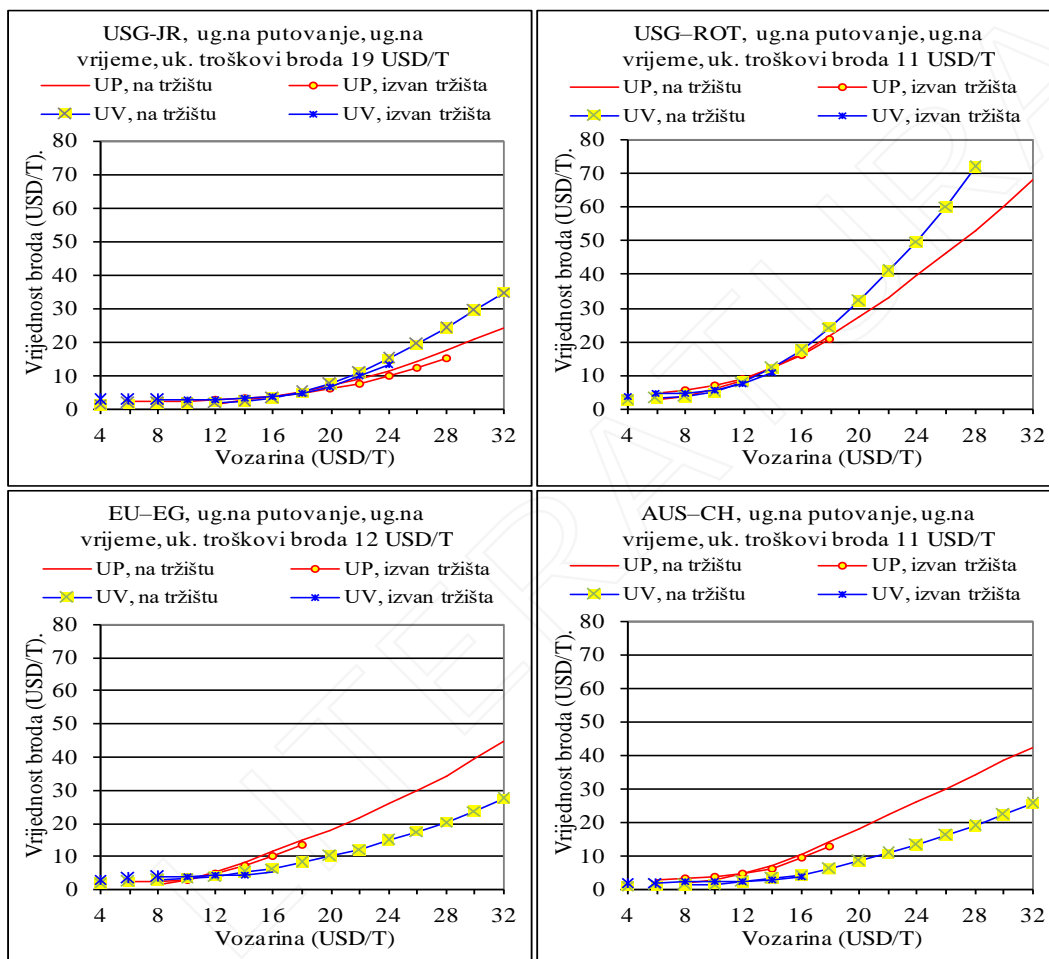
### 7.3 Odabir optimalnog režima ugovaranja broda

Rezultate proračuna vrijednosti broda iz ulaznih podataka u rasponu vozarina od 4 do 32 USD/t na ruti USG-ROT, kada brod posluje na tržištu ugovora na putovanje, prikazuje Slika 50. Valja primijetiti da je pri niskim vozarinama vrijednost broda izvan tržišta veća od vrijednosti broda ugovorenog na putovanje. S rastom vozarine raste i vrijednost broda u poslovanju te prelazi vrijednost broda povučenog s tržišta. Budući da postoje troškovi povrata broda na tržište, potrebno je da vozarina dalje raste da bi vrijednost broda u poslovanju dostigla vrijednost broda povučenog s tržišta uvećanoj za troškove povrata broda na tržište. Ovo će se dogoditi kada vozarina dostigne 16,90 USD/t. S daljnjim rastom nakon spomenute vrijednosti vozarine brod dalje posluje ugovoren na putovanje. Prilikom spuštanja vozarine brod će ostati u poslovanju sve dok se vozarina ne spusti do 7,56 USD/t, granici pri kojoj je vrijednost broda povučenog s tržišta jednaka vrijednosti broda u poslovanju, uvećanoj za troškove povlačenja broda s tržišta. Iz navedenog proizlazi da što su troškovi povrata broda na tržište veći, to će brod dulje čekati na ulaz na tržište. Također, što su troškovi povlačenja broda s tržišta veći, to će brod dulje čekati na izlaz s tržišta. Nakon što je brod ušao na tržište, potrebno je odrediti koji brodarski ugovor prihvatiti; ugovor na putovanje ili ugovor na vrijeme. Prijevoznik će donijeti odluku na temelju proračuna vrijednosti broda, uzimajući u obzir trenutnu današnju vozarinu i današnju vozarinu na vrijeme.



Slika 50. Komparacija režima ugovora broda na putovanje i broda povučenog s tržišta, niži ukupni troškovi poslovanja

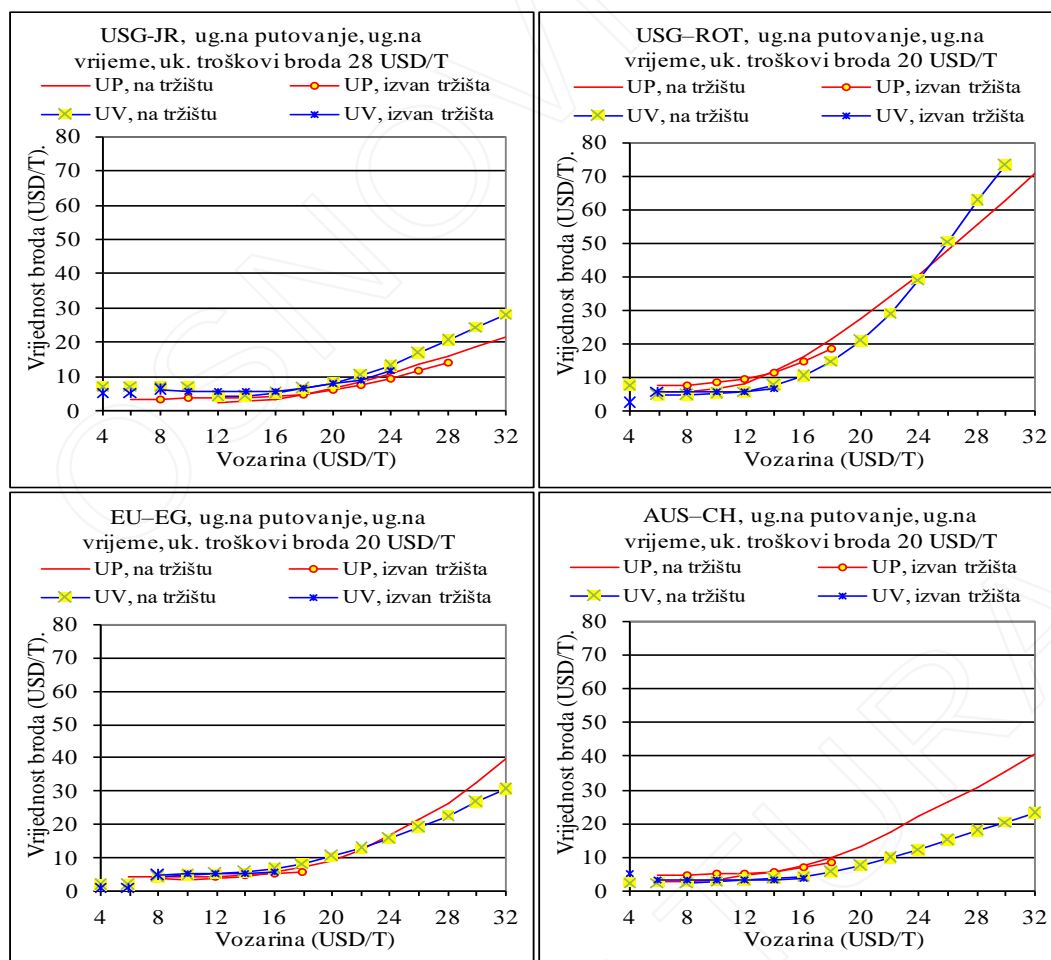
Slika 51 prikazuje komparaciju režima poslovanja broda u funkciji vozarine na promatranim rutama.



Slika 51. Komparacija optimalnih režima ugovaranja broda, niži ukupni troškovi poslovanja

Na rutama USG–JR i USG–ROT vrijednost broda ugovorenog na vrijeme je veća od vrijednosti broda ugovorenog na putovanje, za veći dio raspona vozarina. Ovo znači da će tržište ugovora na vrijeme biti dominantno na navedenim rutama. Na rutama EU–EG i AUS–CH važi suprotno; vrijednost broda ugovorenog na putovanje je veća te će prijevoznik nastojati zadržati brod na ovom tržištu.

Slika 52 prikazuje komparaciju režima poslovanja broda u funkciji vozarine na promatranim rutama za brod s višim ukupnim troškovima poslovanja.



Slika 52. Komparacija optimalnih režima ugovaranja broda, viši ukupni troškovi poslovanja

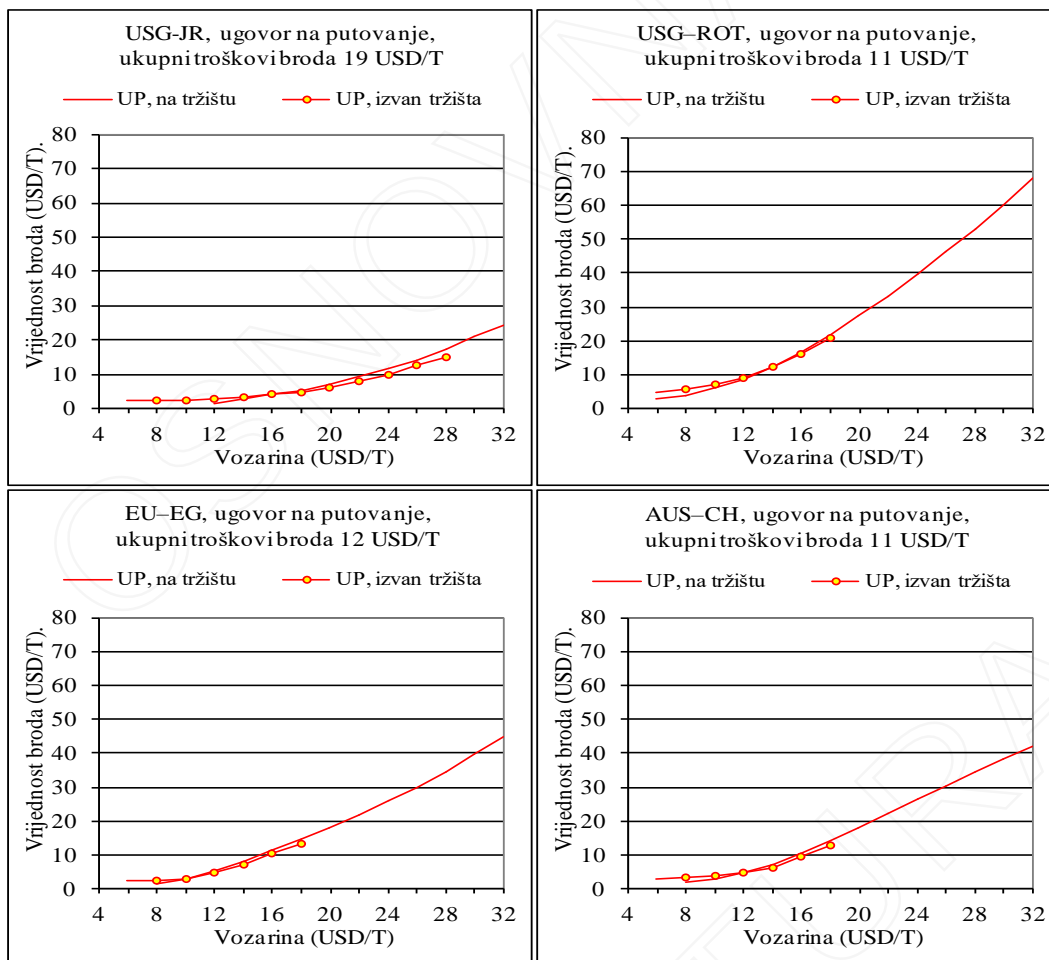
Kao što je za očekivati, brod manje vrijedi što ima veće troškove poslovanja. Kao što je prethodno naglašeno, a ovdje valja ponoviti, da će brod s višim troškovima poslovanja dulje čekati na ulaz na tržište pri rastu vozarine, dok će s druge strane, prije izaći s tržišta prilikom spuštanja vozarine.

Uočljivo je da će na ruti USG–ROT za niže vozarine, ispod 24 USD/t, vrijednost broda ugovorenog na putovanje biti viša, dok će za vozarine preko 24 USD/t vrijednost broda ugovorenog na vrijeme biti viša. Stoga, na ovoj ruti, pri višim vozarinama, tržište ugovora na vrijeme će dominirati. Za brod s nižim troškovima poslovanja ovaj preokret će se dogoditi pri nižoj vozarini od 14 USD/t.

Slično vrijedi i za rutu EU–EG, za brod s višim troškovima poslovanja, pri nižim vozarinama, do 22 USD/t, dominantno tržište će biti tržište ugovora na vrijeme, dok će za više vozarine, dominirati tržište ugovora na putovanje.

## 7.4 Odabir optimalne rute

Kada se brod nalazi u poslovanju na tržištu, prijevoznik će nastojati brod držati na ruti na kojoj se ostvaruje najveća zarada. Prijevoznik će postaviti odluku o optimalnoj ruti na temelju proračuna vrijednosti broda na različitim rutama za današnje trenutne vozarine, što pokazuje Slika 53.

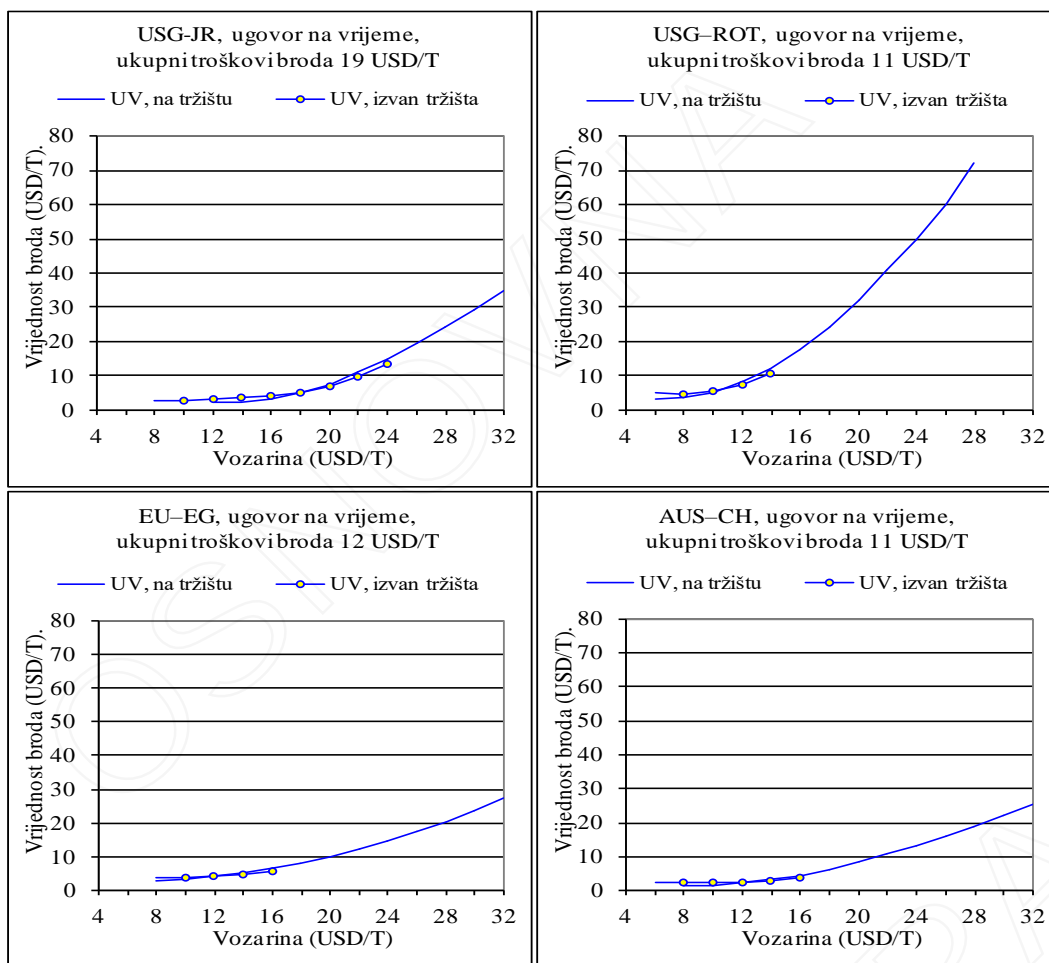


Slika 53. Komparacija optimalnog režima ugovora broda na putovanje na promatranim rutama

Moguće je uočiti da će promatrani brod najveću zaradu ostvarivati na ruti USG-ROT, a najnižu na ruti USG-JR, u slučaju prijevoznikova opredjeljenja za tržište ugovora na putovanje.

Na slici dolje može se primijetiti da u slučaju prijevoznikova opredjeljenja za tržište ugovora na vrijeme, najveću će zaradu ponovo ostvariti na ruti USG-ROT, dok će najnižu zaradu brod ostvariti na ruti AUS-CH.

Na kraju valja naglasiti da će za promatrani brod, s nižim troškovima poslovanja, ruta USG-ROT biti optimalna u oba brodarska ugovora, pri čemu će tržište ugovora na putovanje dominirati do visine vozarine od 14 USD/t. Nakon rasta vozarine iznad ove vrijednosti, dominirat će tržište ugovora na vrijeme.



Slika 54. Komparacija optimalnog režima ugovora broda na vrijeme na promatranim rutama

## 7.5 Razumijevanje optimalne politike poslovanja prijevoznika

Čimbenici koji utječu na ravnotežu ponude i potražnje za brodskim prostorom, a time i kretanje vozarina, mogu biti unutarnji i vanjski. Upravo kretanje ciklusa svjetske ekonomije glavni je vanjski utjecajni čimbenik na potražnju brodova, a time i kretanja ciklusa na pomorskom tržištu. S pozicije prijevoznika, osim praćenja stanja cjelokupne svjetske ekonomije, ulogu pri odabiru najpovoljnije rute upošljenja broda ima praćenje regionalnih ekonomija zasebno. Drugi važan vanjski čimbenik koji utječe na vozarine otvorenog pomorskog tržišta su ekonomski šokovi koji naglo mijenjaju potražnju za pomorskim prijevozom. Na strani ponude brodova glavni unutarnji čimbenik, koji utječe na ciklično kretanje otvorenog pomorskog tržišta, je investicijski ciklus. Vremensko zaostajanje preuzimanja brodova iz brodogradilišta u odnosu na narudžbu istih brodova predstavlja glavnu komponentu utjecaja investicijskog ciklusa. Uz ponudu i potražnju brodova na tržištu te globalnog ekonomskog kretanja, na vozarinu će utjecati i sezonske promjene u trgovini određenim robama, primjerice žitaricama. S ekonomskog stajališta, poznavanje kretanja sezonskih fluktuacija i njenih uzroka bit će od posebne važnosti za prijevoznika i naručitelja broda, glede politike poslovanja.

Prema obrazloženom, u procesu odlučivanja prijevoznika o optimalnom režimu poslovanja broda ili flote te odabiru rute i tereta za prijevoz, presudnu ulogu imat će temeljitost u prikupljanju tržišnih podataka i pravilnost u tumačenju tehnoloških i tržišnih utjecaja u određenom trenutku ili periodu vremena. Određenje povoljnog trenutka investiranja predstavlja ključni čimbenik uspješnosti prijevoznika na otvorenom tržištu. Razlog tome je činjenica da se visina vozarine konstantno mijenja. Ponekad vozarina poprima vrlo visoke vrijednosti, donoseći velike zarade prijevoznicima, dok u drugim vremenima vozarina jedva da pokriva troškove poslovanja broda. Kada je svjetska flota gotovo u

potpunosti uposlena, funkcija zasićenosti postaje neelastična, rezultirajući u vrlo visokim vozarinama. Slično tome, kada ponuda brodova na tržištu prijeđe potražnju, utječući na spuštanje vozarina i nezaposlenost brodova, najprije se s tržišta povlače brodovi koji su najmanje učinkoviti, odnosno brodovi s najvišim troškovima poslovanja, rezultirajući u elastičnim pomacima u krivulji zasićenosti. Ovo znači da će spuštanjem troškova poslovanja broda, prijevoznik direktno djelovati na veću prilagodljivost broda na tržištu, kroz prihvaćanje nižih vozarinskih ugovora.

Budući da naručitelj odabire brod prikladan za prijevoz određene vrste tereta, svaka promjena u trgovinskoj strukturi za taj teret reflektira se u potražnji i visini vozarine za određenu vrstu broda. Konačno, kod odabira broda, naručitelj će uzeti u razmatranje trgovinsku rutu tereta koji prevozi i fizička svojstva ukrcajnih i iskrcajnih luka. Prijevoznik će nastojati iskoristiti povoljnije stanje tržišta na određenoj ruti, izraženo kroz više vozarine. U slučaju promjene rute broda, prijevoznik će nastojati izbjeći troškove i gubitke prebacivanja broda iz jednog u drugo područje, kao što su troškovi goriva i posade broda te gubitak vozarine za period prebacivanja broda. Ovi troškovi će se izbjeći planiranjem upošljavanja broda unaprijed i dovođenjem u poziciju ili područje pogodno za prebacivanje na novu rutu. Navedeni troškovi uzeti su u razmatranje prilikom modeliranja optimalnih politika poslovanja prijevoznika i bazirani na svojstvima i tržišnim podacima za točno određeni brod.

Različiti čimbenici i troškovi imat će utjecaj na prilagodljivost broda u poslovanju te u konačnici utječu na vrijednost broda na spomenutom tržištu. Osim tržišnih utjecaja važnu ulogu pri donošenju odluke prijevoznika, glede odabira režima poslovanja brodom, imat će i tehnološki utjecaji broda te sama politika poslovanja prijevoznika. Određeni troškovi u poslovanju broda ovisit će o konstrukciji broda, dok će drugi troškovi ovisiti o načinu na koji prijevoznik posluje brodom. Manji operativni troškovi broda, troškovi broda povučenog s tržišta te manji troškovi prekreta režima poslovanja rezultirat će u većoj vrijednosti broda. S druge strane, tehnička ili tehnološka svojstva broda koja pozitivno utječu na operativne troškove broda spuštajući njihovu razinu, mogu negativno utjecati i podizati troškove broda povučenog s tržišta te prilikom prekreta režima poslovanja.

Također, izmjena navedenih parametara direktno će se odraziti na visinu granične vozarine kod prekreta režima poslovanja broda. Primjerice, moguće je računski odrediti posljedice smanjenja potrošnje goriva, bolje zaštite broda od korozije, efikasnije opreme za prekrcaj tereta, smanjenja gaza broda i sl. Tehnološki parametri ovise i o politici poslovanja prijevoznika. Primjerice, može se odrediti utjecaj smanjenja troškova upošljavanja broda, osiguranja, održavanja i sl. na učinkovitost broda.

Optimizacija konstrukcije broda koja će pozitivno utjecati na tehničko-tehnološke parametre u smjeru spuštanja troškova broda pod određenim režimom poslovanja, uključit će i način na koji navedena optimizacija djeluje u povratnoj sprezi na prijevoznika. Primjerice, prijevoznik koji upošljava na određenom brodu posadu s visokom zaradom, povući će prije brod s tržišta pri spuštanju vozarina, dok će prijevoznik koji upošljava jeftiniju posadu povući brod kasnije ili ga uopće neće povući s tržišta.

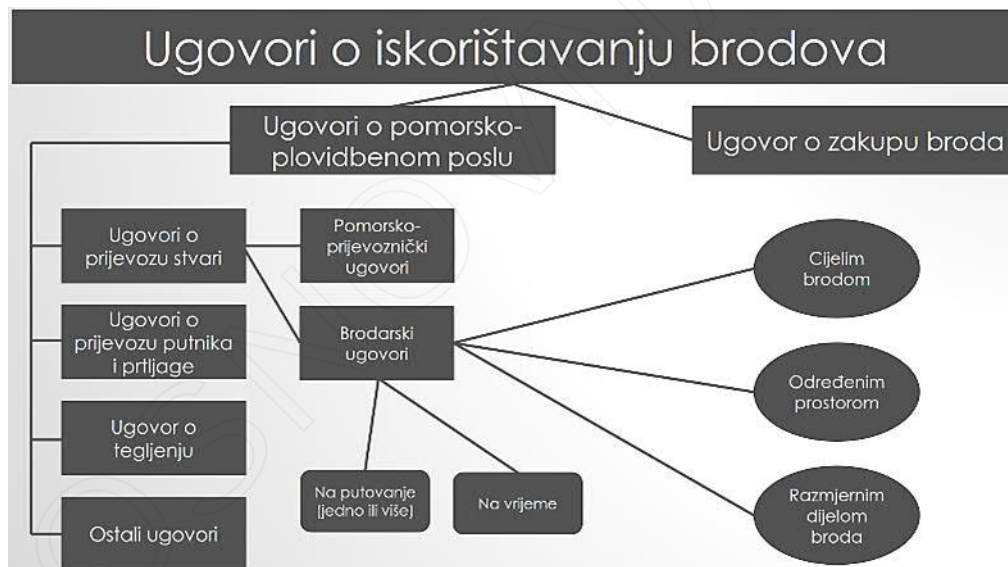
Radi prisutnosti opcije čekanja, odnosno zadržke, prilikom poduzimanja prekreta režima poslovanja ili investicijskog poteza, bilo da se radi o ulasku ili izlazu s tržišta, prijevoznici će nastaviti s naručivanjem novih brodova iz brodogradilišta, premda je vozarina relativno niska. Također, prijevoznici će se teže odlučivati na narudžbe novih brodova u fazi uzlaznog kretanja vozarine, premda je vozarina dobro premašila troškove poslovanja broda. U određenom budućem periodu vremena, višak ili manjak brodova će uzrokovati veće ili manje nestabilnosti tržišta, koje će se u konačnici odraziti u nižim ili višim vozarinama.

Odrediti optimalni režim poslovanja prijevoznika uključuje postavljanje odluke o odabiru optimalnog brodarskog ugovora, trenutka kada će povući brod s tržišta ili ga vratiti na tržište, optimalne rute ili područja u kojem će zadržati brod. Budući da visina vozarine dijelom ovisi i o vrsti tereta, prijevoznik će moći učiniti odabir vrste tereta kojega će brod prevoziti, usporedbom visine vozarine i operativnih troškova broda.



## 8. Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova

Nakon što je odlučio na koji segment tržišta postaviti brod, odnosno koji ugovor prihvatiti, te na kojoj ruti ili području zadržati brod, prijevoznik će zaključiti ugovor s naručiteljem. Slika dolje prikazuje podjelu ugovora prema Pomorskom zakoniku RH.



Slika 55. Podjela ugovora o iskorištavanju brodova prema Pomorskom zakoniku RH

Kako prikazuje Slika 55, hrvatsko pravo ugovore o iskorištavanju pomorskih brodova dijeli u dvije osnovne skupine:

- ugovore o pomorskom plovidbenom poslu (u naravi ugovori o djelu u koje spadaju: ugovor o prijevozu stvari morem, ugovor o prijevozu putnika morem, ugovor o tegljenju, odnosno potiskivanju te ugovori koji se odnose na druge pomorske plovidbene poslove),
- ugovor o zakupu broda (u naravi ugovor o uporabi).

Ugovori o prijevozu stvari morem dijele se na:

- pomorsko-prijevozničke ugovore (kod kojih se ugovara prijevoz pojedinih stvari,
- brodarske ugovore (kod kojih se ugovara prijevoz stvari cijelim brodom, razmjernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom), a mogu se sklopiti za jedno ili više putovanja (brodarski ugovor na putovanje) ili za određeno vrijeme (brodarski ugovor na vrijeme).

U praksi, međutim, podjela brodarskih ugovora ipak nije tako stroga. Vrlo često sklapaju se ugovori kod kojih se miješaju obilježja brodarskih ugovora o prijevozu stvari cijelim brodom, razmjernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom, te ugovora o zakupu. U praksi i angloameričkom zakonodavstvu brodarski ugovori odgovaraju ugovorima koji se nazivaju charter ugovorima, kojima prijevoznik iznajmljuje naručitelju brod ili dio broda u cilju prijevoza. Valja napomenuti da je sistematizacija ugovora o iskorištavanju brodova jedno od najspornijih pitanja pomorskopravne teorije kod nas i u svijetu. Zakonodavstva i praksa pojedinih država poznaju različitu sistematizaciju ovih ugovora. O tome pobliže govori Časlav Pejović u djelu *Pravna priroda time chartera*, *Uporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, v. 33 (1-2), (1991.), str. 45.-64., osobito str.47.-50.

### 8.1 Ugovori o pomorskom plovidbenom poslu

U nastavku teksta dan je osvrt na osnovne klauzule koje čine sadržaj ugovora o pomorskom plovidbenom poslu, te se diskutiraju temeljne značajke prava i obveza koje proizlaze iz ovim ugovora.

### 8.1.1 Prijevoz stvari

Ugovorom o prijevozu stvari prijevoznik se obvezuje prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza platiti vozarinu. Prema Pomorskom zakoniku RH (skraćeno u narednom tekstu: PZ) ugovorom o prijevozu stvari brodom može se ugovoriti prijevoz stvari cijelim brodom, razmjernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom (brodski ugovor), a i prijevoz pojedinih stvari (pomorsko-prijevoznički ugovor). Brodarski se ugovor može sklopiti za jedno ili više putovanja (brodarski ugovor na putovanje ili ugovor o zakupu broda na putovanje) ili za određeno vrijeme (brodarski ugovor na vrijeme ili ugovor o zakupu broda na vrijeme). Brodarski ugovor za više putovanja ili brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod mora se sastaviti u pisanom obliku. U protivnom nemaju pravni učinak.

Kada je sklopljen brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, zapovjednik je dužan izvršiti nalog naručitelja u granicama ugovora i prema namjeni broda. Kada je sklopljen brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, prijevoznik ne odgovara naručitelju za obveze što ih je zapovjednik broda preuzeo u izvršenju posebnih naloga naručitelja. Kada je sklopljen brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, naručitelj ne može odrediti putovanje koje bi izložilo brod ili posadu broda opasnosti koja se u vrijeme sklapanja ugovora nije mogla predvidjeti, a ni putovanje za koje se ne može očekivati da se obavi, bez znatnijeg prekoračenja vremena za koje je ugovor sklopljen.

Naručitelj iz brodarskog ugovora može ugovoriti s trećom osobom ugovor o prijevozu stvari brodom na koji se odnosi brodarski ugovor. Za obveze koje proistječu iz ovog ugovora odgovara i prijevoznik trećim osobama prema propisima čija se primjena ne može sporazumom stranaka isključiti i prema uvjetima uobičajenim za takvu vrstu prijevoza. Ako je trećoj osobi s kojom je bio sklopljen ovaj ugovor bio poznat brodarski ugovor, prijevoznik odgovara toj osobi samo u granicama brodarskog ugovora i pravnih propisa, čija se primjena ne može isključiti sporazumom stranaka. Naručitelj prijevoza, koji je ovlastio drugu osobu da kao krcatelj preda prijevozniku teret na prijevoz, odgovara prijevozniku za djela i propuste krcatelja u okviru ugovora o prijevozu.

Ugovor o prijevozu stvari prestaje važiti kad je njegovo izvršenje trajno onemogućeno djelovanjem više sile. Ako je zbog djelovanja više sile izvršenje ugovora o prijevozu stvari onemogućeno za dulje vrijeme ili je neizvjesno koliko će to djelovanje trajati, svaka strana ima pravo odustati od ugovora. Svaka strana može u ovom slučaju odustati od ugovora ako je smetnja trajala predugo ili se pretpostavlja da će trajati predugo. Svaka strana ima pravo odustati od ugovora i kada bi mogla biti ugrožena sigurnost broda, posade ili tereta zbog djelovanja više sile ili druge okolnosti koja se ne može otkloniti ili spriječiti i koja se u vrijeme sklapanja ugovora nije mogla predvidjeti, a koja bi trebala trajati dulje vrijeme ili je neizvjesno koliko će trajati.

U slučaju prestanka važenja ugovora ili odustajanja od ugovora o prijevozu stvari, prijevoznik ima pravo na naknadu troškova u vezi s iskrcavanjem, a ako je razlog za prestanak važenja ugovora ili za odustajanje od ugovora nastao poslije odlaska broda iz luke ukrcavanja, prijevoznik ima pravo i na naknadu vozarine u razmjeru prema korisno prevaljenom putu. Osim prava prijevoznika na naknadu, ugovorne strane nemaju, jedna prema drugoj, pravo na bilo kakvu drugu naknadu.

#### 8.1.1.1 Brod

Prijevoznik je dužan teret prevesti brodom koji je izričito ugovoren ili koji ima ugovorena svojstva. Ako stranke nisu izričito ugovorile određeni brod, odnosno svojstva broda, prijevoznik je dužan prevesti teret brodom koji ima uobičajena svojstva za izvršenje ugovorenog prijevoza. Prijevoznik broda dužan je pravodobno, do početka putovanja, uložiti dužnu pažnju kako bi brod osposobio za plovidbu, primjereno ga opremio, popunio posadom, opskrbio potrebnim zalihama i pripremio tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kako je primljen na prijevoz.

Prema PZ-u, brodski prostor koji obično ne služi za smještaj tereta može se za to rabiti samo na temelju izričitog sporazuma ugovornih strana, ako takav sporazum ne bi bio protivan propisima.

Prijevoznik može s pristankom naručitelja zamijeniti ugovoreni brod drugim brodom. Ako se prijevoz obavlja na temelju pomorskoga prijevoznickog ugovora, pristanak naručitelja za zamjenu broda nije potreban.

Prijevoznik odgovara za točnost podataka o nosivosti broda navedenih u brodarskom ugovoru, ako je odstupanje veće od 5%. Ako je ugovoren prijevoz cijelim brodom ili određenim brodskim prostorom pa ugovoreni prostor nije potpuno iskorišten, prijevoznik ne može raspolagati tim prostorom bez pristanka naručitelja.

#### 8.1.1.2 Ukcavanje tereta

Prijevoznik je dužan postaviti brod za ukrcavanje tereta u ugovorenoj luci. Ako brod iz razloga za koje naručitelj ne odgovara ne može doći u ugovorenu luku, naručitelj prijevoza ima pravo, imajući na umu svrhu ugovora, odrediti prvu prikladnu luku za preuzimanje tereta do kojeg brod može sigurno doći radi ukrcavanja. Mjesto ukrcavanja tereta u luci dužan je priskrbiti naručitelj. U linijskoj plovidbi mjesto ukrcavanja u luci priskrbljuje prijevoznik koji je dužan postaviti brod na mjesto ukrcavanja koje odredi naručitelj, ako to može učiniti bez opasnosti za brod i ako se ukrcavanje tereta može na tom mjestu obaviti bez opasnosti za brod. Ako mjesto ukrcavanja ne odgovara uvjetima iz ugovora, prijevoznik je dužan postaviti brod što bliže tom mjestu, ako to može učiniti bez opasnosti za brod i ako se ukrcavanje tereta na mjestu na kojem je brod postavljen može obaviti bez opasnosti za brod. Brod može primiti teret na sidrištu, ako je tako ugovoreno ili mjesnim običajima predviđeno.

Ako naručitelj ili druga osoba ima pravo na temelju ugovora odrediti luku ukrcavanja, a zapovjednik broda ne primi takav nalog u ugovorenom ili primjerenom roku, ili primljeni nalog ne može izvršiti, zapovjednik broda dužan je postupiti na način koji smatra najboljim, vodeći računa i o interesima korisnika prijevoza. Kada brod prema ugovoru mora stići u određenu luku do određenog roka, smatra se da je stigao na vrijeme kad je stigao u luku, odnosno na njezino sidrište. Zapovjednik broda dužan je obavijestiti naručitelja pisanim putem da je brod spreman za ukrcavanje (u daljnjem tekstu: pismo spremnosti).

Pismo spremnosti dostavlja se naručitelju na njegovu (online) adresu u tijeku radnog vremena. Ako zapovjedniku broda nije poznata adresa naručitelja ili ako se pismo spremnosti ne može uručiti na njegovu adresu, zapovjednik broda dužan je zatražiti upute od naručitelja, s tim da se pravni učinci predaje pisma spremnosti računaju od trenutka kada bi pismo spremnosti bilo predano da nije bilo navedenih smetnji. Pismo spremnosti ne predaje se ako brod plovi u linijskoj plovidbi jer se tada teret ukrcava čim je brod na određenom mjestu spreman za ukrcavanje.

Prema hrvatskom pravu, zapovjednik broda može predati pismo spremnosti, ako je brod spreman za ukrcavanje, a nalazi se na mjestu u luci, ako je dobio prethodna odobrenja za promet s kopnom i za ukrcavanje i ako su obavljene druge radnje koje omogućuju ukrcavanje tereta u brod. Pismo spremnosti može se predati i ako brod nije bio doveden na određeno mjesto, ako je u tome bio spriječen razlozima koji padaju na teret naručitelja. Prijevoznik preuzima teret ispod vitla. Zapovjednik je dužan naručitelju koji sam krca teret na brod dati upute o načinu slaganja tereta, da bi se izbjegla oštećenja tereta koja mogu nastati zbog toga što se teret prevozi brodom. Naručitelj se pri ukrcavanju tereta mora držati uputa zapovjednika broda koja se odnose na raspored tereta u brodu i ostale okolnosti u vezi sa sigurnošću osoba, broda, njegovih uređaja i opreme te drugog tereta u brodu i sprječavanje onečišćenja okoliša. Teret se ne može smjestiti na palubu broda bez suglasnosti naručitelja, ako nije riječ o teretu koji se obično smješta na palubu. Količina tereta koja se predaje na prijevoz može se odrediti brojem komada, težinom ili obujmom. U slučaju sumnje količina tereta određuje se mjerom koja je uobičajena u luci ukrcavanja.

Umjesto ugovorenog tereta može se predati na prijevoz drugi teret, ako se time ne mijenjaju uvjeti prijevoza na štetu prijevoznika ili ako zbog toga ne bi došlo do zadržavanja broda ili ako ne bi bila

ugrožena sigurnost broda i drugog tereta te ako naručitelj dađe prijevozniku, na njegov zahtjev, osiguranje za tražbine koje bi mogle nastati zbog zamjene tereta. Ako je ugovoreni teret već bio ukrcan, troškove u vezi s njegovim iskrcavanjem i ukrcavanjem drugog tereta snosi naručitelj.

Naručitelj, odnosno krcatelj, dužan je prijevozniku dati upute za manipulaciju teretom, ako se teret ne nalazi u redovnome trgovačkom prometu i ako bi zapovjednik bio dužan poduzeti posebne mjere pri slaganju tereta. Ako je riječ o opasnom teretu, naručitelj, odnosno krcatelj, dužan je obavijestiti prijevoznika, i bez njegova zahtjeva, o naravi opasnosti i naznačiti koje zaštitne mjere treba poduzeti. Ako obavijest o opasnom teretu koji se prevozi nije naznačena u teretnici ili u pisanoj ispravi o ugovoru o prijevozu, teret dokazivanja da je prijevoznik znao za opasnost povezanu s prijevozom tog tereta, pada na korisnika prijevoza.

Prijevoznik ne smije primiti na prijevoz teret čiji je uvoz, provoz ili izvoz zabranjen ili se krijumčari. Prijevoznik nije dužan primiti na prijevoz teret koji je po svojoj naravi opasan, ako mu opasno svojstvo tereta u vrijeme sklapanja ugovora nije bilo niti moralo biti poznato. Prijevoznik nije dužan primiti na prijevoz teret koji, s obzirom na svoje stanje i na stanje ambalaže, predstavlja opasnost za osobe, brod i okoliš te drugi teret s kojim tijekom prijevoza dolazi ili može doći u dodir.

Naručitelj je odgovoran prijevozniku za nanesenu štetu osobama, brodu, teretu, okolišu te za sve druge štete i troškove prouzročene manjkavim stanjem ambalaže. Naručitelj je odgovoran prijevozniku za nanesenu štetu osobama, brodu, teretu, okolišu te za sve druge štete i troškove prouzročene prirodnim svojstvima i stanjem tereta, ako prijevozniku ta svojstva i stanje tereta nisu bili niti morali biti poznati.

#### 8.1.1.3 Vrijeme ukrcavanja

Prijevoznik je dužan preuzimati teret na prijevoz tijekom radnog vremena luke. Radno vrijeme luke određuje, u skladu sa zakonom, tijelo koje upravlja lukom. Vrijeme stojnica počinje teći početkom prijedpodnevnoga radnog vremena, odnosno poslijepodnevnoga radnog vremena, uz uvjet da je pismo spremnosti predano najkasnije dva sata prije proteka prijedpodnevnoga, odnosno poslijepodnevnoga radnog vremena. Trajanje vremena stojnica određuje se prema običajima luke. Vrijeme stojnica se određuje prema radnim danima i dijelovima radnog dana, pri čemu se kao jedan radni dan računaju 24 tekuća sata. U radne dane ne računaju se nedjelje, državni i drugi praznici kada se u luci ne radi, a ni vrijeme kada se, zbog vremenskih neprilika ili smetnji na strani broda, nije moglo ukrcavati.

Nakon proteka vremena stojnica, počinje teći vrijeme prekostojnica. Trajanje vremena prekostojnica jednako je trajanju vremena stojnica. Trajanje vremena prekostojnica računa se prema tekućim danima i dijelovima bez prekida. U trajanje vremena prekostojnica ne računa se vrijeme u koje se nije moglo raditi zbog smetnji na strani broda. Prijevoznik ima pravo na posebnu naknadu za prekostojnice. Visina naknade za prekostojnice određuje se prema visini naknade za prekostojnice za druge slične brodove u istoj luci u isto vrijeme, a ako to nije moguće, visina naknade određuje se prema visini naknade za prekostojnice drugih sličnih brodova u najbližoj luci u isto vrijeme. Naknada za prekostojnice plaća se svakog dana unaprijed za cijeli dan, ali ako je ukrcavanje obavljeno prije proteka dana za koje je naknada unaprijed plaćena, prijevoznik je dužan vratiti razmjerni dio naknade. Ako se naknada za prekostojnice ne plati o dospelosti, brod može odmah otploviti s ukrcanim dijelom tereta. Prijevoznik zadržava pravo na punu vozarinu, naknadu za prekostojnice i druge tražbine koje mu pripadaju prema ugovoru. Nakon proteka vremena prekostojnica, brod može odmah otploviti s ukrcanim dijelom tereta. U ovom slučaju prijevoznik zadržava pravo na punu vozarinu, naknadu za prekostojnice i druge tražbine koje mu pripadaju prema ugovoru.

Prema PZ-u, ukrcavanje tereta postavljena uz bok broda do proteka vremena stojnica, odnosno prekostojnica, ako ih ima, prijevoznik ne može odbiti, iako bi ukrcavanje i slaganje takva tereta moglo zadržati brod preko trajanja vremena stojnica odnosno prekostojnica. U ovom slučaju prijevoznik ima pravo na naknadu za zadržavanje broda nakon isteka vremena prekostojnica (vrijeme izvanrednih

prekostojnica). Naknada za izvanredne prekostojnice jest 50% viša od naknade za prekostojnice. Pored naknade za izvanredne prekostojnice prijevoznik ima pravo i na naknadu štete zbog zadržavanja broda, ako ta šteta premašuje svotu naknade za izvanredne prekostojnice. Kad brod može otploviti i s ukrcanim dijelom tereta zato što naknada za prekostojnice nije plaćena o dospelosti prijevoznik ima pravo odustati od ugovora i iskrcati teret ako ukrcani dio tereta ne daje zadovoljavajuće jamstvo za tražbine prijevoznika iz ugovora o prijevozu.

Pri iskrcavanju tereta prijevoznik je dužan postupiti s dužnom pažnjom, uzimajući u obzir okolnosti slučaja. U slučaju odustajanja od ugovora i iskrcaja tereta prijevoznik zadržava pravo na punu vozarinu, na naknadu za nastale prekostojnice i na naknadu troškova iskrcavanja koji nisu uračunati u vozarinu te na druge tražbine koje mu pripadaju prema ugovoru.

Odredbe koje se odnose na vrijeme stojnica i prekostojnica ne primjenjuju se na prijevoz brodova linijske plovidbe. Pri prijevozu brodovima linijske plovidbe krcatelj je dužan predavati teret onom brzinom kojom ga brod može preuzimati. Brod linijske plovidbe nije dužan čekati na ukrcavanje preko vremena određenog za odlazak broda koji je predviđen redom plovidbe, ako smetnja za ukrcavanje ne pada na stranu broda.

Krcatelj je dužan zapovjedniku broda na vrijeme predati carinske i druge isprave potrebne za ukrcaj, prijevoz i iskrcaj tereta. Ako te isprave nisu predane za vrijeme trajanja vremena stojnica, odnosno prekostojnica, a pri prijevozu brodom linijske plovidbe do vremena određenog za odlazak broda, zapovjednik broda ima pravo iskrcati teret. U ovom slučaju prijevoznik zadržava pravo na punu vozarinu i na naknadu za nastale prekostojnice, odnosno na naknadu štete za zadržavanje broda linijske plovidbe i na naknadu svake druge štete.

#### 8.1.1.4 Prijevozne isprave

Nakon završetka ukrcavanja prijevoznik je dužan naručitelju, na njegov zahtjev, izdati teretnicu, teretni list, elektroničku izmjenu podataka ili drugu ispravu o prijevozu. Ako je teret koji je kao predmet prijevoza morao biti ukrcan u razne brodove, ili kad su u pitanju različite vrste robe, ili je teret podijeljen u razne partije, prijevoznik i naručitelj imaju pravo zahtijevati da se za svaki uporabljeni brod ili za svaku vrstu robe ili za svaku partiju tereta izda posebna teretnica ili druga isprava o prijevozu. Ako se teret krca na brod u rasutom stanju, naručitelj ima pravo zahtijevati da se za određene količine tereta izda posebna teretnica ili druga isprava o prijevozu.

Prema hrvatskom pravu, teretnica može glasiti na ime, po naredbi, ili na donosioca. Ako u teretnici koja glasi po naredbi nije imenovana osoba prema čijem je nalogu prijevoznik dužan predati teretnicu, teret se predaje po naredbi naručitelja. Teretnica na ime prenosi se ustupanjem, teretnica po naredbi – indosamentom, a teretnica na donosioca predajom. Na oblik i učinak indosamenta na odgovarajući se način primjenjuju odredbe mjeničnog prava, osim odredaba o regresu. Prijevoznik je dužan izdati naručitelju, na njegov zahtjev, više primjeraka teretnica, naznačujući na svakom primjerku broj izdanih primjeraka. Svaka strana može zahtijevati da se za njezine potrebe sastavi više prijepisa teretnice. Na svakom prijepisu teretnice mora biti navedeno da je riječ o prijepisu. Naručitelj mora prijevozniku, na njegov zahtjev, potpisati prijepis teretnice. Teretnica, prema hrvatskom pravu, sadrži:

- tvrtku, odnosno naziv i sjedište, ime i prebivalište prijevoznika koji izdaje teretnicu,
- ime, odnosno druge podatke o identitetu broda,
- tvrtku, odnosno naziv i sjedište, odnosno ime i prebivalište naručitelja,
- tvrtku, odnosno naziv i sjedište, primatelja ili oznaku "po naredbi" ili "na donosioca",
- luku odredišta ili vrijeme kad će se, odnosno mjesto gdje će se takva luka odrediti,
- količinu tereta prema broju komada, težini, obujmu, prema vrsti tereta,
- vrstu tereta i oznake koje se na njemu nalaze,
- stanje tereta ili omota prema vanjskom izgledu,

- odredbe o vozarini, te mjesto i dan ukrcaja tereta i izdavanja teretnice.

Teretnica može sadržati i druge podatke te uvjete prijevoza. Teretnicu vlastoručno potpisuje prijevoznik ili njegov punomoćnik. Teretnicu sastavlja prijevoznik na temelju pisanih podataka naručitelja. Ako postoji opravdana sumnja da podaci što ih je naveo naručitelj o vrsti tereta, ili oznakama koje se na njemu nalaze, ili količini tereta prema broju komada, težini, obujmu ili drugoj jedinici mjere nisu točni ili potpuni ili nema razumne mogućnosti da se točnost tih podataka provjeri pri ukrcavanju ili ako su oznake na teretu nejasne ili nedovoljno trajne, prijevoznik može u teretnicu unijeti primjedbe s obrazloženjem. Potpis naručitelja na teretnici ili prijepisu teretnice ne znači da je naručitelj prihvatio prijevoznikove primjedbe unesene u teretnicu. Kad prijevoznik nije unio u teretnicu primjedbe, smatra se, za odnose između njega i trećega zakonitog i savjesnog imatelja teretnice, da je prijevoznik preuzeo teret onako kako je naznačen u teretnici. Kad prijevoznik unese u teretnicu primjedbe, pretpostavlja se da je teret preuzeo onako kako ga je predao primatelju dok zakoniti imatelj teretnice ne dokaže suprotno.

Pisani uvjeti ugovora o prijevozu i opći uvjeti prijevoznika obvezuju ovlaštenog imatelja teretnice koji nije naručitelj prijevoza ni naručitelj samo ako se teretnica izričito poziva na te uvjete. Usmeni uvjeti ugovora o prijevozu koji nisu uneseni u teretnicu ne obvezuju ovlaštenog imatelja teretnice koji nije naručitelj prijevoza ni naručitelj, pa i kad se teretnica izričito poziva na te uvjete. Ako se teretnica samo općenito poziva na uvjete ugovora o prijevozu i opće uvjete prijevoznika, imatelja teretnice ne obvezuju one odredbe ugovora o prijevozu i općih uvjeta prijevoznika koji su teži od uvjeta uobičajenih za takve vrste prijevoza. Ugovorom o prijevozu stranke mogu predvidjeti da se umjesto teretnice izdaje teretni list koji se izdaje na zahtjev naručitelja. Teretni list se izdaje u jednom primjerku koji potpisuju prijevoznik i naručitelj.

#### 8.1.1.5 Putovanje

Prijevoznik je dužan obaviti putovanje u ugovorenom roku. Ako vrijeme putovanja nije ugovoreno, prijevoznik je dužan obaviti putovanje u primjerenom roku. Prijevoznik je dužan obaviti putovanje ugovorenim putom. Ako put nije ugovorom određen, prijevoznik je dužan obaviti putovanje uobičajenim putom. Kada je brod iz bilo kojih razloga spriječen započeti ili nastaviti započeto putovanje, a smetnja bi mogla trajati dulje vrijeme ili je njezino trajanje neizvjesno, zapovjednik broda dužan je tražiti uputu od naručitelja ili osobe ovlaštene da raspolaže teretom. Ako zapovjednik broda ne može postupiti kako je navedeno ili izvršiti primljenu uputu, dužan je, prema okolnostima slučaja, prekrcati teret, vratiti se s teretom u polaznu luku ili postupiti na drugi način, vodeći pri tom računa o interesima prijevoznika i korisnika prijevoza.

Ako ugovor nije prestao važiti ili ako se upute naručitelja ne mogu izvršiti, štetne posljedice snosi strana koja je kriva za nastalu smetnju, odnosno na čijoj se strani nalazi razlog za smetnju. Ako se razlog za smetnju nalazi na obje strane, svaka strana snosi svoju štetu. Ako su obje strane krive za smetnju, štetu snose razmjerno svojoj krivnji. Prijevoznik koji ne izvrši nalog dobiven od korisnika prijevoza, kad je to na temelju odredaba PZ-a dužan učiniti, odgovara korisniku prijevoza za svaku štetu koja je zbog toga nastala.

Prijevoznik je dužan nadoknaditi štetu primatelju koji je zakoniti imatelj teretnice, ako izvrši nalog naručitelja, iako mu nisu vraćeni svi primjerci teretnice. Visina naknade štete, kako je navedeno, ne može prijeći svotu koju bi prijevoznik bio dužan platiti, ako odgovara za potpuni gubitak tereta. Prijevoznikova dužnost da nadoknadi štetu ne dira u njegovo pravo regresa prema korisniku prijevoza.

#### 8.1.1.6 Predaja tereta primatelju

Prijevoznik je dužan predati teret primatelju u luci odredišta. Prijevoznik je dužan predati teret ovlaštenom imatelju teretnice, a ako ta isprava nije izdana – osobi ovlaštenoj na temelju ugovora o prijevozu. Ako za teret koji se prevozi nije izdana prijevozna isprava, primatelj ima pravo tražiti od



prijevoznika, kada brod stigne u luku odredišta, da mu preda teret, uz uvjet da udovolji obvezama koje ga terete na temelju ugovora. Prijevoznik je dužan postupiti po zahtjevu primatelja, ako iz naručiteljeva naloga o raspolaganju teretom, koji je prijevoznik dužan izvršiti, ne proizlazi drugačije.

Ovlašteni imatelj teretnice ima pravo, čim teret stigne u luku odredišta, uz uvjet da udovolji svim obvezama koje proizlaze iz teretnice, zahtijevati da mu prijevoznik preda teret. Pri preuzimanju tereta ovlašteni imatelj teretnice dužan je teretnicu vratiti prijevozniku. Kada je u luci odredišta teret predan podnositelju jednog od više primjeraka teretnice, ostali primjerci teretnice ne obvezuju više prijevoznika. Ako za teret koji se prevozi nije izdana prijevozna isprava, primatelj ima pravo zahtijevati od prijevoznika da mu preda teret, prije nego što brod stigne u luku odredišta, ako ga je na to u ugovoru s prijevoznikom ovlastio naručitelj.

Ako primatelj tereta ne stavi pisani prigovor zbog oštećenja ili manjka tereta odmah pri preuzimanju, pretpostavlja se, dok primatelj ne dokaže suprotno, da mu je teret predan onako kako je naznačen u teretnici ili ako prijevozna isprava nije izdana – onako kako je primljen na prijevoz. Ako oštećenje ili manjak nisu vidljivi, primatelj može staviti pisani prigovor u roku od tri dana od dana preuzimanja tereta. Ako primatelj stavi pisani prigovor u rokovima, pretpostavlja se, dok prijevoznik ne dokaže protivno, da su navodi prigovora istiniti. Ako su prijevoznik i primatelj pri iskrcavanju i predaji tereta zajednički pisano utvrdili da postoji oštećenje ili manjak tereta, nije potrebno stavljanje prigovora. Sporazum stranaka sklopljen na štetu korisnika prijevoza nema pravni učinak.

Prijevoznik i primatelj dužni su, u granicama mogućnosti, međusobno olakšati utvrđivanje stanja tereta i količine pri njegovu preuzimanju. Štetu prouzročenu zakašnjenjem u predaji tereta, koja ne predstavlja manjak ili oštećenje tereta, mora dokazati primatelj. Ako prijevoznik, koji je tražio uputu od krcatelja, odnosno naručitelja, ne primi na vrijeme tu uputu ili primljenu uputu ne može izvršiti, on može na trošak i rizik primatelja ili druge osobe ovlaštene da raspolaže teretom, iskrcati teret i čuvati ga sam ili ga dati na čuvanje javnom skladištu ili drugoj prikladnoj osobi. O poduzetim mjerama mora obavijestiti sve korisnike prijevoza koji su mu poznati. Ako je riječ o prijevozu brodom linijske plovidbe ili o prijevozu na temelju pomorskoga prijevozničkog ugovora, prijevoznik je dužan o smetnjama za predaju tereta obavijestiti odmah sve korisnike prijevoza koji su mu poznati, ali nije dužan čekati uputu, već može odmah poduzeti mjere navedene u prethodnom paragrafu.

Ako prijevoznik preda teret na čuvanje javnom skladištu ili drugoj osobi, odgovara samo za njihov izbor. Ako teret koji prijevoznik čuva ili ga je predao na čuvanje nije preuzet u roku od 30 dana od dana preuzimanja na čuvanje, odnosno od dana predaje tereta na čuvanje u luci odredišta, i ako nisu plaćeni vozarina i ostale tražbine koje proistječu iz ugovora o prijevozu, prijevoznik može prodati teret ili dio tereta, ako je to potrebno za podmirenje tih tražbina.

Prijevoznik koji je, u slučaju prijevoza brodom linijske plovidbe, spriječen krivnjom korisnika prijevoza iskrcati teret u luci odredišta do vremena određenog redom plovidbe za odlazak broda iz te luke, može ga iskrcati u drugoj obližnjoj luci, zadržavajući pravo na veću vozarinu te na naknadu štete koja iz tog nastane. Ako iskrcavanje u luci odredišta nije spriječen krivnjom korisnika prijevoza, prijevoznik je dužan snositi troškove dopreme do te luke, a ako je do smetnje za iskrcavanje došlo njegovom krivnjom – i nadoknaditi štetu za zakašnjenje.

#### 8.1.1.7 Odgovornost prijevoznika za štete na stvarima i za zakašnjenje

Prijevoznik odgovara za svako oštećenje, manjak ili gubitak tereta koji primi na prijevoz od preuzimanja pa do predaje te za štetu koja nastane zbog zakašnjenja u predaji tereta. Zakašnjenje u predaji tereta postoji ako teret nije predan primatelju u ugovorenom roku, ili kad taj rok nije ugovoren, ako teret nije predan primatelju u primjerenom roku. Prijevoznik ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta ili za zakašnjenje u predaji tereta ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potječu iz uzroka koje nije mogao spriječiti niti otkloniti dužnom pažnjom. Za radnje i propuste

zapovjednika broda, drugih članova posade broda i ostalih osoba koje rade za prijevoznika, u okviru obavljanja njihovih dužnosti, prijevoznik odgovara kao i za svoje radnje i propuste.

Prijevoznik broda ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta te zakašnjenje u predaji tereta koji su prouzročeni radnjama ili propustima osoba u plovidbi ili pri rukovanju brodom. Za štetu koja je teretu na brodu prouzročena požarom, prijevoznik broda odgovara samo ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom. Prijevoznik ne odgovara za štetu na teretu nastalu zbog nesposobnosti broda za plovidbu, ako dokaže da je uložio dužnu pažnju. Prijevoznik broda, prema hrvatskom pravu, ne odgovara za štetu na teretu za koju dokaže da je nastala zbog:

- više sile, pomorske nezgode, rata, međunarodnih zločina na moru, nemira i pobune,
- sanitarnih ograničenja ili drugih mjera i radnji državnih tijela,
- radnji ili propusta naručitelja ili osoba ovlaštenih raspolagati teretom,
- obustave rada, odnosno štrajka, masovnog isključenja radnika s posla ili bilo kojih drugih smetnji koje potpuno ili djelomično sprječavaju rad,
- spašavanja ili pokušaja spašavanja ljudi i imovine na moru,
- skretanja broda u gore navedenim slučajevima ili zbog drugih opravdanih razloga,
- prirodnog gubitka u težini ili obujmu tereta ili oštećenja, ili gubitaka koji nastaju zbog vlastite mane, skrivene mane ili posebne naravi tereta,
- nedovoljnog pakiranja ili nejasnih ili nedovoljno trajnih oznaka na teretu,
- skrivenih mana koje se ne mogu dužnom pažnjom otkriti.

Unatoč prijevoznikovu dokazu prijevoznik će za štetu biti odgovoran ako korisnik prijevoza dokaže da je šteta prouzročena osobnom krivnjom prijevoznika ili krivnjom osoba za čije je radnje i propuste odgovoran prijevoznik, a koji se ne odnose na plovidbu ili rukovanje brodom. Zapovjednik broda može, ako se to ne protivi važećim propisima, opasni teret u svako doba i bilo gdje iskrcati, učiniti ga bezopasnim ili ga baciti, ako prijevoznik o toj opasnosti nije bio obaviješten prije ukrcavanja. U ovom slučaju prijevoznik zadržava pravo na punu vozarinu i ne odgovara za štetu.

Ako je prijevoznik primio na prijevoz opasan teret, znajući za opasnost koju teret predstavlja, može ga iskrcati ili učiniti bezopasnim, ako bude ugrožena sigurnost broda, osoba ili drugog tereta na brodu te okoliša. Ako prijevoznik iskrca teret prije dolaska na odredište, ima pravo na vozarinu prema prevaljenom putu, a ostale štete uzrokovane ukrcajem opasnog tereta i postupkom prijevoznika snosi svaka stranka za sebe. Prijevoznik ne odgovara za štetu nastalu zbog oštećenja, manjka ili gubitka tereta ili zakašnjenja u predaji tereta, ako je naručitelj neispravno naznačio vrstu ili vrijednost tereta, znajući da je naznaka neispravna.

Naručitelj odgovara prijevozniku za naknadu štete koja mu je prouzročena zato što su naručitelj, odnosno krcatelj dali netočne ili nepotpune podatke o količini, vrsti i oznakama tereta. Naručitelj odgovara prijevozniku za štetu koja mu je prouzročena ukrcajem ili prijevozom stvari čiji je uvoz, izvoz ili provoz zabranjen, ili se krijumčare, ako u vrijeme ukrcavanja ta svojstva prijevozniku nisu bila niti su morala biti poznata.

Teret čiji je uvoz, izvoz ili provoz zabranjen zapovjednik broda može vratiti u luku ukrcaja ili ga bilo gdje iskrcati, ako se za takav postupak zapovjednika ukaže potreba, a u slučaju nužde i baciti ga. Ako u ovom slučaju svojstva tereta prijevozniku nisu bila niti morala biti poznata, prijevoznik zadržava pravo na punu vozarinu, a ne odgovara za štetu koja je nastala takvim postupkom. Ako je prijevoznik znao ili morao znati za svojstva tereta, zadržava pravo na vozarinu prema prevaljenom putu, a ostale štete snosi svaka stranka za sebe. Ako je do zabrane uvoza, izvoza ili provoza robe došlo za putovanja brodom, u pogledu postupanja s teretom zapovjednik broda može vratiti u luku ukrcaja ili ga bilo gdje iskrcati, ako se za takav postupak zapovjednika ukaže potreba, a u slučaju nužde i baciti ga. U ovom slučaju prijevoznik zadržava pravo na punu vozarinu i naknadu štete, a ne odgovara za štetu koja je nastala takvim postupkom.

Prijevoznik ne odgovara za naknadu štete za oštećenje, manjak ili gubitak tereta, a ni za zakašnjenje u predaji tereta za iznos veći od 666,67 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po koletu ili jedinici oštećenoga, manjkajućeg ili izgubljenog tereta ili tereta predanoga sa zakašnjenjem, odnosno 2 obračunske jedinice Posebnih prava vučenja po kilogramu bruto težine oštećenoga, manjkajućeg ili izgubljenog tereta, s time da se primjenjuje iznos koji je viši.

Pod jedinicom tereta, razumijeva se koleta ili komad, a kod tereta u rasutom stanju – metarska tona ili kubični metar, odnosno druga mjera prema tome na temelju koje je jedinice mjere vozarina ugovorena. Ako vozarina nije ugovorena po jedinici mjere, za rasuti teret pod jedinicom mjere razumijeva se jedinica mjere na temelju koje se uobičajeno ugovara vozarina u mjestu ukrcaja. Ako se teret prevozi kontejnerima, paletama ili drugim sličnim napravama, pod jedinicom tereta smatra se:

- koleta ili jedinica tereta navedena u teretnici – ako je u teretnici navedeno koleta ili jedinica tereta sadržana u kontejneru, paleti ili drugoj sličnoj napravi,
- kontejner, paleta ili druga slična naprava kojom se prevozi teret, ako u teretnici nije navedeno koleta ili jedinica tereta.

Naručitelj, odnosno krcatelj može, u sporazumu s prijevoznikom, povišiti granicu prijevoznikove odgovornosti, naznačujući tako povišenu vrijednost robe po jedinici tereta. Ako je izdana prijevozna isprava sporazum stranaka o povišenju prijevoznikove odgovornosti, koji nije naveden u toj ispravi, nema pravni učinak u korist primatelja koji nije naručitelj ni krcatelj. Predmnijeva se da vrijednost tereta odgovara svoti koju strane sporazumno utvrde, dok prijevoznik ne dokaže protivno. Prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti, ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je prijevoznik učinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu, bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.

Od svote koju prijevoznik mora platiti na ime naknade štete zbog oštećenja, manjka ili gubitka stvari odbijaju se troškovi ušteđeni zato što stvari nisu stigle na odredište, odnosno što su stigle u oštećenom stanju. Navedeno se primjenjuje i kad zapovjednik broda, drugi član posade broda ili druge osobe koje rade za prijevoznika odgovaraju prema općim propisima za naknadu štete prouzročene manjkom, gubitkom ili oštećenjem stvari, ako se dokaže da je šteta prouzročena na radu ili u vezi s radom, odnosno u obavljanju službe ili u vezi sa službom. Osobe prethodno navedene gube pravo na ograničenje odgovornosti, ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji su učinile, bilo u namjeri da prouzroče štetu, bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.

Odredbe koje se odnose na odgovornosti prijevoznika ne smiju se ugovorom mijenjati na štetu korisnika prijevoza. Iznimno odgovornost prijevoznika smije se ugovorom mijenjati u prijevoznikovu korist u slučaju:

- oštećenja, manjka ili gubitka tereta nastalog prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja,
- prijevoza živih životinja,
- prijevoza stvari koji je na temelju suglasnosti krcatelja smješten na palubi.
- štete zbog zakašnjenja.

Odredbe o odgovornosti prijevoznika primjenjuju se na sve ugovorne i izvan ugovorne zahtjeve koji su na bilo kojoj osnovi postavljeni protiv prijevoznika za oštećenje, manjak ili gubitak tereta.

#### 8.1.1.8 Vozarina

Visina vozarine određuje se ugovorom. Ako se ukrca više tereta nego što je ugovoreno, vozarina se razmjerno povećava. Ako se umjesto ugovorenog tereta ukrca drugi teret čija je vozarina veća od ugovorene, plaća se vozarina za stvarno ukrcani teret. Ako se ukrca manje od onoga što je ugovoreno ili se ne ukrca ništa, vozarina se plaća za cijelu ugovorenu količinu tereta. Ako je ukrcano manje tereta nego što je ugovoreno, a vozarina je za ukrcani teret veća od ugovorene vozarine, plaća se cijela ugovorena vozarina i razlika između ugovorene i veće vozarine za ukrcani dio tereta.

Ako se ukrca samo dio tereta određenog brodarskim ugovorom, a prijevoznik je raspolagao neiskorištenim dijelom broskog prostora, ugovorena se vozarina razmjerno snižava. Ako je prijevoznik raspolagao neiskorištenim dijelom broskog prostora, protivno izričitoj zabrani naručitelja, prijevoznik odgovara naručitelju za naknadu štete. Vozarina ugovorena brodarskim ugovorom na putovanje ostaje nepromijenjena, bez obzira na trajanje putovanja, ako vozarina nije ugovorena po jedinici vremena. Ako se na zahtjev naručitelja ili u interesu korisnika prijevoza putovanje produlji dalje od ugovorenog odredišta, vozarina se razmjerno povećava.

Ako je brodarskim ugovorom na putovanje vozarina određena po jedinici vremena, a vrijeme otkad se vozarina mora platiti nije utvrđeno, ono počinje teći od dana kad je dana obavijest o spremnosti broda, i to od podne ako je obavijest dana prije podne, a od ponoći ako je obavijest dana poslije podne. Ako je po nalogu naručitelja ukrcavanje počelo prije vremena gore navedenog ili je brod otplovio bez tereta, vrijeme otkad se vozarina mora platiti računa se od početka ukrcavanja, odnosno od odlaska broda. Vrijeme za koje se plaća vozarina završava se iskrcajem tereta, a ako je brod stigao bez tereta, to se vrijeme završava kad se brod usidri ili priveže u luci u kojoj se završava putovanje, pri čemu se posljednji dan putovanja računa kao čitav dan. Ako je brodarskim ugovorom na putovanje određena vozarina po jedinici vremena, pa tijekom putovanja nastane smetnja u izvršavanju ugovora na strani prijevoznika bez krivnje naručitelja, odnosno krcatelja, vozarina se ne plaća za trajanja smetnje.

Vozarinu određenu brodarskim ugovorom na vrijeme plaća naručitelj u jednakim mjesečnim svotama unaprijed, ali prijevozniku pripada vozarina samo za vrijeme dok je izvršavao ugovor. Za trajanja smetnje u iskorištavanju broda u tijeku važenja brodarskog ugovora na vrijeme vozarina se plaća samo kad je smetnja na strani naručitelja ili zbog izvršenja njegova naloga. Prijevoznik može odustati od ugovora i kad vozarina nije plaćena o dospelosti. Kada je sklopljen brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, naručitelj je dužan, pored plaćanja vozarine, opskrbljivati brod na svoj trošak pogonskim gorivom i mazivom i vodom potrebnom za pogonske strojeve broda i druge strojne uređaje broda te platiti lučke i plovidbene naknade. Rok plaćanja vozarine na temelju brodarskog ugovora na vrijeme počinje teći kao kod brodarskog ugovora na putovanje u kojem je vozarina određena po jedinici vremena. Za vrijeme za koje se nakon proteka brodarskog ugovora na vrijeme brod nalazi na putovanju za račun naručitelja, bez krivnje prijevoznika, plaća se dvostruka vozarina. Nagrada koju brod dobije za spašavanje u tijeku brodarskog ugovora na vrijeme za prijevoz cijelim brodom dijeli se, nakon odbitka troškova spašavanja i dijela koji pripada posadi broda, na jednake dijelove između prijevoznika i naručitelja.

Za teret ukrcan bez pristanka prijevoznika i za teret neispravno ili nepotpuno označen plaća se vozarina po najvišoj vozarini, prema kojemu se za odgovarajuću vrstu tereta ugovarala vozarina u vrijeme ukrcaja tog tereta za isti ili približni put, ako je tako određena vozarina veća od ugovorene. Vozarina se plaća samo za teret koji je prevezen i u luci odredišta stavljen primatelju na raspolaganje.

Vozarina se plaća i za teret koji nije prevezen i stavljen primatelju na raspolaganje, ako je nedolazak tereta na odredište prouzročio naručitelj prijevoza ili krcatelj ili osoba ovlaštena da raspolaže teretom, odnosno osobe za koje oni odgovaraju, ili ako razlog iz kojega teret nije stigao u luku odredišta pada na stranu tereta, a prijevoznik za taj razlog nije odgovoran. Iznimno, za teret koji je prevezen samo dijelom puta prijevoznik ima pravo na vozarinu razmjerno prevaljenom putu i kad nije odgovoran za prekid putovanja.

U slučaju brodoloma ili druge plovidbene nezgode te u slučaju zapljene ili zadržavanja broda ili tereta zbog ratnih događaja, međunarodnih zločina na moru, nemira ili pobune, za spašeni teret prijevozniku pripada vozarina razmjerno prevaljenom putu.

Ako se prijevoz obavlja bez izdavanja prijevozne isprave, primatelj je dužan platiti vozarinu i druge tražbine u vezi s prijevozom tereta, čim preuzme teret, ako između naručitelja i prijevoznika nije drugačije ugovoreno. Ako se preuzimanje tereta obavlja na temelju teretnice, primatelj je dužan platiti

samo tražbine navedene u teretnici ili koje su nastale nakon njezina izdavanja. Ako primatelj ne izvrši svoje obveze, prijevoznik ima pravo zadržati i prodati teret prema gore navedenom. Ovo pravo prijevoznik ima i kad teret predaje osobi koja nije primatelj. Prijevoznik koji je predao teret primatelju nema pravo potraživati od naručitelja svote što ih je propustio naplatiti od primatelja. Ako je prijevoznik prodajom tereta uspio naplatiti svoju tražbinu samo djelomično, ima pravo zahtijevati od naručitelja isplatu nenamirenog dijela tražbine.

#### 8.1.1.9 Privilegiji na stvarima ukrcanim na brodu

Privilegiji na stvarima ukrcanim na brodu postoje za:

- sudske troškove učinjene u zajedničkom interesu svih vjerovnika u postupku ovrhe ili osiguranja radi toga da se sačuvaju stvari ili da se provede prodaja te troškove čuvanja i nadzora tih stvari od ulaska broda u posljednju luku,
- tražbine po osnovi nagrade za spašavanje i doprinosa iz zajedničkih havarija,
- tražbine iz ugovora o prijevozu, uključujući i troškove uskladištenja ukrcanih stvari.

Privilegije u korist glavnice postoje i za kamate. Privilegije na ukrcanim stvarima ne prestaju promjenom vlasnika stvari. Red prvenstva tražbina osiguranih privilegijama na ukrcanim stvarima određuje se prema redu prvenstva navedenim gore za privilegije. Ako se tražbine ne mogu u potpunosti namiriti, namiruju se razmjerno svojim svotama. Tražbina kasnije nastala ima prednost pred prijašnjim. Smatrat će se da su tražbine vezane uz isti događaj nastale istodobno.

Prema PZ-u, izvršavanjem prava zadržavanja od prijevoznika ne dira se u red prvenstva tražbina osiguranih privilegijama na stvarima ukrcanim na brod. Prestankom privilegija na ukrcanim stvarima ne prestaje i tražbina koja je bila osigurana tim pravom. Ustupom tražbine osigurane privilegijom prenosi se i privilegij na ukrcanim stvarima.

### 8.1.2 Posebnosti brodarskog ugovora na vrijeme

Prema brodarskom ugovoru na vrijeme za cijeli brod prijevoznik se obvezuje tijekom ugovorenog vremenskog razdoblja prepustiti određeni brod na raspolaganje naručitelju u granicama ugovora i prema namjeni broda, te obaviti prijevoze onako kako naručitelj bude određivao, a naručitelj se obvezuje da će plaćati ugovorenu vozarinu na vrijeme. Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, prema PZ-u, je ugovor o pomorskom plovidbenom poslu iskorištavanja broda radi plovidbe, bez obzira ostvaruje li se plovidba prijevozom stvari, putnika, tegljenjem ili drugim plovidbenim poslom, za razliku od ugovora o zakupu broda kojim brodovlasnik daje brod na potpunu uporabu zakupoprimalatelju, a koji je po svojoj pravnoj prirodi ugovor o uporabi.

Organizacija i stručna skrb o izvršenju prijevoza ostaju na prijevozniku i na njegovim ljudima, jer su zapovjednik broda i posada kod ugovora na vrijeme namještenici prijevoznika. Prema tome, prijevoznik ne vrši samo djelo plovidbe, već djelo stručnog i profesionalnog izvršenja prijevoza. Dakle, prijevoznik ostaje odgovorni subjekt za izvršenje prijevoza stvari, kako prema naručitelju tako i prema trećim osobama. Međutim, komercijalni dio organizacije prijevoza, pa time i višak dobiti iz uspješnog komercijalnog iskorištavanja broda u tijeku trajanja ugovora prijevoznik prepušta u cjelini naručitelju. Zaključenjem ugovora na vrijeme dolazi do razdvajanja funkcije prijevoznika u navigacijsko-tehničkom smislu, kao organizatora plovidbe i prijevoza i njegove komercijalne funkcije koja se sastoji u pronalaženju zaposlenja za brod.

Temeljem čl. 247. ZOO-a ugovor je sklopljen kada se ugovorne strane suglase o bitnim sastojcima tog ugovora. PZ 8 odredbom čl. 449. određuje da je brodarski ugovor na vrijeme strogo formalni ugovor, koji mora biti zaključen u pisanoj formi uz sankciju njegove ništavosti ako tako nije postupljeno (forma ad solemnitatem).

#### 8.1.2.1 Standardni obrasci ugovora na vrijeme i značenje pojedinih klauzula

Za zaključivanje ugovora na vrijeme redovito se upotrebljavaju unaprijed pripremljeni formulari. Tako se u teoriji pomorskog prava govori o standardizaciji ugovora na vrijeme, a pojedine vrste tako nastalih čarter-partija nazivaju se standardne forme (standard forms). Standardne forme nastale su zbog potrebe da se ti ugovori, koji se u pomorskoj praksi često zaključuju, zaključuju lakše i bez nepotrebnog pregovaranja i odugovlačenja, do kojeg bi zasigurno dolazilo kada bi ovako složeni ugovorni odnosi svaki put bili predmet individualnog pregovaranja. U pomorskoj praksi sklapaju se i adhezijski ugovori ili ugovori po pristupanju, za koje je karakteristično da je kod njih bitno smanjena sloboda ugovaranja, odnosno ona je potpuno isključena za onu stranu koja pristupa ponuđenim poslovnim uvjetima. Ovi ugovori su u pomorskom prijevozu karakteristični za pomorsko-prijevoznike ugovore.

Brodarski ugovori (pa tako i ugovor na vrijeme) spadaju u tipske ugovore za koje je karakteristično da kod njih sloboda ugovaranja nije isključena, već se samo radi o posebnom načinu zaključivanja ovih ugovora. Za njih je karakteristično da se nalaze na unaprijed odštampanom formularu s detaljno reguliranim pravima i obvezama ugovornih strana, pa se nazivaju i formularni ugovori. Formularni ugovor biti će i tipski ugovor u slučaju kada su ga izdale razne trgovačke ili druge organizacije (npr. organizacije brodara) bez obzira na konkretne stranke. Čarter-partije kao formularni ugovori u pomorstvu nastali su kao rezultat pregovaranja i usaglašavanja suprotnih interesa između predstavnika brodara, naručitelja, banaka i osiguravajućih društava u okviru pojedinih nacionalnih i međunarodnih udruženja koje se bave poslovima unaprijeđenja pomorske trgovine.

Najpoznatije međunarodno udruženje je Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) sa sjedištem u Kopenhagenu, a poznate nacionalne organizacije su British Chamber of Shipping u Londonu i New York Produce Exchange u Sjedinjenim Američkim Državama. Formulari pojedinih standardnih formi brodarskih ugovora sastavljaju se za određena područja plovidbe, vrste trgovine, robe koja se prevozi i vrste brodova (tankeri i sl.), kao i za određene oblike brodarskih ugovora. Svi navedeni tipovi čarter-partija imaju svoj puni i skraćeni naziv, tzv. šifrirana imena (Code Names) svakog pojedinog čarter ugovora, a služe za brže sporazumijevanje.

Postojanje formulara ne isključuje mogućnost pregovaranja i usaglašavanja uvjeta među ugovornim stranama. Žele li se pojedini uglavci tipskog ugovora izmijeniti, dodaju se tiskanom obrascu (formularu) novi uvjeti (additional clauses). Danas su čarter-partije štampani dokumenti koji se sastoje od čitavog niza klauzula obilježenih rednim brojevima i tako podijeljenih na tzv. strokove, kako bi se lakše i preciznije mogli mijenjati. Kod tumačenja ugovora na vrijeme, ugovorne odredbe koje su naknadno dodane imaju prednost pred štampanim odredbama, a razne dopune i ispravke koje su unijete rukom imaju prednost pred svim ostalim odredbama.

Najznačajniji standardni obrasci ugovora na vrijeme su: New York Produce Exchange Time Charter (Code Name: NYPE) i Uniform Time Charter (Code Name: Baltime Form). New York Produce Exchange (NYPE) je službena američka forma ugovora na vrijeme koju je usvojena još 1939. god. Sa izmjenama i dopunama 1921., 1931., 1946., 1981., i 1993. godine. Međunarodno udruženje linijskih brodara (The Baltic and International Maritime Conference) usvojilo je Uniform time charter (Baltime Form) 1939. godine, te General time charter party (Code Name: Gentime) iz 1999. U suvremenoj pomorskoj praksi smatra se da nijedna od navedenih formi nije dovoljno precizna, te se s ciljem izbjegavanja neželjenih sporova u praksi, stalno nastoji sastaviti što bolji standardni obrazac za ugovor na vrijeme.

Paramount klauzula (Paramount clause) ukazuje na pravo koje će se primijeniti na brodarski ugovor, što mogu biti Haaška ili Haaško-Visbyjska pravila, ali i bilo koje drugo pravo utemeljeno na Konvenciji o teretnici. Unošenje Paramount klauzule znači da su u teretnicu unijete sve odredbe Konvencije o teretnici ili zakona donesenog temeljem ove Konvencije, i da one imaju prednost pred odredbama teretnice, zbog čega je i dobila naziv "paramount". Paramount klauzula važna je kada se



teretnica izdaje u državi koja nije ratificirala Konvenciju o teretnici, čime se proširuje primjena iste Konvencije na ugovore na koje se inače ne bi primijenila. Na taj način ova klauzula doprinosi ujednačavanju međunarodnog pomorskog prava. U hrvatskom pravu ova klauzula je načelno valjana jer su stranke slobodne u izboru prava koje će se primijeniti na njihove ugovore o pomorskim plovidbenim odnosima (čl.973 PZ-a). Iznimka postoji u pogledu prisilne primjene hrvatskog prava na odgovornost prijevoznika za oštećenje, manjak ili gubitak tereta, ako se luka ukrcaja ili odredišta nalazi u RH (čl.974. st.1.)<sup>14</sup> Ugovori na vrijeme sadrže posebnu klauzulu o utvrđivanju granica plovidbe. Za određivanje tih granica u samom je formularu ostavljen prazan prozor koji stranke trebaju popuniti, a ako ga ne popune smatra se da je ugovor bez limita u odnosu na granice plovidbe.

Kod brodarskog ugovora na putovanje određivanje tih granica ne bi bilo u skladu s prirodom tog ugovora kod kojeg se brod bez ograničenja šalje gdje su plovidba i trgovina mogući i čije su granice definirane samim ugovorom. Klauzula o ledu (Ice clause) uređuje prava i obveze ugovornih strana pri smetnjama u izvršenju ugovora koje su nastale zbog pojave u luci ukrcaja ili luci odredišta. U brodarskim ugovorima na vrijeme ograničava se naručiteljevo pravo da uputi brod u luku u koju nije moguće uploviti, isploviti, ukrcavati ili iskrcavati robu.

Klauzula o pravu zalogu (Lien clause) daje prijevozniku založno pravo na teretu radi osiguranja plaćanja za neplaćenu vozarinu, prekostojnice i naknadu za zadržavanje. Vrijeme stojnica predstavlja vrijeme kojim korisnik prijevoza raspolaže za ukrcavanje ili iskrcavanje bez obveze plaćanja naknade prijevozniku (lay days). Naknada se ne plaća jer je prijevoznik već ukalkulirao u iznos vozarine predviđeno čekanje u luci za ukrcaj ili iskrcaj.

Vrijeme prekostojnica je vrijeme za koje se preko vremena određenog stojnicama produljuje ukrcavanje odnosno iskrcavanje tereta. Vrijeme prekostojnica se najčešće ugovara, ne postoje li ugovorne odredbe ili zakonski propisi primjenjuju se lučki običaji. U brodarskim ugovorima na vrijeme prošireno je pravo zalogu prijevoznika na sav teret i podvozarinu, a naručitelj ima pravo zalogu za sva predujmljena sredstva koja prijevoznik nije zaradio niti vratio.

Klauzula o zakašnjenju u predaji broda (Delay in delivery clause) kod brodarskog ugovora na vrijeme regulira prijevoznikovu odgovornost za zakašnjenje u predaji broda, propuste u izvršenju ugovora, te gubitke ili oštećenja na teretu ako su posljedica propuštanja dužne pažnje u osposobljavanju broda za plovidbu.

Klauzula o palubnom teretu (Deck cargo clause) oslobađa prijevoznika odgovornosti za teret ukrcan na palubu.

Klauzula o čišćenju tankova (Cleaning tanks clause) u ugovorima o prijevozu tekućih tereta obvezuje prijevoznika da čisti tankove, cjevovode i crpke tako da zadovolji naručiteljev pregled. Klauzula o raspremi (Lay up clause) u brodarskom ugovoru na vrijeme naručitelju omogućava staviti brod u raspremu. Himalaya klauzula (Himalaya clause) proširuje odgovornost na osobe u službi prijevoznika (agente, sluga i dr.)

Klauzula Jason (Jason clause) obvezuje vlasnika tereta da sudjeluje u naknadi zajedničke havarije, čak i kada je ona posljedica nemara ili propusta u vođenju plovidbe.

#### 8.1.2.2 Klauzule kojima se uređuje trajanje ugovora na vrijeme

PZ u čl. 448. st. 2. određuje da se brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod zaključuje na određeno vrijeme. Takva odredba proizlazi iz prirode ugovora. Ugovor se u pravilu zaključuje na nekoliko mjeseci, ali se može zaključiti i na godinu dana, pa i duže (long term time charters). U praksi se vrijeme trajanja ugovora određuje na različite načine. U tekstu formularnih ugovora može se prije praznine u koju treba unijeti vrijeme trajanja ugovora staviti riječ "oko"(engl about).

U tom slučaju naručitelju je dopušteno jedno razumno vrijeme produženja ugovora (trajanje ugovora na takav način određuje se kod NYPE forme) ali, se u ugovoru vrijeme njegovog trajanja može i precizno odrediti npr. tri mjeseca, bez dodavanja izraza oko ili nekog drugog sličnog izraza. I u ovom slučaju smatra se da naručitelj ima pravo na razumno produženje roka trajanja ugovora. Ako dođe do spora sud će presuditi koliko traje to razumno prekoračenje koje se treba tolerirati. Stranke mogu i izričito odredbom u ugovoru isključiti mogućnost prekoračenja. To se obično čini na način da se precizno ugovara vrijeme povratka broda (npr. povratak 15-tog u mjesecu ili povratak između 15- tog i 30- tog u mjesecu). Stranke također mogu izričito ugovoriti koliko je produženje u konkretnom slučaju za ugovor dopušteno.

U tijeku trajanja ugovora, po prirodi stvari uvijek se treba izvršiti više putovanja, pa je zato u trenutku sklapanja ugovora najčešće nemoguće unaprijed odrediti kada će se završiti posljednje putovanje. Zbog toga se naručitelju dopušta da s izvršenjem posljednjeg putovanja nešto prekorači ugovoreni rok trajanja ugovora, pa se u teoriji pomorskog prava spominje tzv. legitimno pravo naručitelja da brod pošalje na posljednje putovanje s određenim prekoračenjem ugovorenog roka. Pravo na posljednje legitimno putovanje (*legitimate last voyage*) nije apsolutno pravo naručitelja. On se tim pravom može koristiti samo ako je postupao razumno.

Razumno postupanje podrazumijeva, kao prvo, ispravnu odluku o tome da se brod šalje na posljednje putovanje koje će rezultirati prekoračenjem, ali i donošenje ispravne odluke o razumnim granicama trajanja prekoračenja. U odnosu na prvi uvjet, ocjenjuju se dvije stvari. Prvo, ne može se prihvatiti kao razumno postupanje ono djelovanje kada naručitelj šalje na posljednje putovanje brod u nevrijeme, tj. kada je prirodnije da se ugovor nešto ranije završi bez obzira na postojanje klauzule *about*.

Baltim forma također sadrži odredbu o pravu na produženje posljednjeg putovanja (ali ne sadrži izraz *about*) s obvezom naručitelja da za to vrijeme plati tržišnu vozarinu, ako je veća od ugovorene. Kako NYPE o tome nema odredbe, tako se i za slučaj produženja plaća ugovorena vozarina, pa bi to bila osnovna razlika između ove dvije standardne forme ugovora na vrijeme u odnosu na primjenu *overlap* / *underlap* teorije. PZ isto tako sadrži određene odredbe kojima se regulira trajanje brodarskog ugovora na vrijeme. Odredbom čl. 583. st. 2. PZ-a određuje se da se za vrijeme za koje se nakon proteka brodarskog ugovora na vrijeme brod nalazi na putovanju za račun naručitelja, bez krivnje prijevoznika, plaća dvostruka vozarina. U nedostatku sudske prakse, držimo da se dvostruka vozarina plaća u onim slučajevima kada je došlo do prekoračenja ugovorenog roka koje se ne može prihvatiti u skladu sa odredbama odgovarajućih formularnih ugovora, temeljem kojih je ugovor sklopljen.

#### 8.1.2.3 Klauzule kojima se uređuje izvršenje ugovora na vrijeme

*Klauzule koje uređuju obvezu održavanja broda u stanju sposobnom za plovidbu kod ugovora na vrijeme*

U većini zakonodavstava uobičajena je odredba prema kojoj je prijevoznik kod izvršenja ugovora o prijevozu stvari morem dužan brod osposobiti za plovidbu prije i na početku putovanja (*before and at the beginning of the voyage*), te nije odgovoran za kasniju nesposobnost (u tijeku putovanja), ako ona nije posljedica propusta da se brod osposobi za plovidbu pažnjom urednog prijevoznika na početku putovanja.

Pojam sposobnosti za plovidbu (*seaworthiness*) može se promatrati kao apsolutna i relativna sposobnost za plovidbu. Apsolutna sposobnost za plovidbu obuhvaća elemente nautičke sigurnosti broda za plovidbu u odnosu na trup, strojeve, brodsku opremu, pri čemu se od brodarka zahtijeva da brod odgovara uvjetima koje propisuje pomorsko upravno pravo (propisi o sigurnosti, osobito tehnička pravila, posjedovanje propisanih isprava o sigurnosti plovidbe). Pod relativnom sposobnošću broda za plovidbu podrazumijeva se da brod mora biti sposoban prevesti i u dobrom stanju očuvati ugovoreni

teret, te u tom smislu mora biti opskrbljen pogonskim materijalom i svim potrebnim sredstvima, imati potreban broj kvalificirane posade (ili ukratko, sposobnost broda da izvrši ugovorenu obvezu).

Slično rješenje sadrži i PZ koji u odredbi čl. 460. st. 1. propisuje da je svaki prijevoznik, pa i onaj koji je zaključio ugovor na vrijeme dužan pravovremeno, do početka putovanja, 24 pažnjom urednog prijevoznika osposobiti brod za plovidbu, primjereno ga opremiti, popuniti posadom, opskrbiti potrebnim zalihama i pripremiti tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kao da ga je primio na prijevoz.

Obveza osposobljavanja broda za plovidbu vezana je za subjektivni napor prijevoznika za ulaganjem dužne pažnje kako bi brod osposobio za plovidbu. Za štetu prouzročenu teretu nesposobnošću broda da očuva teret odgovara time-charterer, a ne brodovlasnik. Brodovlasnik je odgovoran za štetu prouzročenu plovidbenom nesposobnošću broda, Trgovački sud, Paris. Ta obveza poznata je kao dužna pažnja (due diligence). Prema PZ-u iz 1994. godine brodar je morao ulagati pažnju urednog brodarka, ali se sada taj izraz zamjenjuje izrazom dužna pažnja (due diligence), kako bi se hrvatska terminologija uskladila sa terminologijom međunarodnih instrumenata, u prvom redu Haškim pravilima (čl. 3. st. 1. i čl. 4. st. 1 i 2.). Suštinsko značenje pojma ostalo je isto kao i prije, jer je mjerilo dužne pažnje objektivni kriterij srednje sposobnog prijevoznika koji se zahtijeva od savjesnog profesionalnog prijevoznika. To je minimum ispod kojeg prijevoznik ne može ići. Taj minimum stranke mogu protegnuti na cijelo vrijeme trajanja ugovora (during service).

Američka sudska praksa zauzela je stajalište da je obveza za osposobljavanje broda kod ugovora na vrijeme ispunjena samo kada je brod uredno osposobljen za plovidbu na početku svakog pojedinačnog putovanja u tijeku izvršenja ugovora. Isto stajalište moglo bi vrijediti i u hrvatskom pravu budući da maintenance klauzula nije u suprotnosti s našim pravom, odnosno s odredbom čl. 460. PZ-a koji regulira prijevoznikovu obvezu održavanja broda sposobnog za plovidbu.

#### *Klauzule kojima se uređuje mjesto i vrijeme predaje broda naručitelju*

Ugovorom se određuje vrijeme i mjesto predaje broda. Dolaskom broda u ugovorenu luku započinje teći vrijeme na koje je ugovor zaključen. Prilikom predaje broda sastavlja se certifikat o predaji (certificate of delivery) u koji se unosi: 1. datum i sat predaje, 2. količina bunkera na brodu u isto vrijeme, 3. količina vode za kotlove i maziva na brodu u isto vrijeme. Neposredno prije predaje broda vrši se i pregled broda te se utvrđuje njegova sposobnost za plovidbu, opće stanje broda i njegova starost. Prijevoznik mora u ugovorenu luku radi predaje broda stići točno na vrijeme, da bi se to utvrdilo u ugovoru se obično navodi pozicija broda u trenutku zaključenja ugovora (present position). Pored ovog naznačuje se i vrijeme kada se očekuje da će brod doći u ugovorenu luku radi ukrcavanja (expected ready to load). To se vrijeme mora poštivati i njegovo prekoračenje može dovesti do raskida ugovora ili do naknade štete ako naručitelj unatoč zakašnjenju prihvati brod. Ove odredbe primjenjivat će se ako ugovorom za slučaj zakašnjenja stranke nisu što drugo odredile, odnosno ako ne postoje posebne klauzule o pravima i obvezama stranaka za slučaj zakašnjenja broda s dolaskom u ugovorenu luku u ugovoreno vrijeme. Takva klauzula postoji u standardnim formama ugovora na vrijeme i to kako u NYPE, tako i u Baltime Form i poznata je pod nazivom brisovna klauzula (Cancelling clause). Brisovna klauzula u NYPE formi glasi: ... and should vessel not have given written notice of readiness on or before... (date) but not later than 4 p.m. Charterers or their Agents to have the opinion of cancelling this charter at any time not later than the day of vessel's readiness.

Brisovna klauzula daje pravo naručitelju na raskid ugovora ako mu brod ne bude stavljen na raspolaganje u ugovorenoj luci do isteka vremena naznačenog u samoj klauzuli, u stanju sposobnom za plovidbu. U tom istom vremenu prijevoznik mora predati i uredno pismo spremnosti. Brisovna klauzula ne mora dovesti do raskida ugovora. Izbor je na strani naručitelja hoće li se koristiti pravom koje mu ona daje ili ne. Brisovnom klauzulom naručitelj se može koristiti bez obzira na eventualnu krivnju druge strane, no ako je i bilo krivnje, ne može se zahtijevati naknada štete. Naručitelj se ne može koristiti

klauzulom prije vremena određenog u samoj klauzuli, a niti prijevoznik može od njega tražiti da se o njenom korištenju izjasni ranije.

*Klauzule koje uređuju položaj zapovjednika broda kod izvršenja ugovora na vrijeme*

U standardnim formama ugovora na vrijeme javlja se tzv. employment klauzula (klauzula o zaposlenju). PZ u čl. 450. st. 1. propisuje da je kod brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod zapovjednik broda dužan izvršavati naloge naručitelja u granicama ugovora i prema namjeni broda, što odgovara sadržaju employment klauzule.

PZ zapovjedniku daje pravo zastupanja broдача, pa se to njegovo pravo temelji se na zakonu (ex lege zastupnik broдача). Zakon također predviđa situacije u kojima se pravo zastupanja ostvaruje. U prvom slučaju zapovjednik je ovlašten u ime i za račun broдача u mjestu izvan sjedišta broдача sklapati ugovore o spašavanju i pravne poslove potrebne za izvršenje putovanja. U drugom slučaju zapovjednik je ovlašten u ime i za račun broдача u mjestu izvan sjedišta broдача, u kojem nema ovlaštenog predstavnika broдача zaključivati ugovore o pomorsko-plovidbenim poslovima, osim brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod. Zapovjednik nije na osnovi zakona ovlašten sklapati ni ugovore o zakupu broда, niti ugovore o osiguranju broда, niti može otuđiti ili založiti brod.

Employment klauzula djeluje tako da je zapovjednik broда, a preko njega i prijevoznik u obvezi ispunjavati komercijalne naloge naručitelja. Za vrijeme trajanja ugovora odluke o zaposlenju su u naručiteljevim rukama. On odlučuje koje će vrste tereta brod prevoziti, pod kojim uvjetima i iz kojih u koje luke itd. Zbog svega naprijed navedenog često se postavlja pitanje granice djelovanja ove klauzule. Iz činjenice što su sva ovlaštenja u odnosu na zaposlenje broда dana naručitelju, često za prijevoznika mogu nastati takve okolnosti u kojima je on odgovoran prema trećim osobama, a do odgovornosti je došlo uslijed naručiteljevog djelovanja na temelju njegovih prava o zaposlenju broда. Do takve odgovornosti najčešće dolazi kada zapovjednik broда izdaje teretnicu po naručiteljevim nalogima. Kod ugovora na vrijeme ovo pitanje regulira se dijelom employment klauzule koji se odnosi na naručiteljevu obvezu da u takvim slučajevima obešteti prijevoznika. To je dio jedinstvene employment and indemnity klauzule, koja se često razdvaja na dva posebna dijela, a drugi dio o obvezi obeštećenja poznat je pod nazivom indemnity clause (klauzula o obeštećenju). Kada teretnicu potpiše zapovjednik broда, prijevoznik snosi odgovornost za štete proizašle iz te teretnice prema svim njezinim imateljima. Međutim, ako je teretnicu potpisao zapovjednik u svojstvu naručiteljeva agenta indemnity klauzula tereti naručitelja da obešteti prijevoznika kada iz takvog potpisivanja teretnice nastane kakva šteta. PZ u čl. 450. st. 2. propisuje da prijevoznik ne odgovara naručitelju za obveze što ih je zapovjednik broда preuzeo u izvršenju posebnih naručiteljevih naloga. Za razliku od rješenja npr. talijanskog prava djelo koje izvršava prijevoznik prema našoj sistematizaciji ugovora na vrijeme je prijevoz, dok prema sistematizaciji talijanskog prava prijevoznik izvršava djelo plovidbe. Dakle, prijevoznik prema našem pravu odgovara više i strože. Prema normama koje su trenutno na snazi u Republici Hrvatskoj, prijevoznik ne bi mogao od sebe otkloniti tužbu ni u slučaju kada je teretnicu izdao naručitelj, odnosno njegov agent. Mogućnost da prijevoznik ne bude odgovoran naručitelju ograničena je samo na slučajeve tzv. posebnih naručiteljevih naloga (čl. 450. st. 1. PZ-a). Radi svega naprijed navedenog postavlja se pitanje djelovanja indemnity klauzule u našem pravu, odnosno može li se prijevoznik u regresnom postupku obratiti naručitelju i zatražiti da ga obešteti za štete koje je prijevoznik isplatio trećim osobama, a do kojih je došlo zbog komercijalnih naloga naručitelja ili se naručitelj može pozvati na restriktivno djelovanje odredbe čl. 450. st. 2. PZ-a i na činjenicu da hrvatsko pravo tretira prijevoznika kao jedinog nositelja cjelokupne odgovornosti za izvršenje prijevoza (kako nautičke, tako i komercijalne) i od sebe otkloniti eventualni regresni zahtjev prijevoznika? Još složenije pitanje je vezano za isključenje prava trećih da se direktno obraćaju tužbom za naknadu štete prema prijevozniku, u slučaju kada je teretnica izdana od strane naručitelja, što po odredbama PZ-a mogu učiniti. Konvencija UN-a o prijevozu robe morem donesena 1978. godine (Hamburška pravila) ne odnosi se na brodarske ugovore kada se radi o odgovornosti za teret koji se prevozi morem.

Konvencija je donesena u ožujku 1978. god., i u svom originalnom engleskom tekstu zajedno s prijevodom objavljena je u časopisu UPPK br. 78. Za svoje stupanje na snagu Hamburška pravila predviđaju ratifikaciju ili pristup od strane 20 država i to prvog dana mjeseca koji slijedi nakon isteka 1 godine od trenutka polaganja 20-te ratifikacijske isprave (čl.30. st.1.). Kako je Zambija u listopadu 1991. god. položila 20-ti instrument ratifikacije, Hamburška pravila su stupila na snagu 1. studenog 1992. god. Prema tome, i dalje ostaju na snazi klauzule prihvaćene u dosadašnjoj pomorsko pravnoj praksi. Postoje mišljenja koja bi trebalo razmotriti 33 kako je u hrvatsko pomorsko pravo de lege ferenda radi rješavanja ovog pitanja potrebno uvesti precizne odredbe iz kojih bi bilo razvidno da se kod ugovora na vrijeme radi o specifičnom djelu organizacije plovidbe i prijevoza u isto vrijeme i odrediti naručiteljevu obvezu da prijevozniku naknadi štetu u svim slučajevima kada bi prijevoznik odgovarao trećima za obveze koje su nastale iz komercijalne djelatnosti.

#### *Klauzule koje reguliraju obvezu vraćanja broda nakon isteka ugovora na vrijeme (redelivery)*

Redelivery klauzulom određuje se da naručitelj mora vratiti brod u ugovoreno vrijeme, na ugovorenom mjestu i u onakvom stanju, izuzimajući štete od redovite upotrebe, u kakvom je naručitelju predan na početku izvršenja ugovora na vrijeme. Ova klauzula nalazi se u svim formularima ugovora na vrijeme, pa tako i u Baltime i NYPE form. Spomenuta klauzula je u neskladu s pravnom prirodom ugovora na vrijeme koji se smatra ugovorom o djelu. Prijevoznik se smatra odgovornim za sposobnost broda za plovidbu i održavanje broda i brodske opreme za cijelo vrijeme trajanja putovanja. Prema tome, ne može se kazati da kod ugovora na vrijeme vlasnik broda prepušta brod i posadu naručitelju za vrijeme trajanja ugovora. Radi se zapravo o klauzuli koja je nastala u vrijeme kada je ugovor na vrijeme bio izjednačen s ugovorom o zakupu broda, a koja se zadržala do danas.

Ako bi naručitelj ili osobe koje za njega rade za vrijeme trajanja ugovora pričinili štetu brodu i njegovoj opremi svojim radnjama ili propustima, naručitelj će biti dužan navedenu štetu nadoknaditi, pa i kada ne bi bilo redelivery klauzule, što nije sporno. Sporno je u teoriji i sudskoj praksi gledište prema kojem redelivery klauzulu treba tumačiti tako da je naručitelj odgovoran na završetku trajanja ugovora i za one štete koje mu se ne mogu pripisati u krivnju, odnosno koje nisu posljedica propusta njegovih osobnih obveza kao što su primjerice štete koje su posljedica redovite upotrebe broda. Vladajuće je gledište prema kojem se naručitelj ne može smatrati odgovornim za štetu, osim za onu koja mu se može pripisati. Mnoge odluke bave se štetama nastalim redovitom upotrebom broda (ordinary wear and tear). Ovdje je sporno koje su to štete i umanjenja vrijednosti broda i opreme koja se mogu podvesti pod štete nastale redovitom upotrebom broda. To pitanja ostavlja se na rješavanje vještacima strojarke i brodograđevne struke. Najčešći slučajevi oštećenja za koja se smatra da su nastala redovitom upotrebom broda su sva udubljenja, ogrebotine, ulegnuća, brazgotine, posjekotine, iskrivljenja brodskih skladišta, otvora i palube izazvana normalnom upotrebom uobičajenih sredstava za ukrcaji iskrcaj, a koja ne utječu na normalnu funkciju broda.

#### **8.1.2.4 Klauzule koje reguliraju obvezu plaćanja vozarine i drugih naknada kod ugovora na vrijeme**

##### *Klauzule koje uređuju plaćanje vozarine*

Kod ugovora na vrijeme prijevoznik pruža usluge naručitelju za unaprijed određeni iznos, vozarinu, koja predstavlja njegovu zaradu. Ova zarada nije opterećena troškovima putovanja koji padaju na naručitelja. Osnovni ekonomski cilj koji prijevoznik postiže dajući brod u ugovor na vrijeme je sigurnost i stabilnost za određeni vremenski period, ali ipak uz manju zaradu od one koja bi se mogla ostvariti na tržištu brodskog prostora. Pravni izraz prijevoznikove težnje za ekonomskom sigurnošću manifestira se kroz klauzule ugovora na vrijeme u kojima se ugovara naručiteljeva obveza da ugovorenu vozarinu plaća unaprijed, od čega prijevoznik čini zavisnom cjelokupnu sudbinu zaključenog ugovora.

Standardni ugovori na vrijeme često sadrže klauzulu prema kojoj ako naručitelj propusti plaćanje vozarine točno na vrijeme i redovito, prijevoznik će imati pravo povući brod. Neplaćanje vozarine onako

kako je predviđeno ugovorom ili njezino neuredno plaćanje doveli su do mnogih sporova, tako da je sudska praksa u vezi s raskidom, odnosno pokušajem raskida ugovora zbog neplaćanja ili neurednog plaćanja vrlo bogata, a posebno angloamerička sudska praksa. Kako ugovor ne bi bio izložen zahtjevima prijevoznika za njegovim raskidom, naručitelj je dužan plaćati vozarinu striktno vremenski, kako je to ugovorom u svakom pojedinom slučaju određeno.

Plaćanje vozarine mora biti izvršeno na sam ugovoreni dan ili prije toga, ali nikako kasnije. Zakašnjelo plaćanje prijevoznik nije dužan prihvatiti ako ne želi. Prijevoznik ima pravo povući brod i raskinuti ugovor, ne samo u slučaju ako naručitelj na plati, ili ako plati sa zakašnjenjem, već i u slučajevima kada se ne pridržava ugovorenog načina plaćanja. Najvažniji tipovi formulara ugovora na vrijeme sadrže odredbu o obvezi plaćanja cash (gotovinski). Ovakve odredbe sadrže i NYPE i Baltme forma. U suvremenoj trgovini gotovinska plaćanja nisu pravilo, a ponekad je takav način plaćanja i praktično nemoguć. Zbog toga je sudska praksa zauzela stav da se cash plaćanjem smatra svako ono plaćanje koje prijevozniku omogućava da uplaćenu vozarinu može koristiti odmah i bez ikakvih uvjeta. Uobičajena tehnika plaćanja u slučajevima kada je ugovoreno cash plaćanje sastoji se najčešće u upotrebi mjenice i naloga za plaćanje.

U tim slučajevima plaćanje se smatra izvršenim kada prijevoznikova banka primi mjenicu ili nalog. Obavješćavanje putem pisama, telegrama i sl. da se vrši plaćanje, odnosno da se novac može prebaciti s naručiteljevog na račun prijevoznika nema pravni učinak plaćanja. Manje plaćanje od ugovorenog povlači pravo na raskid ugovora povlačenjem broda od strane prijevoznika. Dok svako, pa i najmanje zakašnjenje u odnosu na rok plaćanja može dovesti do raskida ugovora, za manje odbitke od vozarine koje vrši naručitelj prijevoznik nema pravo na raskid ugovora, već to pravo može steći samo kada se radi o većim neopravdanim odbicima. PZ u čl. 581. predviđa obvezu plaćanja vozarine točno na vrijeme, dajući prijevozniku pravo odustanka od ugovora kada vozarina nije plaćena o dospelosti, (čl. 581. st.3.).

Pravo prijevoznika na odustanak od ugovora u slučaju neplaćanja, odnosno neurednog plaćanja vozarine, često je predviđeno određenom klauzulom ugovora o time-charteru. Ova klauzula poznata je kao (right to withdraw) klauzula i ima sličan učinak kao brisovna (cancelling) klauzula, samo dok se cancelling klauzula ugovara u korist krcatelja, klauzula o pravu na povlačenje broda djeluje u korist prijevoznika. Povlačenje broda prijevoznik mora izvršiti u vrlo kratkom roku (promptno), odnosno u razumnom roku. Što se smatra razumnim rokom zavisi od okolnosti svakog pojedinog slučaja. O donesenoj odluci naručitelju se mora dostaviti pisana obavijest. U trenutku kada je naručitelj primio obavijest o povlačenju dolazi do povlačenja broda i raskida ugovora. Nakon što se steknu uvjetu za povlačenje broda, naručitelj više ne može svojim radnjama utjecati na promjenu nastale situacije, posebno ne naknadnim plaćanjem. Ako zapovjednik broda i prihvati izvjesne naručiteljeve naloge u odnosu na izvršenje ugovora, a nakon što su se stekli uvjeti za raskid, to je bez pravnog značaja i izjava o raskidu ostaje na snazi. Nadalje, potrebno je uvijek voditi računa o tome da povlačenje broda (withdrawal) ujedno znači i odustanak od ugovora. Ono mora biti bezuvjetno i trajno. Kao i kod brisovne klauzule, pravo na raskid ugovora povlačenjem broda ne temelji se na krivnji, pa ugovorne strane ne bi trebale imati međusobne zahtjeve iz naslova pričinjene štete. Međutim, prijevoznik ima pravo na naknadu štete ako je nakon raskida ugovora na vrijeme došlo do pada vremenskih vozarina na tržištu, pa je pretrpio stvarnu štetu. Također, postoji razlika u stavu američke i engleske sudske prakse u odnosu na ostvarenje prava na naknadu štete. Prema stajalištu engleske sudske prakse ovo pravo postoji samo u slučaju stvarno prouzročene štete, koja se ogleda u padu vozarine .

Američka sudska praksa priznaje pravo i na naknadu apstraktne štete koja proizlazi iz povrede urednog plaćanja koja se smatra bitnom. PZ u čl. 581., st. 3. propisuje kako prijevoznik može odustati od ugovora i kada vozarina nije plaćena o dospelosti. Navedena odredba daje pravo na odustanak od ugovora koje se ne mora koristiti.

*Klauzule koje uređuju ostala davanja koja padaju na teret naručitelja*



Kod ugovora na vrijeme vozarina ne pokriva sve prijevoznikove troškove, kao što je to slučaj kod brodarskog ugovora na putovanje i kod pomorsko-prijevoznčkog ugovora. Odluke o iskorištavanju broda za vrijeme trajanja ugovora na vrijeme donosi naručitelj, pa zbog toga njega tereti i obveza snabdijevanja broda gorivom, mazivom i vodom za potrebe pogona broda. Isto tako prijevozniku nije poznato u trenutku zaključenja ugovora u koliko će luka brod pristati, pa te troškove nije moguće unaprijed obračunati i obuhvatiti vozarinom, već ih naručitelj posebno plaća u svakoj luci. Ove naručiteljeve obveze predmet su i zakonskog reguliranja u većini zemalja, pa tako i u Hrvatskoj. Zakonske norme obično su dispozitivne prirode, pa se primjenjuju u slučaju kada stranke nisu ništa ugovorile. Zbog toga su one od malog značaja, jer je pitanje komercijalnih dodatnih davanja koja terete naručitelja redovito obuhvaćeno u svim formularima ugovora na vrijeme. PZ prema pravima prijevoznika na komercijalna dodatna davanja ima restriktivan pristup. Sukladno odredbi čl. 582. PZ-a kod brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod naručitelj je dužan, pored plaćanja vozarine, opskrbljivati brod na svoj trošak pogonskim gorivom i mazivom i vodom potrebnom za pogonske strojeve broda i druge strojne uređaje broda, te platiti lučke i plovidbene naknade. Dakle, naručitelj ne duguje nikakva druga davanja izuzev onih koja su u čl. 582. navedena, jer se u teoriji i sudskoj praksi zauzima stajalište o potrebi tumačenja ovog članka u naručiteljevu korist. Standardne forme ugovora na vrijeme također sadrže odredbe o dodatnim naručiteljevim obvezama (pored obveze na plaćanje vozarine). Baltime čarter-partija obuhvaća sva davanja predviđena čl. 582. PZ-a, ali i mnoga druga. Prema klauzuli Baltime-a naručitelj je obavezan osigurati i platiti i npr. naknadu za privez, prolaz kanalima, tegljenja, agencijske i druge provizije, troškove pripreme ukrcaja i samog ukrcaja, troškove slaganja i ravnjanja, troškove iskrcaja, vaganja, prebrojavanja i predaje tereta, troškove inspekcije skladišta, troškove zadržavanja broda, kao i izdatke za vrijeme karantene (uključujući i troškove čišćenja i dezinfekcije broda). NYPE čarter-partija u nešto sažetijoj formi sadrži istovjetne odredbe, dok za razliku od Baltime-a precizira stranačke obveze u vezi s troškovima dezinfekcije i deratizacije, koji prema Baltime-u terete naručitelja, a prema NYPE-u se dijele tako da ako su ti troškovi prouzročeni bolešću posade onda terete prijevoznika, a ako su posljedica tereta koji je prevožen ili luka u kojima se pristajalo, onda padaju na teret naručitelja. Obveza plaćanja dodatnih troškova ne postoji na strani naručitelja kod brodarskog ugovora na putovanje, a niti kod pomorsko-prijevoznčkog ugovora, jer su svi ti troškovi uračunati u vozarinu pa ih je dužan podmiriti prijevoznik iz primljene vozarine.

#### 8.1.2.5 Klauzule koje uređuju prijevoznikovu obvezu na uredno izvršenje ugovora

PZ u čl. 520. propisuje kako je prijevoznik dužan obaviti putovanje u ugovorenom roku, a ako vrijeme putovanja nije ugovoreno prijevoznik je dužan obaviti putovanje u primjerenom roku. Kod svih prijevoznih ugovora postoji prijevoznikova obveza (izričita ili prešutna) da prijevoz stvari izvrši na vrijeme bez neopravdanog skretanja s ugovorenog puta. Kod ugovora na vrijeme ova prijevoznikova obveza precizira se samim ugovorom. Kod oba formularna ugovora, koja su predmet našeg razmatranja, ova obveza je istovjetna i glasi da će zapovjednik broda izvršavati putovanje sa najvećom mogućom brzinom (... the Capitan shall prosecute his voyages with the utmost despatch). Iste odredbe postoje i kod većine ostalih poznatih tipova čarter-partija, no postoje i izuzeci kao što je to Tanker Time Charter Party (Code Name: STB form). Tim formularnim ugovorom prijevoznik garantira da je brod sposoban održavati i da će u tijeku trajanja ugovora imati u ugovoru preciziranu prosječnu brzinu u svim vremenskim uvjetima, posebno kad je pod ukrcajem, a posebno kada plovi u balastu. Analizom gornjih odredbi, na prvi pogled bi se moglo zaključiti kako klauzula with utmost despatsch zahtjeva od zapovjednika obavljanje prijevoza maksimalnom brzinom koju brod može postići. Međutim, razni primjeri iz sudske prakse pokazuju kako se ta klauzula odnosi na obvezu pravilnog i ekonomičnog korištenja ugovorenog vremena u okvirima normalne upotrebe broda sukladno njegovim uobičajenim plovidbenim i drugim svojstvima, kao što je brzina plovidbe u raznim uvjetima, brzina kojom može krcati i iskrcavati teret itd. Pitanje koje se redovito postavlja u vezi s obvezom pravovremenog izvršenja pojedinih putovanja jest pitanje utjecaja drugih klauzula iz ugovora na prijevoznikovu, odnosno

zapovjednikovu obvezu da prijevoz obavlja najvećom mogućom brzinom i efikasnošću. To su klauzule koje prijevozniku daju prava na oslobođenja u određenim situacijama i poznate su kao exceptions clauses. Opće prihvaćeno oslobođenje prijevoznika u odnosu na uredno izvršenje njegovih obveza iz ugovora o prijevozu je oslobođenje od odgovornosti za nautičke greške zapovjednika i članova posade, a ako su nautičke pogreške posljedica tereta koji je prevožen ili luka u kojima se pristajalo, onda padaju na teret naručitelja.

#### 8.1.2.6 Klauzule koje uređuju naručiteljevo pravo na obustavu vozarine u određenim slučajevima

Kod ugovora na vrijeme naručitelj je obavezan plaćati ugovorenu vozarinu kroz cijeli ugovoreni period, u pravilu mjesečno unaprijed i bez zakašnjenja. Ova njegova obveza, u pojedinim slučajevima može biti isključena odredbama samog ugovora ili u slučaju kada prijevoznik ne ispunjava svoje ugovorne obveze. Takve odredbe u formularima ugovora na vrijeme nazivaju se off-hire klauzule. T.E. Scrutton ističe kako se u većini čarter-partija off-hire klauzule ugovaraju kod nedostataka u ljudstvu, skladištima, kvaru na mašinama, šteti i drugim specifičnim događajima koji sprečavaju rad broda na više od 24 sata, te će obveza na plaćanje vozarine prestati dok brod ponovno ne bude u stanju nastaviti s izvršenjem ugovora. 46 Sukladno odredbi čl. 581. st. 2. PZ-a za trajanja smetnje u iskorištavanju broda u tijeku važenja brodarskog ugovora na vrijeme, vozarina se plaća samo kada je smetnja na strani naručitelja ili zbog izvršenja njegovog naloga. PZ ne propisuje rok koliko ta smetnja treba trajati kako bi došlo do obustave vozarine, već je to prepustio ugovoru i postojećoj praksi. Odgovarajuće odredbe o off-hire periodima sadrže svi noviji zakoni kao npr. nizozemski, poljski itd. Rodière ispituje teorijske razloge zbog kojih je opravdano neplaćanje vozarine u razdobljima kada dolazi do prekida korištenja broda. Po njegovom mišljenju vozarina se duuguje samo razmjerno vremenu za koje je brod efektivno na raspolaganju naručitelju. To je zbog toga što je predmet plaćanja vozarine vrijeme za koje naručitelj može raspolagati brodom. Ako se dogodi neki nepredviđeni događaj koji sprečava korištenje usluga broda od strane naručitelja, vozarina određena na vrijeme mora biti obustavljena. Ovo gledište usvaja se i u suvremenoj pomorskoj poslovnoj i pravnoj praksi. Do prekida plaćanja vozarine ne dolazi zbog toga što je prijevoznik bio kriv ili zbog krivnje članova posade. Prema off-hire klauzuli ugovorne strane su suglasne da se vozarine neće plaćati za bilo koji vremenski period kada je brod bio izvan upotrebe za više od 24 sata zbog bilo kojih okolnosti na strani broda, prijevoznika i osoblja kojim se prijevoznik u svom poslovanju služi. Na njezino djelovanje su bez utjecaja druge klauzule u čarter-partiji o eventualnoj odgovornosti, a niti slučaj više sile ne oslobađa odgovornosti, odnosno primjene klauzule. Činjenica da u formularima ugovora na vrijeme nema jedinstveno usvojene off-hire klauzule, dovela je do pokušaja u teoriji i praksi da se ova klauzula što preciznije postavi. Baltim i NYPE formularni ugovori ne vode računa o okolnostima na strani naručitelja zbog kojih on ne bi imao pravo na obustavu vozarine. Zbog toga postoje prijedlozi da se napravi dodatak off-hire klauzuli, koji bi trebao sadržavati sve okolnosti koje ne daju pravo na obustavu vozarine. To je ukupnost mogućih radnji i propusta i drugih okolnosti vezanih za status naručitelja, krcatelja, vlasnika tereta ili primatelja: za prirodne mane i nedostatke tereta i njegovog pakiranja, nedostatke i mane goriva i maziva i drugih vrsta snabdijevanja i materijala koji terete naručitelja, te slučajeva neophodnog ponovnog slaganja tereta prouzročenog opasnostima mora. PZ je u ovom slučaju korak ispred suvremene pomorsko pravne prakse jer se sukladno čl. 581. st. 2. vozarina ne plaća kod ugovora na vrijeme u slučaju smetnji u njegovom izvršenju i to svih smetnji, izuzev onih na strani naručitelja, odnosno onih nastalih u izvršenju njegovih naloga. PZ ne spominje krivnju, jer polazi od objektivnog djelovanja širokog kruga okolnosti koje mogu dovesti do smetnji u izvršenju ugovora, dakle i bez krivnje. Izraz smetnja treba tumačiti kao prekide i zastoje u izvršenju ugovora, ali i kao djelomičnu prijevoznikovu nesposobnost za izvršavanje ugovornih obveza. Zakon ne predviđa nikakav rok od kada počinje teći pravo na obustavu vozarine, pa u nedostatku posebne klauzule u ugovoru, pravo na obustavu nastalo bi od trenutka nastanka smetnje. Ipak postojanje krivnje ne bi bilo bez ikakvog značaja, jer krivnja prijevoznika predstavlja osnovu za naknadu štete, koja se može kumulirati s pravom na obustavu vozarine.

Pored prava na naknadu štete, postoji i naručiteljevo pravo na produženje vremena trajanja ugovora za onoliko za koliko je brod bio off-hire. Ostaje za napomenuti da su off-hire događaji samo oni koji dovode do privremene nemogućnosti upotrebe broda. Stalna nemogućnost upotrebe vodila bi raskidu ugovora. Sudska praksa, pravna teorija, kao i formularni ugovori na vrijeme predviđaju mnoge specifične događaje, koji, kada se dogode, čine brod off-hire i za vrijeme kojih postoji naručiteljevo pravo na obustavu plaćanja vozarine. Najčešće se spominju slijedeći događaji:

- nezgode i lom strojeva ili oštećenja trupa ili opreme,
- havarije, partikularne i generalne,
- skretanje broda s ugovorenog puta (devijacija), ali devijacija prema luci skloništa zbog nevremena, utjecaja mora i leda, pada na teret naručitelja i brod ne bi bio off-hire,
- sudari i nasukanja, osim kod primjena klauzula ticanja plitkih luka,
- suho dokovanje i pregledi broda,
- manjak u posadi broda (crew deficiencies, deficiencies of men) i štrajk brodske posade,
- poslovi dezinfekcije i deratizacije broda,
- uzapćenje ili rekvizicija broda,
- smanjena brzina broda (speed deficiency) i prekomjerna upotreba brodskog goriva,
- nepodobnost opreme broda za krcanje tereta.

Predmet razmatranja sudske prakse su vrlo često pojedini najznačajniji i najčešći off-hire događaji. U off-hire klauzulama često se nailazi na izraz deficiency of men (nedostatak u ljudstvu) koji se odnosi na brojčani nedostatak posade, ali i na nedostatak volje posade za rad. Također se smatra kako bolest članova posade ne predstavlja slučaj deficiency of men iako može biti off-hire razlog. Breakdown je izraz kojim se označava kvar u strojevima, međutim breakdown kao off-hire događaj nastupa u onom slučaju kada je kvar toliki da dolazi do razumne potrebe za sklanjanjem broda u luku zakloništa radi popravka. Smatra se da je rad broda hindered (ometan, usporavan) i u onim slučajevima kada su smetnje u radu samo djelomične. Požar također, može biti off-hire događaj. Prema američkoj sudskoj praksi kao off-hire priznaje samo ono izgubljeno vrijeme koje se direktno može pripisati djelovanju požara. Smanjena brzina ne bi prema američkoj praksi bila off-hire događaj, ali bi davala pravo na naknadu štete.

Uzapćenje i rekvizicija broda mogu biti događaji koji daju pravo naručitelju na neplaćanje vozarine za vrijeme njihovog trajanja, ali oni često u cijelosti onemogućavaju ispunjenje ugovora, pa dovode do njegovog raskida. Zaustavljanje broda uslijed havarijskih nezgoda na brodu i teretu također može biti off-hire događaj. Suglasno sudskoj praksi, nije dovoljno smo zakašnjenje broda, već zaustavljanje podrazumijeva zadržavanje broda izazvano određenim fizičkim ili geografskim prisilama koje su direktno utjecale na izvršenje ugovora o time-charteru. Određeni odbici od vozarine slični off-hire klauzuli predviđaju se i za slučaj kada kapacitet broda nije onakav kakav je prikazan u charter-partiji. To se posebno odnosi na tankere, pa se u ugovore unosi tzv. mini off-hire klauzula, koja predviđa određeno smanjenje vozarine (reduction of hire). Pored prava na naknadu štete, naručitelj ima pravo zahtijevati produženje vremena trajanja ugovora za onoliko koliko je brod bio off-hire.

#### 8.1.2.7 Klauzule koje uređuju posebne slučajeve prestanka ugovora na vrijeme

##### *Frustration doktrina u anglo-američkom i usporednom pravu*

Do primjene doktrine o osujećenju (frustration) ugovora dolazi kada ne postoji povreda ugovora niti od jedne ugovorne strane, već na njegovo izvršenje djeluju okolnosti koje izazivaju zakašnjenje ili nemogućnost u izvršenju ugovora i na taj način dovode do njegovog prestanka. Ove okolnosti kod ugovora na vrijeme obično se označavaju kao "osujećenje komercijalne svrhe pothvata" (frustration of the commercial purpose of the adventure), ali se zapravo radi o primjeni načela da ugovor uslijed iznenadnih i nepredvidljivih okolnosti, koje su nastupile bez krivnje ugovornih strana, postane nemoguć za izvršenje, te može prestati obvezivati bilo koju od ugovornih strana. Ovakav način prestanka

uobičajen je za ugovore na putovanje, prema općem pomorskom pravu ne primjenjuje se i na ugovor na vrijeme, ali do praktične primjene ove doktrine i kod ugovora na vrijeme dolazi nakon I. svjetskog rata.

I štrajk može izazvati slične posljedice na ispunjenje ugovora, ali osnovna razlika među njima je u tome što štrajk može prestati u svako doba, pa ga sudovi ne prihvaćaju kao opći "frustration" razlog. Kako bi štrajk doveo do prestanka ugovora, potrebno je pružiti dokaz o tome da konkretni štrajk dovodi do osujećenja komercijalne namjene i prave svrhe koju su stranke ugovorom željele postići. PZ u čl. 454. st. 1. regulira višu silu koja dovodi do nemogućnosti izvršenja ugovora o prijevozu, pa tako i ugovora na vrijeme, a u st. 4. regulira djelovanje drugih okolnosti (koje također naziva višom silom) koje ugovor onemogućavaju na duže i neizvjesno vrijeme, ali ne i trajno. Možemo zaključiti kako je frustration doktrina zastupljena i u hrvatskom pravu kroz spomenute odredbe PZ-a. Konačan odgovor koje okolnosti predstavljaju višu silu dati će sudska praksa. Frustration doktrina odnosi se na okolnosti koje su bez krivnje bilo koje strane dovele do nemogućnosti izvršenja ugovora, što znači da bilo koja strana koja je kriva za prestanak ugovora nema pravo koristiti se frustration klauzulom. Kada dođe do prestanka ugovora temeljem frustration klauzule postavlja se pitanje međusobnog vraćanja učinjenih prestacija, posebno vozarine i drugih davanja. Pravilo koje inače vrijedi za sve prijevozne ugovore da vozarina plaćena unaprijed ne podliježe obvezi vraćanja primjenjuje se i kod ugovora na vrijeme.

ZOO je definirao ovaj institut u čl. 1111. st. 1. kojim je propisano da kad dio imovine neke osobe na bilo koji način prijeđe u imovinu druge osobe, a taj prijelaz nema osnove u nekom pravnom poslu, odluci suda, odnosno druge nadležne vlasti ili zakonu, stjecatelj je dužan vratiti ga, ako to nije moguće dužan je nadoknaditi vrijednost postignute koristi.

#### *Prestanak ugovora uslijed propasti (gubitka) broda*

Učinak prestanka kod ugovora na vrijeme imaju kako stvarni potpuni gubitak (actual total loss) tako i konstruktivni gubitak (constructive total loss) jer se kod konstruktivnog gubitka gubi mogućnost komercijalne upotrebe broda, a što je osnovna svrha ugovora na vrijeme. Standardni formulari ugovora na vrijeme ne sadrže klauzulu o pravu na zamjenu broda, a ukoliko bi takva klauzula i postojala, ona ne bi proizvodila pravne učinke u slučaju propasti broda te bi dolazilo do prestanka ugovora. O prestanku ugovora uslijed gubitka broda postoje i odgovarajuće klauzule u pojedinim formularima (NYPE, Baltime i Shelltime). Prema njima za slučaj gubitka ili nestanka broda obveza plaćanja vozarine prestaje od dana propasti broda, a za slučaj nestanka od dana kada je naručitelj imao posljednji kontakt s brodom. U odnosu na unaprijed plaćenu, a nezarađenu vozarinu postoji obveza vraćanja.

#### *Prestanak uslijed zakašnjenja u izvršenju ugovora na vrijeme*

Do zakašnjenja može doći i prije početka izvršenja ugovora. Dakle, radi se o zakašnjenju prijevoznika sa predajom broda, a naručitelj u tom slučaju ima pravo koristiti se brisovnom klauzulom. Međutim, ako takve klauzule ne bi bilo ili se stranke njome ne žele koristiti, onda do raskida na početku izvršenja ugovora može doći samo u slučaju dužeg ili neizvjesnog zakašnjenja. Zakašnjenje mora biti takvo da radikalno utječe na sudbinu ugovora na način što za ugovorne strane nema više onu svrhu koju su stranke željele njegovim zaključenjem postići. U engleskoj sudskoj praksi postoji spor o tome je li trajanje zakašnjenja faktičko ili pravno pitanje. Hrvatsko pomorsko pravo zauzima stajalište kako se radi o faktičkom pitanju, odnosno radi li se o dužem ili neizvjesnom zakašnjenju utvrđuje se u svakom pojedinom slučaju.

#### *Produženje ugovorenog vremena kao razlog prestanka ugovora na vrijeme*

Produženje ugovorenog vremena zbog određenih okolnosti koje su iskrsele u tijeku izvršenja ugovora samo je jedan specifičan oblik zakašnjenja. Ovakvo produženje nema veza s pravom produženja ugovorenog vremena u vezi sa završetkom posljednjeg putovanja (primjena overlap i underlap teorije). Zadržavanje broda u luci ili promjena ili nemogućnost izvršenja putovanja ugovorenim ili uobičajenim putem, najčešće uslijed ratnih operacija, su okolnosti koje mogu dovesti do prestanka ugovora, ali i do

prekoračenja ugovorenog vremena koje ne mora biti priznato kao razlog za prestanak. U formulare ugovora na vrijeme redovito se unosi odredba da ako je smetnja takve prirode da trajno onemogućava izvršenje ugovora ili je neizvjesno koliko dugo će trajati, dolazi do prestanka ugovora.

#### *Prestanak ugovora uslijed prekomjernih financijskih gubitaka*

Ugovor na vrijeme spada i u poslove trgovačkog prava, pa njegovim zaključenjem stranke žele ostvariti profit. To se u prvom redu odnosi na naručitelja, ali i prijevoznik ostvaruje profit naplaćujući naručitelju vozarinu. On može zaraditi i na razlici u vozarini ako je u trenutku zaključenja ugovora pravilno procijenio buduća kretanja vozarine na tržištu brodskog prostora. Financijski gubici koje suvremena pomorsko pravna praksa priznaje kao razlog prestanka ugovora i koji se najčešće navode u formularnim ugovorima, su oni gubici koje ugovorne strane pretrpe uslijed iznenadnih promjena (iznenadno produženje trajanja ugovora, veliko zakašnjenje ili predugo ili neizvjesno zadržavanje broda) koje i inače, nezavisno od nastalih financijskih gubitaka dovode do prestanka ugovora.

#### *Prestanak ugovora uslijed rata, štrajka i njihovih posljedica*

O ovim načinima prestanka ugovora na vrijeme bilo je riječi prilikom obrade frustration doktrine. Kako je ugovor na vrijeme ne izvjestan način ugovor s dužim rokom trajanja (zaključuje se na 2,3, a neki i do 5 godina) često se događa da za vrijeme trajanja ugovora dolazi do ratnih operacija koje sprječavaju njegovo izvršenje, pa onda ugovor prestaje. U formularnim ugovorima na vrijeme putem ugovaranja zona plovidbe nastoji se spriječiti nemogućnost izvršenja ugovora uslijed rata, nemira, pobuna, općih štrajkova itd.

## **8.2 Ugovor o prijevozu stvari u praksi**

Prema prethodnom tekstu, ugovor o prijevozu stvari je ugovor između prijevoznika i naručitelja, za prijevoz robe ili zakup broda u zamjenu za plaćanje dogovorene vozarine ili cijene zakupa. Dije se u tri glavne skupine – ugovori na putovanje, ugovori na vrijeme i ugovori o zakupu golog broda.

Brodarski ugovor na putovanje (voyage charter) označava zakup broda i posade za putovanje između luka ukrcaja i iskrcaja. Naručitelj (charterer) plaća prijevozniku vozarinu (freight) paušalno ili po toni prevezenog tereta. Prijevoznik (owner/operator) plaća lučke troškove (isključujući lučke radnike), tegljenje, peljarenje, troškove goriva i troškove posade. Period vremena predviđen za ukrcaj i iskrcaj ugovara se pod nazivom stojnice (laytime). U slučaju da naručitelj prekorači vrijeme stojnice, plaća prekostojnice (demurrage). Naknada za uštedu vremena koju prijevoznik daje krcatelju ili primatelju ako je prije ugovorenog vremena, ukrcao odnosno iskrcao teret na brod ugovara se pod nazivom dispeč (dispatch).

Brodarski ugovor na vrijeme (time charter) označava zakup broda i posade na određeno vrijeme unutar kojeg naručitelj može učiniti više putovanja i prevesti više tereta. Naručitelj može usmjeriti brod unutar dogovorenih trgovačkih granica, a u normalnim okolnostima zapovjednik se mora pridržavati ovih naloga. Komercijalnu kontrolu nad brodom ima naručitelj, dok prijevoznik zadržava odgovornost za brod. Naručitelj (charterer) plaća prijevozniku zakupninu (hire) računato po danu, plaća se unaprijed u redovitim, dogovorenim intervalima, obično polumjesečno ili mjesečno. Naručitelj pokriva troškove putovanja - lučke troškove (uključujući lučke radnike), tegljenje, peljarenje, troškove goriva, troškove vlastitog agenta, ako nije već pokriveno plaća i osiguranje tereta. U pravilu, naručitelj plaća gorivo na brodu u trenutku prihvata broda i gorivo isporučeno dok je brod pod ugovorom. Kod povrata broda prijevozniku, prijevoznik plaća gorivo koje je ostalo na brodu. Cijene goriva koje se primjenjuju obično se dogovaraju a količine goriva se ustanove na brodu, sondiranjem tankova tijekom proračuna deplasmana/gaza (draft survey). Prijevoznik pokriva osnovne troškove broda. Ako se brod/oprema pokvari uslijed krivice prijevoznika, naručitelj nema na raspolaganju brod, te brod izlazi iz ugovora (off-hire) za to razdoblje prema uvjetima iz ugovoru. Naručitelj prijevoza iz ugovora na vrijeme može biti prijevoznik koji želi privremeno povećati svoju flotu, naručitelj koji ima različite obveze koje treba

ispuniti, naručitelj koji vjeruju da će ovim ugovorom privremeno zaštititi svoju zaradu (u slučaju predviđenog porasta vozarina), prijevoznik koji predviđa dobit ugovarajući brodove na putovanju, te na drugoj strani uzimajući druge brodove u zakup na vrijeme kako bi pokrio te ugovore.

Ugovor o zakupu broda (contract of affreightment) je ugovor sličan brodarskom ugovoru na vrijeme a prijevoznik se obvezuje prevesti određene terete unutar određenog vremenskog perioda na određenim rutama. Ugovorena frekvencija prijevoza tereta može zahtijevati prijevoz s više brodova.

Zakup praznog broda (bareboat charter ili demise charter) označava zakup broda u kojem naručitelj u potpunosti upravlja brodom, uključujući administrativno, financijski i tehnički. Naručitelj plaća sve operativne troškove, uključivši gorivo, posadu, lučke troškove, osiguranje trupa i strojeva, P&I osiguranje, održavanje i servisiranje broda, dokovanje. Zapovjednika i posadu može imenovati/odabrati naručitelj.

### 8.2.1 Ugovorno pravo

Gotovo svi ugovori dogovoreni u međunarodnoj trgovini zaključeni su prema engleskom pravu (ponekad točnije izraženo kao zakoni Engleske i Walesa). Ovo pravo se još naziva i ugovorno pravo (law of contract). Može postojati i posebna klauzula da će se sporovi rješavati na engleskim sudovima. Bez ove klauzule, drugi sudovi mogu rješavati slučajeve primjenjujući englesko pravo. Diskusija u nastavku ovog poglavlja odnosi se na primjenu engleskog prava u praksi.

Općenito, ugovorne strane imaju slobodu sklapanja ugovora pod uvjetima koje mogu dogovoriti tijekom pregovora. Cilj treba biti jasnoća izražavanja i izbjegavanje dvosmislenosti i nedosljednosti klauzula. Ako dođe do spora na sudu, presuda ili odluka obično će odražavati pretpostavljenu namjeru strana. Tako doneseni sudski (ili nepisani) zakon (nepisan u smislu da to nije zakon koji je izradilo regulacijsko tijelo) predstavlja opće pravo koje se razvija u skladu s promjenjivim potrebama trgovine. Može se sklopiti ugovor izvan običajnog prava, ali ne i izvan statutarnog prava. S vremena na vrijeme gomilanje običajnog prava kodificirano je u akte regulacijskog tijela. Primjeri su akti o trgovačkom brodarstvu, zakon o pomorskom osiguranju i zakon o arbitraži.

Uvjeti ugovora mogu biti:

- uvjet, čije kršenje daje pravo oštećenoj strani da izabere oslobađanje od daljnjeg izvršavanja ugovornih obveza i da traži naknadu štete za svaki pretrpljeni gubitak, ili da zadrži ugovor i tuži za naknadu štete; ili
- jamstvo, čije kršenje nosi samo pravo na tužbu za naknadu štete (izraz "jamstvo" koji se koristi u vezi s pomorskim osiguranjem ima isto značenje kao "uvjet" u drugim ugovorima.)

### 8.2.2 Teretnica

Teretnica (Bills of Lading) ima sljedeće funkcije:

- to je potvrda o primitku tereta koju potpisuje zapovjednik ili agent u ime prijevoznika, s naznakom o stanju i količini tereta
- to je dokument o vlasništvu tereta kojim se može prenijeti imovina istog
- to je prima facie dokaz o uvjetima i odredbama prijevoza
- ugovor o prijevozu je ugovor između prijevoznika i naručitelja. Međutim, zakoniti imatelj teretnice povjerio im je sva prava i obveze prema ugovoru o prijevozu kao da je takav imatelj bio stranka u ugovoru o prijevozu

Obično, teretnica sadrži odgovarajuću klauzulu za uključivanje uvjeta iz ugovora prema kojem je izdana. Međutim, ako je namjera stranaka da se sporovi koji proizlaze iz teretnice rješavaju u skladu s uvjetima iz arbitražne klauzule u ugovoru, potrebno je to izričito napisati u teretnici. Ako bi prema teretnici prijevoznik imao obvezu veću od dogovorene u ugovoru o prijevozu, smatra se da naručitelj oštećuje brodovlasnika u onoj mjeri u kojoj je veća njegova odgovornost prema teretu.



Ako zapovjednik potpiše teretnice koje su pogrešno datirane ili svjesno lažne u bilo kojem drugom pogledu, za ukrcani teret, u slučaju neopravdanog odstupanja od uobičajenog tijeka putovanja, može snositi osobnu odgovornost. Zapovjednik mora biti vrlo oprezan u vezi s opisom stanja tereta u teretnici, kao i s izdavanjem teretnica u slučaju plaćanja vozarine unaprijed (freight prepaid Bills of Lading), ako je isto definirano u ugovoru o prijevozu. Prije izdavanja takvih teretnica, brodski/prijevoznikov agent i/ili zapovjednik treba provjeriti s prijevoznikom da je primljena uplata za vozarinu. U slučaju da zapovjednik izda ovakve teretnice, dužan je dostaviti teret u iskrcajnoj luci bez obzira da li je vozarina plaćena.

### 8.2.3 Pismo obeštećenja

Iskrcaj ili isporuka tereta u luci bez predocjenja originalnih teretnica posljednjih je godina postala uobičajena pojava. Umjesto teretnice, naručitelj potpisuje i predaje prijevozniku odštetno pismo (Letters of Indemnity (LOI)), čiji tekst obično sastavlja P&I klub prijevoznika. Svrha pisma je obeštetiti prijevoznika u slučaju potraživanja koja proizlaze iz isporuke tereta bez predocjenja originalnih teretnica koje dokazuju vlasništvo nad teretom. Slično ovome, prijevoznik može prihvatiti pismo obeštećenja za promjenu određene luke koja nije navedena u izvornim tereticama.

Preporuka je da prijevoznik ne prihvati pismo obeštećenja koje pokriva bilo koju drugu situaciju jer bi ovo moglo na sudu biti protumačeno kao ilegalna i protupravna radnja. Najčešći primjer ovakve prakse je izdavanje tzv. čiste teretnice u zamjenu za pismo obeštećenja. Ovakva situacija se može javiti u slučaju kada krcatelj/naručitelj vrši pritisak na zapovjednika/prijevoznika da se u opisu i količini ukrcanog tereta u teretnici drži opisa iz ugovora o prodaji robe a ne opisa stvarnog stanja/količine ukrcanog tereta na brod. Teretnica izdana na ovaj način, svjesno je lažna i sadrži sve elemente prijevare treće strane, najčešće primaoca/kupca robe. Slijedom ovoga, pismo obeštećenja u takvim okolnostima nije zakonski provedivo, te se definira kao neprihvatljiva praksa.

## 8.3 Postupak ugovaranja broda

Kao što je prethodno naglašeno zarada koju ostvaruje prijevoznik na otvorenom pomorskom tržištu kao i postavljanje konačne odluke koji ugovor prihvatiti, ovisit će o nizu čimbenika a jedan od primarnih su operativni troškovi poslovanja broda - osnovni troškovi i troškovi putovanja. Slijedom navedenog, prijevoznik će nastojati dogovoriti čim bolji/unosniji ugovor za svoj brod a tijekom pregovora dan je u narednom tekstu.

### 8.3.1 Pregovori o zakupu broda

Pregovaranje se mora voditi pažljivo i precizno. Ugovorne strane moraju se u potpunosti usuglasiti o svim uvjetima (terms) i pojedinostima da bi ugovor bio pravno i praktično provediv. Osobe u odjelu upošljavanja broda (chartering department) kod prijevoznika i naručitelja, kao i brokeri imaju običaj bilježiti napredak i detalje pregovora u elektroničku "dnevnu knjigu". Ovim imaju kontrolu u pogledu dogovorenog stava i otvorenih pitanja, a kasnije se, u slučaju spora, može koristiti za zaštitu vlastitog i položaja svoje stranke/prijevoznika. Pored ili umjesto dnevne knjige mogu se koristiti email poruke i ostala korespondencija sa strankama. Ono što je bitno je da se takva korespondencija evidentira i čuva u razumnom vremenskom razdoblju, barem do okončanja ugovora i dovršetka svih relevantnih poslova.

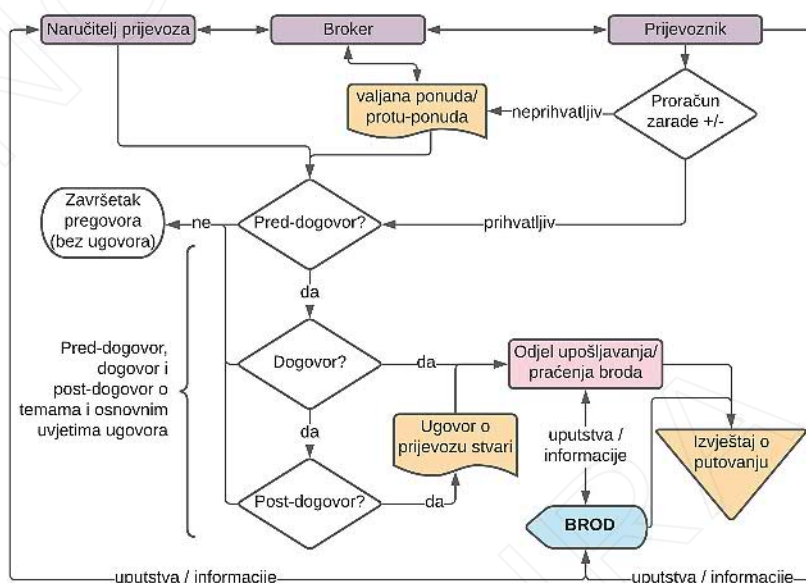
Ako se postigne sporazum, sve strane trebaju razmijeniti rekapitulaciju, odnosno sažetak, sažimajući konačni sporazum. Usmena komunikacija izvan pregovora o zakupu, trebala bi se pismeno ponovno potvrditi. Ovo naročito vrijedi u komunikaciji s zapovjednikom.

Broker ovlašten za potpisivanje ugovora u ime svog nalogodavca/prijevoznika trebao bi navesti izvor ovlaštenja, npr. ime, telefon, telefaks ili email prijevoznika. Broker također treba kod potpisivanja ugovora navesti "samo kao agent" (as agents only), čime ukazuje da radi u ime prijevoznika. Prilikom

potpisivanja u ime nalogodavca osnovno je pravilo da s ovako kvalificiranim potpisom broker neće snositi osobnu odgovornost za izvršenje ugovora. Ako se ne navodi ime nalogodavca, čak ni kvalifikacija "samo kao agent" ne oslobađa brokera odgovornosti za izvršenje ugovora.

### 8.3.2 Valjana ponuda

Do dogovora dolazi razmjenom "valjanih ponuda" (firm offers) između brokera koji djeluju u ime njihovih nalogodavaca, prijevoznika i naručitelja, a kada se zaključe, (prihvaćeni svi uvjeti i detalji, te razriješene sve teme), radi se o važećem ugovoru. Valjana ponuda je vremenski ograničena i precizno definira uvjete. Davanje ponude obično se temelji na osnovnim uvjetima ugovora (fixture), a iste podliježu dogovaranju daljnjih uvjeta i odredbi zakupa/ugovora i u mnogim slučajevima sadrže različite teme (subjects), tj. pitanja koja trebaju biti riješena prije nego što se zakup/ugovor može dogovoriti. Slika 56 prikazuje tijek pregovora i informacija u procesu ugovaranja broda, te praćenje broda iz odjela upošljavanja i praćenja u uredu prijevoznika.



Slika 56. Proces ugovaranja i praćenja broda

Druga strana može odbiti  
valjanju ponudu ili valjanu

protu ponudu (firm counter offer). U tom slučaju dalji pregovori završavaju i svaka strana je slobodna drugdje tražiti teret/brod. Ovo je vrlo važno za brokera da ima na umu. Ako jedna strana da valjanu protu ponudu, bez obzira na manje promjene u uvjetima (terms), jednostavan čin suprotstavljanja (countering) dopušta suprotnoj pregovaračkoj strani mogućnost da odbije i odustane od pregovora bez daljnje rasprave ili objašnjenja. Broker ne smije dati nikakvu valjanu ponudu bez ovlaštenja nalogodavca.

### 8.3.3 Tematski detalji

Pregovori o pojedinostima ugovora slični su onima o osnovnim uvjetima, ali rijetko uključuju rokove za odgovor. Brokeri razmjenjuju ponude i protu ponude u ime svojih nalogodavaca sve dok se obje strane ne dogovore o svim pojedinostima koje će na kraju formirati ugovor. Važno je da brokeri osiguraju da njihovi nalogodavci budu u potpunosti informirani o statusu neriješenih tema (outstanding subjects) kada potvrde da su detalji dogovoreni.

Prema sudskoj praksi u SAD-u, ugovor postaje obvezujući čim su dogovoreni osnovni uvjeti unatoč činjenici da još uvijek nisu dogovorene pojedinosti (subject to details). Pomorsko tržište općenito ne dijeli mišljenje sudova SAD-a. Londonska praksa, kao i praksa trgovačkog suda u Londonu prema engleskom pravu, je stajališta da u toj fazi ne postoji obvezujući ugovor. Stoga treba napomenuti da ako se vode valjani pregovori prema kojima bi svaki eventualni ugovor bio uređen američkim zakonom, takvi pregovori ne mogu propasti u pogledu pojedinosti o ugovoru. Prema zakonima New Yorka, ako

stranke ne mogu postići dogovor o pojedinostima o ugovoru, tribunal/sud će donijeti odluku o neriješenim točkama.

Stoga, broker i odgovorna osoba u uredu prijevoznika bi trebali znati da prema engleskim sudovima neriješeni "tematski detalji" (subject details) sprječavaju postojanje obvezujućeg ugovora dok se isti ne riješe, te da to nije slučaj u SAD-u.

Bazične teme ugovora su:

- Tema temeljna (subject stem) ima za cilj dati naručitelju vremena da provjeri sa svojim krcateljem da brod može prihvatiti za ukrcaj dogovorene količine tereta u dogovorene termine. Tema osnova koristi se samo za utvrđivanje raspoloživosti tereta.
- Tema odobrenje krcatelja ili primatelja (subject shipper's or subject receiver's approval) označava da krcatelj ili primatelj tereta moraju dati odobrenje za brod.
- Tema odobrenje glavnog naručitelja (subject head charterer's approval) označava da je brod/teret moguće staviti u podzakup (subcharter), a pod-naručitelj (sub-charterer) mora dobiti odobrenje za brod od svojeg glavnog naručitelja (charterer). Većina ugovora sadrži klauzulu o podzakupu.
- Tema odobrenje odbora (subject board approval) obilježava da upravni odbor bilo kojeg od ugovornih strana mora odobriti konačnu valjanu ponudu, ali treba je promatrati s oprezom jer se takvo odobrenje može odbiti bez navođenja posebnog razloga. Ova se tema obično koristi samo za dugoročne ugovore na vrijeme.
- Temu konačna potvrda naručitelja (subject charterer's reconfirmation) može koristiti naručitelj da bi zadržao brod u pregovorima dok istovremeno procjenjuje stanje i smjer kretanja tržišta, a ponekad i za provjeru postoji li dostupan povoljniji/jeftiniji brod. Ovo je vrlo teška tema za prijevoznika jer naručitelj jednostavno ne mora davati objašnjenja zašto je pregovor i posao propao. Preporuka je da svaka tema bude specifičnije prirode kako bi odražavala stvarno stanje i prirodu namjere pregovarača.
- Tema rokovi za ponude i teme (time limits on offers and subjects). Prilikom razmjene ponuda obje strane trebaju biti svjesne da je predviđeno vrijeme odgovora postavljeno od strane ponuđača (koji bi stoga imao ovlaštenje zaključiti ugovor ako mu se u roku prihvati ponuda) ili vrijeme odgovora je postavljano od strane drugog brokera ili nalogodavca, odnosno ugovorne strane. Stoga, kod pregovora između strana u različitim vremenskim zonama treba biti vrlo oprezan. U protivnom odgovor ili prihvaćanje ponude moglo bi biti "izvan vremena", uz rizik da jedna strana vjeruje da je odgovorila u roku, dok je druga strana dobila odgovor izvan roka. Također je važno da se u ponudama (offers) i odgovorima (lifting of subjects) daju precizna vremena odgovora, a ne općenito poput "jednog radnog dana", "do kraja radnog vremena" ili "24 sata nakon ponude". Valja navesti, na primjer, odgovor do 0900 po lokalnom vremenu u Londonu (London time) ili 0900 po lokalnom vremenu u Tokiju (Tokio time). Također valja jasno navesti treba li odgovor biti dostavljen brokeru ili drugoj ugovornoj strani. Vrijeme odgovora ne smije se izraziti kao "odgovor u 10 minuta" ili navesti slično ograničenje koje nije jasno u pogledu stvarnog vremena isteka. Svi rokovi trebaju biti postavljeni u razumnim okvirima.

### 8.3.4 Jamstvo autoriteta

Smatra se da broker koji kao posrednik pregovara između prijevoznika i naručitelja jamči da ima puna ovlaštenja nalogodavca (warranty of authority) da sklapa ugovore s uvjetima ponude koju prenosi. Ako se iz nekog razloga pokaže da nije imao potrebna puna ovlaštenja, može biti odgovoran u tužbi koju podnosi osoba koja je primila ponudu i prihvatila je. U slučaju da dođe do spora, broker bi trebao izbjegavati davanje izjava koje bi se mogle protumačiti kao prihvaćanje odgovornosti ili pogreške prije nego što potraži odgovarajući pravni savjet ili savjet osiguravatelja.

Kada se radi o novoj vezi, odnosno novom potencijalnom nalogodavcu, brokeru se preporuča da provjeri upozorenja i objave preko internih baza podataka dostupnih pri raznim firmama i organizacijama o pritužbama koje su članovi podnosili tijekom proteklih godina. Broker ne smije objavljivati ili prenositi informacije vezane za poslovanje s nalogodavcima, trećim osobama jer bi to značilo kršenje postojećeg ugovora ili bi moglo dovesti do tužbe za klevetu.

### 8.3.5 Provizija brokeru

Osim ako nije izričito dogovoreno drugačije, provizija se plaća samo za vozarinu ili najamninu zarađenu i plaćenu. Kod ugovora na putovanje (voyage charter) uobičajeno je da se provizija plaća i za neprevezeni teret (dead freight), prekostojnice (demurrage), te zadržavanje/vrijeme čekanja broda (waiting time) ako ga ima. Slično, kod ugovora na vrijeme (time charter) provizija se može plaćati i na bonus balasta (ballast bonus).

Kod ugovaranja brodova, uobičajena je praksa da se klauzula o proviziji pojavljuje u samom ugovoru. Prijevoznik plaća proviziju brokeru koji je imenovan u ugovoru o prijevozu stvari. Zakon o ugovorima (prava trećih strana) iz 1999. (The Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999) promijenio je način na koji brokeri mogu pokrenuti pravni postupak radi ostvarivanja svog prava na proviziju. Zakon propisuje mehanizam prema kojem treća strana imenovana u ugovoru, ali koja zapravo nije strana u ugovoru, može ostvariti svoja prava. Stoga, broker se može koristiti ugovorom za prisilnu naplatu unutra navedene provizije, premda nije potpisnik istog.

#### 8.3.5.1 Ugovorna strana koja plaća proviziju

Osim ako nije drugačije pisano dogovoreno i uključeno u sažetak ugovora (fixture recap), ugovor (charter party) ili dodatak ugovora (charter party addendum), prijevoznik je odgovoran za plaćanje svih provizija. Međutim, ako se tijekom pregovora ili nakon dogovora sve strane pismeno slože da će naručitelj platiti proviziju brokeru, tada je naručitelj, a ne prijevoznik odgovoran za plaćanje provizije. Ako nema pisanog sporazuma, naručitelj je dužan prijevozniku platiti bruto vrijednost vozarine, umanjenu samo za proviziju.

#### 8.3.5.2 Provizija za izravan nastavak ili produljenje ugovora

Potrebno je imati na umu da je povremena praksa prijevoznika ili naručitelja da izbjegavaju plaćanje provizije za izravan nastavak ili produljenje ugovora brokeru koji je izvorno bio uključen u sklapanje ugovora ili je ugovorno bio pokriven provizijom. Kako bi se izbjegli sporovi i moguće pravne posljedice, preporučuje se da brokeri nastoje uključiti u ugovor, naročito u ugovor na vrijeme, klauzulu u kojoj se navodi da će dobiti ne samo proviziju na plaćenu vozarinu ili zakup, već i na svaki nastavak ugovora.

### 8.3.6 Obrazac valjane ponude

Sljedeći obrasci, premda ne sveobuhvatni, su praktični primjeri valjanje ponude, kod ugovaranja broda na putovanje i ugovaranja na vrijeme. Ovakvi obrasci su od koristi za provjeru prilikom podnošenja ili primanja ponude za brod za suhe rasute terete.

#### Valjana ponuda – ugovor na putovanje (Firm Offer – Voyagecharter)

For reply by.....

For account of [name and domicile]..... as charterers

Name of ship, description: as per Baltic Exchange Dry Cargo Questionnaire Baltic 99

Cargo quantity:

Cargo description:

Rate of freight:                      Where and how paid:                      to:

FIOS/FIOT/FIO SPOUT TRIMMED:

Loading port(s)/Discharging port(s):

Laydays/cancelling:
Position and expected date of readiness to load:
Loading rate/Discharging rate or days permitted:
Demurrage/Despatch:
Dues/taxes (for account of):
Owners/Charterers to appoint/nominate Agents both ends (Delete as applicable):
Extra Insurance (for account of):
Total commission including address:
Form of Charterparty: Gencon, C (ore)7, Norgrain or BFC etc.
Subject further terms and conditions and any other subjects required.

<b>Valjana ponuda – ugovor na vrijeme (Firm Offer – Timecharter)</b>
Firm for reply by .....
For account of ....[name and domicile]..... as charterers
Description of vessel: as per Baltic Exchange Dry Cargo Questionnaire Baltic 99.
Delivery port/area:
Redelivery port/area:
Laydays/cancelling Date:
Position and expected date of readiness to deliver:
Duration of timecharter or description of trip:
Trading limits permitted:
Cargo exclusions/permitted cargoes:
Rate of hire: (per day) When/how payable:
Bunker quantities/prices on delivery/redelivery. When payable/deductible:
Total commission including address:
Form of Charterparty: BALTIME, NYPE etc.
Subject further terms and conditions and any other subjects required.

Slika 57. Valjanja ponuda, ugovor na putovanje i ugovor na vrijeme

Svaka valjanja ponuda je predmet daljnjih odredbi, uvjeta i bilo koje druge potrebne ili dogovorene teme. Većina današnje trgovine odvija se pod uvjetima FIO (slobodan ukrcaj i iskrcaj) ili potpuniye FIOST (slobodan ukrcaj i iskrcaj, slaganje ili trimovanje). Ponekad, neki naručitelji ugovaraju prijevoz tereta pod uvjetima specifičnim za luku (custom of port, COP), pod uvjetima specifičnim za brzu otpremu (quick dispatch, CQD) ili pod linijskim uvjetima (liner terms).

#### 8.4 Praktični primjer ugovaranja broda iz perspektive pomorskog brokera

Radi lakšeg razumijevanja prethodno napisanog vezano za postupak ugovaranja broda, u ovom poglavlju dan je praktičan primjer ugovaranja, korak po korak, gledano iz perspektive pomorskog brokera. Broker djeluje kao posrednik između prijevoznika i naručitelja prijevoza, te kupaca i prodavača brodova. Broker može biti zaposlenik brodovlasnika ili prijevoznika. Nadalje, broker može biti zaposlenik posebne firme, u kojem slučaju se često specijalizira kao broker za prijevoznike ili broker za naručitelje prijevoza.

Pomorski broker je osoba ili entitet koji:

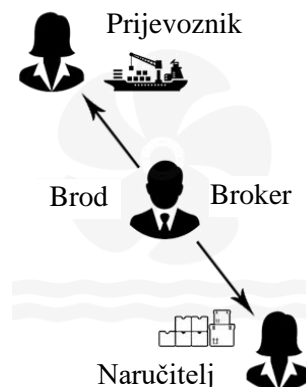
- organizira prijevoz robe morem
- ugovara (dogovara) zapošljavanje brodova ili
- prodaje i kupuje brodove u ime svojih klijenata

U pregovorima između dvije strane može postojati više brokera, no najčešće je samo jedan. Svaki broker uključen u pregovore prima proviziju koji se obračunava u postotku od bruto vozarine ili zakupa koji je zaradio prijevoznik.

Razne pomorske poslovne aktivnosti kojima se bave brokери mogu se podijeliti u tri glavne discipline:

- ugovaranje brodova za prijevoz suhih tereta
- ugovaranje tankera
- prodaja i kupnja broda

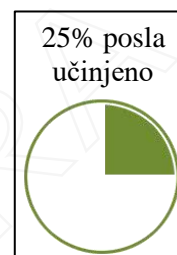
U nastavku teksta detaljno je opisan tipičan posao pomorskog brokera za suhe terete i radnje koje broker poduzima tijekom pregovora i opsluživanja jednog putovanja. Posao vezan za pregovore između nalogodavaca, odnosno ugovornih strana, o osnovnim uvjetima ugovora (fixture) može trajati i nekoliko tjedana. U tom periodu, broker paralelno radi i na drugim ugovorima s drugim nalogodavcima. Proces obično započinje pozivom jednog nalogodavca (prijevoznika ili naručitelja prijevoza). Broker će u obavljanju ovog posla komunicirati s odgovornom osobom u odjelu ugovaranja (chartering department) u uredu prijevoznika, te u uredu naručitelja prijevoza.



#### 8.4.1 Pred-dogovor o osnovnim uvjetima ugovora (pre-fixture)

Primjerice, naručitelj prijevoza (charterer) je upravo osigurao kupoprodajni ugovor za izvoz/uvoz ugljena i želi zaključiti ugovor o prijevozu (charter party), te mu hitno treba brod i kontaktira brokera. Prije početka traženja prijevoznika, broker treba prikupiti sljedeće podatke od naručitelja prijevoza:

- posao kojim se bave naručitelj i krcatelj (shipper)
- vrsta tereta, količina, faktor slaganja
- ukrcajne i iskrcajne luke
- brzina ukrcaja i iskrcaja prema kupoprodajnom ugovoru naručitelja
- pojedinosti o plaćanju premije
- datum predaje tereta za ukrcaj - početak/trajanje stojnica i vrijeme raskida ugovora (Laycan)



Na temelju gore navedenih detalja broker provjerava:

- reputaciju naručitelja i krcatelja
- posljednjih nekoliko pošiljki ovog naručitelja, poslovne adrese i kontakt, odgovorna osoba
- ako je krcatelj poznat, provjerava s njima je li teret u luci ili kada se očekuje dolazak
- da li postoji mogućnost za poboljšanje brzine ukrcaja/iskrcaja
- da li je moguće izbjeći ili smanjiti proviziju naručitelja (address commission) jer ista utječe na konačnu visinu vozarine

Nakon gore prikupljenih informacija, broker na tržištu kreće u potragu za povoljnim brodom. Iskusan broker znati će:

- kolika bi otprilike trebala biti vozarina za ovaj prijevoz
- stvarne šanse za brzo pronalaženje odgovarajućeg broda i
- najvažnije, kojeg prijevoznika pozvati kako ne bi kasnio/odgodio cijeli posao

Prijevoznik i naručitelj prijevoza očekuju da svaki iskusan broker ima ideju/mišljenje, te predloži početnu vozarinu za određeni prijevoz.

#### 8.4.2 Dogovor o osnovnim uvjetima ugovora (fixture)

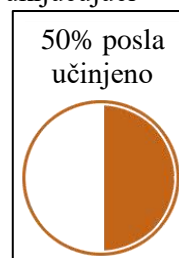
Naredni korak je kontaktirati najpogodnijeg prijevoznika i započeti proces pregovora. Ovisno o trenutnom stanju na tržištu, ponekad je moguće jednim pozivom dobiti najpogodniji brod i vozarinu.



Međutim, ponekad je potrebno obaviti na desetine poziva i poslati na desetine emailova, te raditi danima da bi se pronašao brod i dogovorila vozarina.

Nakon što je broker identificirao najpogodniji brod i najpovoljniju vozarinu:

- šalje prijevoznikovu početnu ponudu vozarine naručitelju
- ako ponuda vozarine odgovara naručitelju, tada broker dobiva sve uvjete i odredbe (clauses) ugovora od prijevoznika i šalje ih na pregled naručitelju
- naručitelj može pristati na uvjete ili može napraviti izmjene koje zatim broker dostavlja prijevozniku radi njegove potvrde
- nakon postizanja dogovora, broker dostavlja naručitelju pojedinosti o brodu, uključujući brodske svjedodžbe (ako je potrebno)
- broker priprema sažetak ugovora (fixture recap) te dostavlja objema stranama na potvrđivanje
- broker nastoji čim prije postići da su sve teme razriješene/prihvaćene (subjects/subs lifted)
- ugovor (charter party) potpisuju obje strane

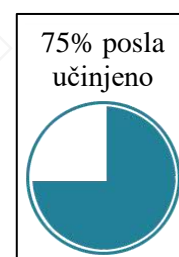


Dogovor o osnovnim uvjetima ugovora (fixture) je sada gotov.

#### 8.4.3 *Post-dogovor o osnovnim uvjetima ugovora – ukrcaj tereta (post-fixture – loading)*

Sljedeći postupci koje broker treba učiniti su:

- uvjeriti se da su prijevoznik i naručitelj imenovali agente u lukama
- uvjeriti se da je agent luke ukrcaja primio nominaciju od prijevoznika kako bi osigurao primitak broda u luci
- svakodnevno nadgledati agente, stivadore, otpremnike, kretanje tereta
- pratiti da li su teretnice pravovremeno pripremljene
- svakodnevno pratiti i obavještavati prijevoznika/naručitelja o brzini ukrcaja, stanju na privezu, vremenskim uvjetima, itd.
- osigurati da su prijevoznik i naručitelj svakodnevno obaviješteni o trenutnoj fazi procesa ukrcaja
- provjeriti NOR, notice of readiness (pismo spremnosti) i SOF, standard statement of facts (standardni obrazac radnog vremena) po završetku ukrcaja i saznati je li brod ušao u prekostojnice (demurrage)
- primiti, provjeravati i poslati račun za vozarinu



#### 8.4.4 *Post-dogovor o osnovnim uvjetima ugovora – iskrcaj tereta (post-fixture – discharging)*

Naredni radni postupci za brokera su:

- uvjeriti se da su vozarina prijevozniku i premija brokeru plaćeni
- uvjeriti se da je agent luke iskrcaja primio nominaciju i ETA
- svakodnevno pratiti ETA luke iskrcaja i situaciju vezanu za privez broda/radno vrijeme itd.
- pratiti i izvještavati o procesu iskrcaja, praznicima, vremenskim uvjetima, itd.
- provjeriti NOR+SOF, prekostojnice
- obaviti konačni izračun prekostojnica za luku iskrcaja i kontrolirati plaćanje



Ovime je završen posao brokera za jedan prijevoz/brod/ugovor.

Posredovanje brokera u zaključivanju prijevozničkog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza zahtjevan je i vrlo stresan posao, ali nagrada može biti dobra/velika za uspješnog brokera.

Brodsko posredovanje vrlo je konkurentan posao i prema nekim izvješćima, u svijetu postoji daleko više pomorskih brokera nego prijevoznika ili naručitelja prijevoza. Uspješni broker stoga će morati izgraditi jaku mrežu kontakata diljem svijeta, ponašati se etički i moralno te slijediti najbolju praksu. U nekim slučajevima to znači da broker može provesti desetljeća na izgradnji odnosa i izgradnji mreže, ali ipak neće moći pokriti niti 80% segmenta svoje glavne aktivnosti.

Danas na tržištu postoji nekolicina računalnih sustava za ugovaranje brodova pomoću kojih se može:

- pratiti stanje na svjetskom tržištu tereta u stvarnom vremenu
- brzo pronaći brod ili teret koji odgovara zahtjevima brokera/prijevoznika/naručitelja
- primati ponude, raspravljati o uvjetima i dogovoriti osnovne uvjete ugovora online
- započeti valjane pregovore (firm offers) i
- poslati konačni sažetak ugovora (final recap), brodske dokumente i ostalo u jednom chatu



## 8.5 Posebnosti ugovaranja tankera

Iako su pregovori koji uključuju tankere vrlo slični onima na tržištu suhih tereta, pregovori su uobičajeno kraći. Glavni elementi ugovora i dalje su isti - vozarina, definicija broda i tereta, stojnice, prekostojnice, te luke ukrcaja i iskrcaja. Svi veći prijevoznici bi trebali uskladiti svoje standardne obrasce, poput Shellvoy/ BPvoy/ Exxonmobilvoy s obrascima kompanija koje nisu naftne, poput ASBATANKVOY koji je publicirala organizacija ASBA (Association of Ship Brokers & Agents, USA) u suradnji s BIMCO-m.

Većina prijevozničkih ugovora za naftnu industriju zaključuje se u skladu s tankerskom nominalnom vozarinskom skalom worldscale (worldwide tanker nominal freight scale). Kao što je prije već navedeno, worldscale također uključuje prekostojnice i razne druge troškove. Brodovi različitih veličina imaju različite prekostojnice. One se povećavaju ili smanjuju u skladu s dogovorenom vozarinom prema worldscale, ali danas i prijevoznici i naručitelji teže ugovaranju prekostonjica po dnevnoj paušalnoj svoti. Prekostonjice (demurrage) počinju nakon isteka 72 sata ukupnog vremena stojnica SHINC (saturdays, sundays and holidays included), koje je dopušteno za ukrcaj i iskrcaj. Valja napomenuti da se dispeč (despatch money) ne plaća u tankerskom prijevozu.

Stojnice (laydays) i otkazivanje (cancelling) općenito su vrlo kratki, vjerojatno ne dulji od dva ili tri dana, ali mnogi inzistiraju na tome da brod ne bude u luci dulje od 24 sata, radi ograničenja dostupnosti terminala. Tamo gdje nije dostupan puni teret, naručitelj obično traži od prijevoznika da jami minimalnu količinu, s mogućnošću ukrcaja do punog tereta. Ovaj dodatni teret klasificiran je kao "prekomjerni", a vozarina za taj dodatni dio nafte obično se plaća po 50 posto vozarine definirane u ugovoru. Vozarina za ugovore na putovanje plaća se po završetku iskrcaja, premda bi neprovjereni ili neiskusni naručitelji vjerojatno morali platiti vozarinu prije ukrcaja tereta ili čak organizirati bankovno jamstvo, što se svakako razlikuje od ugovaranja suhog tereta.

### 8.5.1 Ugovor na vrijeme za tankere

Ugovor na vrijeme za tankere sličan je ugovoru broda za rasuti teret s određenim putovanjima ili na određeno vrijeme. Ugovor na vrijeme obično koriste naftne kompanije/trgovci u svrhu zaštite svojih dugoročnih ugovora na tržištu koje ponekad može biti vrlo nestabilno. Kao i kod ugovora na putovanje, većina velikih naftnih kompanija ima svoje standardne obrasce kao što su Shelltime i Exxontime, a zakup se obično dogovara po dnevnoj stopi izraženoj u američkim dolarima, isto kao i za suhi rasuti teret. Worldscale se obično ne koristi kod ugovaranja tankera na vremenski period ali se ponekad koristi kada je vozarina izravno povezana s tržišnim indeksima (rute TD3/TC2 prema worldscale, itd.).

## 8.6 Proračun zarade broda na putovanju

Jedan od važnih poslova odgovorne osobe u odjelu ugovaranja brodova u uredu prijevoznika, kao i brokera je proračun zarade na putovanju. Procjena putovanja omogućuje usporedbu jednog putovanja s drugim, odnosno jednog ugovora na putovanje s drugim ugovorom na putovanje. Također omogućuje usporedbu putovanja iz ugovora na putovanje s putovanjem iz ugovora na vrijeme. Na taj način odgovorna osoba može donijeti optimalnu poslovnu odluku. Postoje mnogi obrasci za proračun putovanja, uključujući softverske pakete.

Tablica 15 prikazuje primjer ovakvog proračuna, na bazi FIO (slobodan ukrcaj i iskrcaj) i potpuno korištene stonice, za brodove za prijevoz rasutog tereta i tankere. Tablica daje konverziju zarade u obliku timecharter USD na dan iz postojeće vozarine u USD po toni tereta.

Tablica 15. Proračun zarade broda na putovanju u obliku timecharter USD na dan iz postojeće vozarine u USD po toni tereta

Vessel's name	TBN	Ballast speed	14	Draft restriction	n/a
Year of build	TBS	IFO consumption	34	Winter alloowance	n/a
Deadweight	76,600	Laden speed	14	Cargo lift	65,000
Draft	14.14	IFO consumption	36		
TPC	66	MDO at sea	0		
Grain cubic	90,700	MDO in port	0.1		
Bunkers/Constants	2,000	IFO in port	3		
IFO price	609	Speed allowance (B)	0.98 (7% sea margin)		
MDO price	911	Speed allowance (L)	0.98 (7% sea margin)		
	Distance	Sea Days	Port Days	Port Costs	
Rotterdam					
Santos	5,412	17.32	9.625	65,000	
Singapore (bunkers)	8,956	28.66	0.5	3,500	
Qingdao	2,458	7.87	9.63	60,000	
Totals	16,826	53.85	19.75	128,500	
Ballast days	17.32				
Laden days	36.53				
Port days	19.75				
Total days	73.60				
IFO at Sea	1,159,439				
MDO at Sea	0				
IFO in Port	36,083				
MDO in Port	1,799				
Port costs	128,500				
Misc.	15,000				
Total Expenses	1,340,821				
Cargo lift (t)	Gross freight pmt (USD)	Commission	Total net freight	Equivalent net t/c (USD)	
65,000	40.00	5%	2,470,000	15,343	

Napomena: udaljenosti su izražene u miljama, težine u tonama, novac u USD

Svrha proračuna (konverzije) zarade putovanja broda je dobivanje uvida u dnevnu zaradu broda (USD/dan) obzirom na razinu trenutne vozarine, odnosno vozarine na putovanje (USD/t).

Tablica 16 daje drugi primjer obrasca proračuna zarade broda na putovanju, skupa s formulama, za brodove za rasuti teret i za tankere.

Tablica 16. Obrazac proračuna zarade broda na putovanju, skupa s formulama, za brodove za rasuti teret i za tankere

Tanker Calculations			Bulkcarrier Calculations		
EARNINGS: (E)			EARNINGS: (E)		
$E = (R-C)/D$	average earnings	\$/day	$E = (R-C)/D$	average earnings	\$/day
REVENUE: (R)			REVENUE: (R)		
$V * (\$WS/100) * (1-CM)$	freight revenue	\$	$V * F * (1-CM)$	freight revenue	\$
COSTS: (C)			COSTS: (C)		
$(Ddl * SM) * Ldfo * Fod\$$	laden fuel oil cos	\$	$((Ddl * SM) + Ddc) * Ldfo * Fod\$$	laden fuel oil cos	\$
$(Ddb * SM) * Bdfo * Fod\$$	ballast fuel oil cost	\$	$(Ddb * SM) * Bdfo * Fod\$$	ballast fuel oil cost	\$
$(Ddl * SM) * Lddo * DOd\$$	laden mdo cost	\$	$((Ddl + Ddb) * SM) + Ddc * Lddo * DOd\$$	Total DO cost	\$
$(Ddb * SM) * Bddo * DOd\$$	ballast mdo cost	\$			
$Pdfo * Fod\$$	port fuel cost	\$	$(Ddp + T) * Pdfo * Fod\$$	port fuel cost	\$
$Pddo * DOd\$$	port mdo cost	\$	$(Ddp + T) * Pddo * DOd\$$	port mdo cost	\$
$Pd\$$	port charges	\$	$Pd\$$	port charges	\$
$Cd\$$	canal charges	\$	$Cd\$$	canal charges	\$
VOYAGE TIME: (D)			VOYAGE TIME: (D)		
$(Ddb + Ddl) * SM + Ddp$	total voyage time	days	$(Ddb + Ddl) * SM + (Ddp + T) + Ddc$	total voyage time	days
KEY:			KEY:		
Earnings:			Earnings:		
E	Earnings	\$/day	E	Earnings	\$/day
R	Revenue	\$	R	Revenue	\$
C	Costs	\$	C	Costs	\$
D	Voyage time	days	D	Voyage time	days
Revenue:			Revenue:		
V	Cargo Loaded	tonnes	V	Cargo Loaded	tonnes
WS	Worldscale Rate	rate	F	Freight Rate	\$/tonne
\$	Worldscale Basic	\$/tonne			
CM	Commission	2.50%	CM	Commission	3.75%
Costs:			Costs:		
Ddl	Days Laden	days	Ddl	Days Laden	days
Ddb	Days Ballast	days	Ddb	Days Ballast	days
Ddp	Days in Port	days	Ddp	Days in Port	days
Ldfo, Bdfo	FO Cons.	m.t./day	Ddc	Canal days	days
Lddo, Bddo	DO Cons.	m.t./day	Ldfo, Bdfo, Pdfo	FO Cons.	m.t./day
Pdfo, Pddo	Port cons.	tonnes	Lddo, Bddo, Pddo	DO Cons.	m.t./day
Fod\$	Cost FO	\$/tonne	FOD\$	Cost FO	\$/tonne
DOd\$	Cost DO	\$/tonne	DOd\$	Cost DO	\$/tonne
SM	Sea Margin	Fixed 5%	SM	Sea Margin	Fixed 5%
Pd\$	Port Charges	\$	Pd\$	Port Charges	\$
Cd\$	Canal Charges	\$	Cd\$	Canal Charges	\$
Voyage time:			Voyage time:		
D	Voyage Time	days	D	Voyage Time	days
			T	Turn time	days
General			General		
L	Laden		L	Laden	
B	Ballast		B	Ballast	
P	In port		P	In port	
FO	Fuel oil		FO	Fuel oil	
DO	Diesel Oil		DO	Diesel Oil	

## 8.7 Rješavanje sporova između ugovornih strana

Kao i odgovorna osoba prijevoznika, broker bi trebao biti upoznat s različitim vrstama rješavanja sporova kako bi mogao u skladu s tim savjetovati nalogodavca.

Arbitražno ročište ili posredovanje može se održati nekoliko mjeseci ili čak godina nakon događaja, što naglašava važnost posjedovanja dokumenata i elektroničkih zapisa koji se odnose na ugovor. Odgovorna osoba u odjelu upošljavanja broda (chartering department) u uredu brodarka ili broker koji

je vodio zapise i posjeduje dokaze o događajima u neposrednoj je prednosti. Kad dođe do spora, na raspolaganju su različita sredstva za njegovo rješavanje.

### 8.7.1 Pomorska arbitraža

Uobičajeno je u ugovoru navedeno da će se u slučaju spora predmet uputiti na arbitražu. Takva klauzula ne sprječava pokušaje rješavanja spora pregovorima ili posredovanjem. Oblik arbitražne klauzule u ugovoru predmet je dogovora stranaka, a tipske klauzule često se mijenjaju kako bi bile u skladu s njihovim željama, posebno u pogledu sastava suda i foruma. Međutim, samo postojanje ove klauzule u ugovoru nije esencijalno za pokretanje arbitraže. Sve što je potrebno je pismeni pristanak da su se stranke složile podnijeti spor arbitraži. Svaka stranka može pokrenuti arbitražni postupak.

Pored odabira važećeg zakonodavstva, u slučaju arbitraže korisno je upotrijebiti standardnu arbitražnu klauzulu koja može razjasniti mnoga pitanja, uključujući mjesto arbitraže i postupak imenovanja suda. U interesu je ugovornih strana i da se postupak provođenja arbitraže navede u odgovarajućoj arbitražnoj klauzuli.

BIMCO i Londonsko udruženje pomorskih arbitara LMAA (London Maritime Arbitrators Association) izradili su tipsku opsežnu arbitražnu klauzulu. Slično, Singapurska komora pomorske arbitraže SCMA (Singapore Chamber of Maritime Arbitration) i BIMCO također su izradili arbitražnu klauzulu. Ove klauzule se mogu uključiti u ugovore. LMAA Baltic članovi (LMAA Baltic Members) su arbitri koji su dostupni za međunarodno imenovanje. SCMA je specijalizirana arbitražna institucija za rješavanje pomorskih i međunarodnih trgovinskih sporova.

Prilikom imenovanja arbitra, stranka bira suca koji će, u svojstvu jedinog arbitra ili zajedno sa svojim su-arbitrom, odlučiti o pitanju pošteno i nepristrano bez nepotrebnog odgađanja i troškova. Odluku će postaviti na temelju pisanih dokaza i podnesaka svake od stranaka ili na temelju usmene rasprave. Ovisno o obliku arbitražne klauzule, ako se arbitri koje odredi svaka strana ne mogu dogovoriti, tada se može imenovati vrhovni sudac ili treći arbitar.

Ako je potrebno službeno saslušanje, stranke mogu podnijeti podneske osobno ili putem predstavnika, na primjer, odvjetnika. Odluka suda je konačna osim ako se ospori zbog ozbiljnih nepravilnosti koje utječu na sud, postupak ili odluku, te ako se podnese žalba sudu pod vrlo restriktivnim uvjetima iz zakona o arbitraži iz 1996. Takvo dopuštenje za žalbu bit će dato samo ako je vrhovni sud između ostalog uvjeren da je na temelju činjeničnih nalaza u odluci suda odluka suda očito pogrešna prema zakonu ili da je pitanje koje je postavljeno pitanje od opće javne važnosti i da je odluka suda nesigurna. Ako ugovor ne sadrži arbitražnu klauzulu, stranke mogu naknadno (ad-hoc) dogovoriti prikladnu formulaciju u slučaju spora (npr. Arbitražna klauzula BIMCO/LMAA ili arbitražna klauzula BIMCO/SCMA). Stranke se također mogu dogovoriti da promijene tekst postojeće klauzule, na primjer, da imenuju jedinog arbitra umjesto tri arbitra ili da imenuju trećeg arbitra umjesto suca.

LMAA uvjeti, posljednji put revidirani 2017., pružaju, u jasnom i prikladnom obliku, smjernice čiji je cilj povećanje učinkovitosti vođenja londonske arbitraže. LMAA također objavljuje "Postupak i komentar za manje sporove (claims)", posljednji put revidiran 2017. godine, koji je uveden kako bi se osigurao pojednostavljen, brz i jeftin postupak za rješavanje sporova male vrijednosti. Osim toga, "LMAA postupak za sporove srednje vrijednosti" posljednji put je ažuriran 2017. radi ubrzanog i jeftinijeg rješavanja sporova srednje vrijednosti. LMAA i SCMA također objavljuju smjernice za sporove manje vrijednosti. Relevantna dokumentacija i smjernice koje pružaju LMAA i SCMA mogu se pronaći na [www.lmaa.org.uk](http://www.lmaa.org.uk) i [www.scma.org.sg](http://www.scma.org.sg).

### 8.7.2 Posredovanje u izvan sudskoj nagodbi

Posredovanje u izvan sudskoj nagodbi ili medijacija (mediation) je intervencija neutralne treće strane kao posrednika između dvije ili više strana u sporu s ciljem da im se pomogne u pronalaženju

sporazumnog, izvan sudskog rješenja za njihova potraživanja. Medijacija nije obvezujuća i može pružiti alternativu parnicama ili arbitraži. U svom klasičnom obliku, posredovanje zahtijeva osobno prisustvo stranaka pred posrednikom. Posrednik će obično održati uvodnu sjednicu na kojoj su prisutne stranke koje će iznijeti svoj slučaj te objasniti zašto smatraju da su u pravu. Nakon prve zajedničke sjednice, medijator se zatim sastaje sa svakom stranom posebno kako bi razgovarao s njima o različitim aspektima njihovog viđenja slučaja i pokušao ih potaknuti da:

1. se uvjere u relativne prednosti i slabosti svoje pozicije,
2. uvide sve detalje, iako nisu izravno relevantna za meritum slučaja ali mogu imati utjecaja na spremnost stranaka za rješavanje slučaja kroz medijaciju
3. procijene alternative ako se nagodba ne ostvari. Ovi sastanci su povjerljivi i posrednik će drugoj strani otkriti dokumente ili podatke ako je za to ovlašten. Cilj ovakvog postupka je da u određenom trenutku stranke dosegnu razinu razumijevanja situacije, alternativa i svoje pozicije u sporu, te pristanu na konačnu izvan sudsku nagodbu. Ako smatra da nema izgleda za nagodbu, posrednik će medijaciju zaključiti.

Ako se postigne sporazum, isti će se zabilježiti u pisanom obliku i potpisati od stranaka, obvezujući ih oboje. Budući da se cijelo posredovanje provodi bez predrasuda, ništa što su stranke rekle ili učinile tijekom medijacije ne može se spominjati u bilo kojem kasnijem sudskom postupku. Medijacija ima prednost što može donijeti rješenje pomoću pitanja koja strogo nemaju veze sa sporom. Često se sporovi u medijaciji rješavaju dogovorenim kompromisom koji se nije mogao postići arbitražom ili sudskom odlukom. Proces omogućuje kreativnost u rješavanju sporova. Druga velika prednost je mogućnost uključivanja nekoliko različitih strana u proces kako bi se postiglo opće rješenje problema za sve uključene strane. Saslušanja o medijaciji nisu ograničena na održavanje u Londonu i mogu se organizirati kad god i gdje god je to stranama prikladno. Također, postoji usluga posredovanja koju pruža LMAA/Baltic Exchange virtualnim online putem ili putem telefona, faksa i e-pošte.

### 8.7.3 Udruženje Baltičkih vještaka

Udruga baltičkih vještaka (Baltic expert witness association) sastoji se od pomorskih stručnjaka koji su dostupni za imenovanje u slučaju spora kako bi dali neovisno mišljenje stručnjaka za širok raspon pomorskih sporova. Što se tiče pitanja pomorskog tržišta, ugovaranja i komercijalnih pitanja, članstvo uključuje brokere, čarter menadžere, brodske posrednike, trgovce vozarinskim derivatima, konzultante i financijere. Što se tiče tehničkih i praktičnih pitanja, članstvo uključuje zapovjednike, pomorske inspektore i strojare.

## 8.8 Osiguranje broda, tereta i osoba

Tipično putovanje broda pod ugovorom o prijevozu stvari zahtijevat će nekoliko vrsti osiguranja. Osiguravaju se zasebno trup i strojevi broda, teret koji se prevozi i posada broda. Trup i strojevi broda često su osigurani u londonskom Lloyd (H&M insurance – Hull & Machinery), ili jednom od velikih komercijalnih osiguravajućih društava, a odgovornost je na vlasniku broda da organizira ovo osiguranje i plati premiju. Osiguranje tereta je u nadležnosti naručitelja koji je isto dužan organizirati i platiti.

Prijevoznik mora biti učlanjen u P&I klubu koji će pokriti brod za njegovu odgovornost prema teretu i obično će osigurati posadu, u slučaju smrti i tjelesne ozljede. Naručitelj će imati potencijalne obveze prema trećim stranama, uključujući prijevoznika, a one se također često pokrivaju članstvom u P&I klubu. Od ostalih osiguranja valja posebno spomenuti osiguranje od ratnih rizika.

### 8.8.1 Klubovi zaštite i odštete (P&I)

Osiguranje od odgovornosti i odštete, poznatije kao P&I osiguranje, oblik je uzajamnog pomorskog osiguranja koje pruža P&I klub. Dok H&M osiguranje osigurava trup i strojeve, koje je pokriva za prijevoznike, te pokriva teret za vlasnike tereta, P&I klub pruža pokrivač za otvorene rizike koje H&M



osiguranje nerado osigurava. Većina vodećih klubova udružena je u međunarodnu grupu P&I klubova (International Group of P&I Clubs, <https://www.igpandi.org/>).

Tipično P&I pokriva uključuje: rizike prijevoznika prema trećoj strani za štetu nastalu na teretu tijekom prijevoza, ratne rizike, te rizike za štete po okoliš, poput izlivanja nafte i onečišćenja. U Velikoj Britaniji i H&M osiguranje i P&I klubovi podliježu zakonu o pomorskom osiguranju iz 1906. godine.

P&I klub udruga je za uzajamno osiguranje koja svojim članovima pruža udruživanje rizika, informacije i zastupanje interesa. Za razliku od H&M osiguravajućeg društva koje izvještava svoje dioničare, P&I klub izvještava samo svoje članove. U početku su članovi P&I kluba bili obično brodovlasnici i brodski operateri, no u novije su se vrijeme mogli pridružiti špediteri i skladišni operateri.

Dok osiguranik plaća premiju osiguratelju za pokriće koje traje određeno vrijeme (recimo, godinu dana ili putovanje), član kluba P&I umjesto toga plaća proviziju (call). Ovo je novčani iznos koji se stavlja u klupski fond. Ako na kraju godine u fondu još uvijek ima sredstava, svaki će član sljedeće godine platiti smanjenu proviziju. Međutim, ako je klub imao velike isplate (recimo, nakon izlivanja nafte), članovi kluba odmah će morati platiti daljnju, uvećanu premiju ili dodatak na premiju za nadopunu fonda.

Uzajamno zajedništvo pruža udruživanje rizika, informacije i legalno zastupanje za svoje članove. Neki klubovi također nude fiksnu P&I premiju koja je osmišljena za zaštitu manjih i srednjih brodova. Cijeli niz rizika koje pokrivaju P&I klubovi uključuju posadu, smrt i ozljede trećih strana i drugih osoba te ostale obveze posade, obveze u slučaju sudara, oštećenja terminala, zagađenje, uklanjanje olupine (rizici zaštite, protection risks), te gubitak ili oštećenje tereta, brodski udio u generalnoj havariji, carinske kazne i novčane kazne (odštetni rizici, indemnity risks).

Neki od većih P&I klubova, također imaju svoje odjele ili ogranke u obliku klubova za zaštitu vozarine, prekostojnica, te defenzivnih klubova (Defence Clubs). Ovi klubovi osiguravaju pravne i druge troškove rješavanja sporova koji inače nisu osigurani. Tipični sporovi u ovoj kategoriji su za naplatu vozarina, prekostojnica, duga i slično. Sporovi proizašli iz ugovora o gradnji broda ili sporovi iz ugovora o kupoprodaji broda pripadaju među najskuplje zahtjeve kojima se bave defenzivni klubovi. Ovi klubovi također daju pravne i komercijalne savjete svojim članovima.

### 8.8.2 Generalna havarija

Havarija (šteta, kvar, nezgoda) u pomorskom pravu znači štetu, bez obzira na njezin uzrok. Razlikuju se tzv. partikularne (zasebne) havarije i zajedničke (generalne) havarije. Partikularne su sva oštećenja koja pretrpi brod ili teret kao i svi izvanredni izdatci što zadese brod ili teret, a nastali su slučajem, višom silom i unutarnjim kvarom ili propašću tereta. Troškove i štete snosi ona strana kojoj je imovina oštećena. U praksi se dijele na havarije broda (trupa, opreme, stroja i uređaja), havarije tereta ili havarije vozarine.

Generalna havarija šteta je trošak koji je tijekom pomorskoga pothvata pod izvanrednim okolnostima učinjen namjerno i razborito radi zajedničkoga spasa ili interesa broda (odn. vozarine) i tereta pod utjecajem stvarne ili izravne zajedničke opasnosti. Iz čina zajedničke havarije proistječe visina doprinosa, kontribucija, koja stavlja sve strane pomorskoga pothvata u jednak položaj gubitka. Formiranjem vjerovničke ili aktivne havarijske mase, u visini svih namjerno učinjenih šteta i troškova, i dužničke ili pasivne havarijske mase, koja čini vrijednost sačuvane imovine, obračunava se snošenje zajedničkoga gubitka prebijanjem iznosa tih dviju masa. Takvim procesom likvidacije zajedničke havarije postiže se kontribucijska ravnopravnost između žrtvovane i spašene imovine.

Ugovori o prijevozu robe i teretnice gotovo uvijek određuju da će se generalna havarija likvidirati prema pravilima York-Antwerpen (čija je posljednja verzija iz 2016.). Prijevoznik ima založno pravo na teretu u iskrcajnoj luci, te će radi osiguranja potraživanja iz generalne havarije, zahtijevati od vlasnika tereta/naručitelja da potpiše havarijsku obveznicu (general average bond), uz dodatna jamstva (average guarantee) pouzdanih jamaca (npr. valjanih banaka, osiguratelja).

### 8.8.3 Profesionalno odštetno osiguranje

Ovo osiguranje osmišljeno je kako bi zaštitilo tvrtke i pojedince u pomorskoj industriji od potraživanja koja proizlaze iz njihove pravne odgovornosti te grešaka i propusta u izvršavanju njihovih profesionalnih dužnosti. Dodatna, odnosno opcijska pokrića uključuju odgovornost prema trećoj strani i odgovornost za kazne i pristojbe.

ITIC je vodeći pružatelj profesionalnog odštetnog osiguranja u pomorskoj industriji (<https://www.itic-insure.com/our-cover/marine/>). Globalno, ITIC pruža osiguranje za stručnjake koji rade u pomorskim komercijalnim sektorima, uključujući brokere, operatere brodova, vještake, menadžere pulova.

## 8.9 Uloga zapovjednika broda u izvršenju brodarskog ugovora

Kod zaključivanja najpovoljnijeg brodarskog ugovora kao i nakon toga, zaposlenici u uredu prijevoznika najviše su zaokupljeni održavanjem operativnih troškova na minimumu. Bez obzira na položaj ili funkciju koju zaposlenik ima na kopnu u uredu prijevoznika, on nije taj koji rukuje brodom svakodnevno, već to čini zapovjednik sa svojom posadom. Svojevremeno, davno, zapovjednik je imao potpunu neovisnost odlučivanja o izvršenju pomorskog putovanja. S pronalaskom radio komunikacije davne 1896. god. i primjenom na brodovima šest godina kasnije, započinje doba kontrole i dogovora s kopnom, a time i kraj neovisnosti odlučivanja zapovjednika. Sto godina kasnije, 1992. god. s pojavom GMDSS konvencije i ugradnjom moderne komunikacijske opreme, zapovjedniku preostaje vrlo malo neovisnosti u komercijalnom odlučivanju. S druge strane, usprkos velikoj komunikacijskoj povezanosti s kopnom u današnje vrijeme, zapovjednik i dalje ima veliku ulogu u prijevoznikovu komercijalnom uspjehu na pomorskom tržištu. Ova uloga ne proizlazi direktno iz pomorske pravne regulative, budući da se relevantni propisi pretežno odnose na sigurnost ljudi i brodova na moru i zaštitu morskog okoliša, a ne na zaštitu prijevoznikove zarade. Jedina regulacijska veza s brodskim komercijalnim aktivnostima postoji unutar zahtjeva određenih pomorskih zemalja prema kojima programi izobrazbe i naobrazbe budućih časnika i zapovjednika sadrže predmete i teme o poslovanju u brodarstvu.

U praksi, najvažniji čimbenik koji utječe na zapovjednikovu ulogu u komercijalnom poslovanju jest ugovor između prijevoznika i naručitelja, primjerice, brodarski ugovor. Problem koji se ovdje pojavljuje je taj što zapovjednik mora obavljati svoju ulogu profesionalno, a često bez odgovarajuće edukacije o posljedicama koje njegove aktivnosti i greške mogu prouzročiti. Ako navedene aktivnosti dovedu do spora između ugovornih strana, netko će na kraju za to morati platiti, bilo prijevoznik, naručitelj ili P&I klub. Rješavanje navedenih sporova završit će na sudovima. Zapovjednik je dužan da poduzme sve što je potrebno u skladu s ugovorom o upošljenju broda u cilju ostvarenja maksimalne komercijalne dobiti, te zaštite poslovnih interesa obiju ugovornih strana. Navedena funkcija zapovjednika je ujedno i osnovni razlog njegovog upošljavanja, dakle zarađivanje novca. Međutim, u stvarnosti, ovu funkciju nije uvijek jednostavno provesti na zadovoljstvo svih interesnih strana. Jedan od razloga je u tome što zapovjedniku manjka komercijalna kontrola nad brodom, on ne traži teret, ne ugovara brod, niti su mu (pravovremeno) poznate pojedinosti relevantne komercijalne aktivnosti prijevoznika (da se i ne spominje naručitelja).

Klauzule u brodarskim ugovorima određuju ulogu zapovjednika broda u izvršenju određenog ugovora te položaj prijevoznika u slučaju da zapovjednik ne izvršava ugovor na prihvatljiv i legalan način. Da bi se istražila navedena uloga zapovjednika, potrebno je izvršiti analizu pojedinih ugovora i

njihovih klauzula u cilju određenja, što je zapovjednik dužan činiti. Na prijevozniku je da svojeg zapovjednika uputi u postupak ili način na koji će on izvršavati svoju komercijalnu dužnost.

Teret odgovornosti koji leži na zapovjedniku smanjen je za rutinske stvari u moderno doba poboljšanom komunikacijom između broda i prijevoznika. Međutim, zapovjednik zadržava dužnost brinuti se o sigurnosti broda i tereta. On ne može delegirati tu odgovornost. U izvršavanju svoje dužnosti on ima ovlasti postupiti drukčije ili odstupiti, u slučaju potrebe, od uputstava ugovornih strana. Zapovjednik je zaposlenik i predstavnik prijevoznika. Ovo znači da je prijevoznik vezan djelima u nadležnosti zapovjednika. Također, treća strana u suradnji s zapovjednikom mora biti svjesna njegovih ovlaštenja.

### **8.9.1 Zapovjednikova diskrecija**

Zapovjednik broda dužan je primjenjivati svoje pravo diskrecije odgovorno i razborito. Primjerice, čak i kada u brodarskom ugovoru nije posebno naglašeno, postoji implicitna obveza zapovjednika da izvrši putovanje bez neopravdanih skretanja od uobičajenih pomorskih ruta u izvršenju ugovorenog putovanja. U stvarnosti, on mora biti vrlo pažljiv u odstupanjima od uobičajenih ruta prvenstveno iz razloga potrošnje goriva i kašnjenja u luku. S druge strane, zapovjednik ima diskreciju izbora rute koja je prema njegovom mišljenju najbolja s gledišta sigurnosti ljudi, tereta i broda, uzevši u obzir i interese naručitelja.

Klauzula o ledu u Gentime i Gencon standardnim ugovorima, primjerice, uzima u obzir opasnosti od plovidbe i zadržavanja u području leda te smanjuje na minimum izloženost broda ovakvim rizicima. Navedene klauzule daju zapovjedniku broda izbor u pogledu odabira; hoće li s brodom nastaviti prema odredištu u slučaju tamošnje pojave leda. Neki ugovori nemaju štampanu klauzulu o ledu te time potencijalno povećavaju rizik skupog zadržavanja broda u ledu, oštećenja trupa i strojeva te nastanka visokih troškova opravke.

### **8.9.2 Pozicija zapovjednika kod izvršenja brodarskog ugovora na putovanje**

U brodarskom ugovoru na vrijeme, premda naručitelj određuje sigurnu luku ticanja, na prijevozniku je odgovornost dovesti brod na ugovorenu destinaciju. S komercijalnog gledišta, putovanje broda se može podijeliti u četiri segmenta, prilaz broda ugovorenoj luci, ukrcaj tereta, prijevoz tereta, te iskrcaj tereta.

Zapovjednik, kao predstavnik prijevoznika, ima kontrolu nad svih segmentima putovanja. Stoga je zapovjednikova dužnost da prati i sprovodi opće odredbe poslovanja na pomorskom tržištu bez obzira da li su navedene u samom ugovoru. Pored ove opće odgovornosti zapovjednika, prijevoznik je dužan ukrcati, složiti, prevesti i iskrcati teret na prihvatljiv način. U praksi ova dužnost prijevoznika je delegirana zapovjedniku. Primjerice klauzula u Gencon ugovoru navodi: "Prijevoznik je odgovoran za gubitak ili štetu na teretu ili kašnjenje u isporuci tereta samo u slučaju ako je isto uzrokovano nepravilnim ili nemarnim slaganjem tereta (osim ako je slaganje izvršeno od strane krcatelja, naručitelja ili osoba u njihovoj službi)... Prijevoznik nije odgovoran za gubitak, štetu ili kašnjenje uzrokovano bilo kojim drugim činom, čak i nemarom ili propustom zapovjednika broda." Naručitelj može inzistirati na brisanju sadržaja u zagradi i druge rečenice, ovisno o stanju na pomorskom tržištu. Ponekad dodatak na klauzulu može biti umetnut koji glasi "... teret će biti ukrcan i iskrcan o riziku i trošku prijevoznika ali uvijek pod nadzorom zapovjednika." Čak i u slučaju kada navedeni dodatak nije umetnut, prijevoznik će odgovarati za zapovjednikovu nepažnju pri slaganju tereta.

Zapovjednik broda potpisuje teretnicu izdanu u skladu s brodarskim ugovorom i svaka nepažnja ili greška, uzrokovana primjerice pritiskom sa strane krcatelja, uzrokuje odgovornost prijevoznika prema posjedniku teretnice. Čest primjer je pritisak da se izda čista teretnica, kada su teret ili pakovanje u oštećenom ili sumnjivom stanju.

### 8.9.3 Pozicija zapovjednika kod izvršenja brodarskog ugovora na vrijeme

Klauzula 9 u NYPE ugovoru naglašava da je prijevoznik odgovoran za plovību broda kao u slučaju kada vrši prijevoz za vlastiti račun. Slijedi da je u praksi zapovjednik broda odgovoran za plovību broda. U slučaju kašnjenja broda koje proizlazi ili se može protumačiti kao posljedica propusta zapovjednika, naručitelj može iskoristiti svoje pravo koje mu daje off-hire klauzula. NYPE off-hire klauzula daje za pravo naručitelju da prekine plaćati vozarinu za vrijeme izgubljeno u slučaju nasukanja broda.

Jedna od NYPE klauzula sadrži odredbu prema kojoj je naručitelj dužan ukrcati, složiti i trimovati teret pod nadzorom i na zadovoljstvo zapovjednika. Prema navedenoj odredbi, u slučaju oštećenja tereta uslijed lošeg slaganja, naručitelj neće odgovarati. U periodima niskih vozarina, neki naručitelji inzistiraju na dodavanje riječi "odgovornošću" nakon riječi "nadzorom" u navedenoj NYPE klauzuli, čime se cjelokupna odgovornost za operaciju ukrcaja tereta prebacuje s naručitelja na prijevoznika, osim u slučaju postojanja jasnih dokaza o propustima ili greškama glede ukrcaja/slaganja tereta na strani naručitelja. Navedena odgovornost prijevoznika pokriva, ne samo štete na teretu, već i štete na brodu nastale tijekom/uslijed operacija ukrcaja tereta.

### 8.10 Ugovor o prijevozu kontejnera kao ugovor o iskorištavanju pomorskih brodova

Tržište pomorskog kontejnerskog prijevoza osjetljivo je i promjenjivo. Izmjenjuju se razdoblja kada je potražnja za ovom vrstom prijevoza velika da bi potom uslijedila razdoblja u kojima ponuda značajno premašuje potražnju. Da bi opstali na tako turbulentnom tržištu, kontejnerski prijevoznici nerijetko moraju djelovati zajednički. To znači da sklapaju različite sporazume čiji je cilj uspostava i održavanje određene linije na kojoj više prijevoznika zajednički obavlja redoviti kontejnerski prijevoz. Na taj način se za svakoga prijevoznika smanjuju troškovi prijevoza, povećava učestalost (frekventnost) prijevoza na pojedinoj liniji, a povećava se i broj luka na određenoj ruti u kojima se kontejneri s teretom ukrcavaju i iskrcavaju na brod radi prijevoza. Iz toga je očito da i korisnici takvog prijevoza imaju velike koristi od međuprijevozničkih sporazuma o suradnji.

Sporazumi kontejnerskih prijevoznika o efikasnijoj i ekonomičnijoj eksploataciji pojedinih linija različiti su, ovisno o razini i složenosti suradnje. Tako dva ili više prijevoznika, udružujući svoje brodove, mogu osnovati konzorcij radi prijevoza na određenoj liniji. Konzorcij pomorskih prijevoznika definiran je i u okviru prava Europske unije, i to Uredbi Komisije (EC) br. 823/2000, izmijenjenoj Uredbom Komisije (EC) 611/2005, i to kao sporazum između dva ili više brodarskih prijevoznika koji pružaju međunarodne linijske brodarske usluge isključivo za prijevoz tereta, uglavnom u kontejnerima, koji se odnosi na jedan ili više putovanja, a čiji je cilj ostvarenje suradnje kroz zajedničko obavljanje prijevoznicičke usluge te koji unaprijeđuje uslugu koja bi, da nema konzorcija, bila pružena individualno od strane svakog člana, u svrhu racionalizacije poslovanja sklapanjem tehničkih, operativnih i/ili trgovačkih ugovora, uz izuzetak utvrđivanja fiksnih cijena.

Pojedinosti o geografskim obilježjima linije na kojoj se osniva konzorcij, redu plovidbe, lukama u koje se uplovljava na određenoj liniji kao i o drugim važnim pitanjima poslovanja i odnosa među prijevoznicima uređuje se posebnim sporazumom o raspodjeli brodskog prostora (tzv. vessel sharing agreement). Kod ovih sporazuma karakteristično je da svaki prijevoznik snosi troškove vezane uz brod kojeg je unio u konzorcij. Raspodjela dobiti od poslovanja među prijevoznicima vrši se ovisno o količini brodskog prostora za prijevoz tereta na svakom brodu koji je pojedini prijevoznik unio u konzorcij.

Prijevoznici mogu osnovati i tzv. linijske konferencije koje se razlikuju od konzorcija po tome što kod linijskih konferencija članovi utvrđuju i jedinstvenu cijenu svojih prijevoznicičkih usluga, što je i glavni cilj njihova udruživanja u konferencije. Na međunarodnoj razini uvjeti i način djelovanja linijskih konferencija uređeni su Konvencijom o Kodeksu ponašanja linijskih konferencija, sklopljenoj u Genevi 6.4. 1974. U okviru prava Europske unije, uvjeti osnivanja i poslovanja linijske konferencije pobliže

su uređene Uredbom 4056/86. Svrha uspostave konzorcija je, međutim, efikasan zajednički management brodova, odnosno transportnih kapaciteta prijevoznika udruženih u konzorcij koji održava određenu liniju. Cilj konzorcija nije uspostava jedinstvene cijene za prijevoznike usluge.

Ako se sporazum o međuprijevozničkoj suradnji odnosi na više u geografskom smislu različitih prijevoznih linija, tada se takav vid suradnje obično naziva Savezom (Alliance).

Često se određeni prijevoznik može naći u situaciji da u određenom trenutku na određenoj liniji nema dostatne potražnje za njegovim prijevozom (nema dovoljno tereta) u tolikoj mjeri da bi njemu, obzirom na troškove, ekonomski bilo neisplativo radi prijevoza na toj liniji angažirati čitav brod. U takvoj situaciji taj prijevoznik, kako bi zadržao svoju prisutnost na određenoj liniji a u isto vrijeme zadržao ekonomski smisao poslovanja, može na određeno vrijeme "unajmiti" određeni brodski prostor od drugoga prijevoznika. Na taj način se kao "prijevoznici" na određenoj liniji javljaju osobe koje uopće nemaju u vlasništvu ili posjedu brod za prijevoz na toj liniji, ali sa drugim osobama sklapaju ugovor o prijevozu tereta koji će onda, temeljem ugovora o prijevozu kontejnera moći ukrcati na brod nekog drugog prijevoznika s kojim su sklopili taj ugovor. Takvi "linijski prijevoznici bez broda" označavaju se kraticom NVOCC (prema engleskom nazivu Non Vessel Operating Common Carrier). Ugovor koji se u takvim prilikama sklapa uobičajeno se naziva engleskim nazivom slot charter. U narednom tekstu definirat će se ovaj ugovor, opisati njegova temeljna pravna obilježja i svrha te ukazati na njegove specifičnosti ali i sličnosti s nekim drugim ugovorima o iskorištavanju brodova.

Prije definiranja ugovora o prijevozu kontejnera (slot charter) potrebno je objasniti značenje riječi slot. Taj izraz u ovom kontekstu označava prostor na kontejnerskom brodu potreban za slaganje standardnog I.S.O. kontejnera od dvadeset stopa. Upravo je pravo korištenja mjesta na brodu za smještaj kontejnera (slotova) u svrhu prijevoza predmet ugovora. Ugovor o prijevozu kontejnera bismo stoga mogli definirati kao ugovor kod kojega jedna strana (naručitelj), uz naknadu, ima pravo iskorištavanja određenog broja slotova na brodu druge ugovorne strane (prijevoznika) radi prijevoza tereta u kontejnerima. Točno definiran brodski prostor, odnosno broj i dimenzije slotova bitan je element ovoga ugovora. Za označavanje ugovornih strana iz ovoga ugovora u ovoj definiciji korišteni su izrazi "naručitelj" (charterer) i "prijevoznik" (carrier) jer je to terminologija koju kod označavanja ugovornih strana iz ugovora o prijevozu koristi hrvatski Pomorski zakonik. U standardnim obrascima ugovora o prijevozu kontejnera umjesto izraza "prijevoznik" koristi se izraz "vlasnik" (owner) u smislu vlasnika broda.

Ugovor o prijevozu kontejnera može se zaključiti za određeno vrijeme ili za određeno putovanje (ili više putovanja). Često se ovaj ugovor sklapa u javnom linijskom prijevozu (dakle za točno određena putovanja) za određeno vrijeme (često pet i više godina) uz mogućnost produljenja trajanja. Obilježje ugovora o prijevozu kontejnera je upravo njegova dugotrajnost i činjenica da je on zapravo pravna podloga za dugotrajniju poslovnu suradnju dviju strana u cilju uspješnije eksploatacije određene prijevozne linije. U uvodnome dijelu diskutiralo se o svrsi sklapanja ugovora o prijevozu kontejnera. Prijevoznik koji u određenom trenutku a s obzirom na količinu tereta koju treba prevesti nema ekonomskog opravdanja za korištenjem čitavog broda, odlučit će se za sklapanje ugovora o prijevozu kontejnera na temelju kojega će dobiti pravo raspolagati određenom količinom mjesta za prijevoz kontejnera na brodu druge ugovorne strane. Za to će platiti određenu novčanu naknadu.

Međutim, u slučaju kada se više prijevoznika udružuje u konzorcij radi kontejnerskog prijevoza na određenoj liniji, ugovora o prijevozu kontejnera ima ponešto drugačije ciljeve i obilježja. U takvim slučajevima prijevoznici iz konzorcija jedni drugima međusobno (unakrsno) "iznajmljuju" slotove na brodovima. Koliko će slotova određeni prijevoznik moći koristiti na brodovima drugih članova konzorcija ovisi o kapacitetu broda (ili brodova) koji je svaki pojedini prijevoznik unio u konzorcij. U tom slučaju svrha ugovora je međusobna razmjena slotova prostora na brodu za smještaj i prijevoz kontejnera. Tada se ne može govoriti o plaćanju novčane naknade za pravo korištenja slotova na određenom brodu, jer se u zamjenu za novčanu naknadu daje također pravo na korištenje slotova na

drugom brodu. Ugovorne strane tada uzajamno postaju prijevoznik i naručitelj iz ugovora o prijevozu kontejnera. U praksi se može sklopiti "križni" (eng. cross, swap) ugovora o prijevozu kontejnera koji će obuhvatiti dvije ili više prijevoznčkih linija, pa će jedna strana, u zamjenu za slotove koje je prepustila drugoj strani zauzvrat.

Ugovor o prijevozu kontejnera se u svjetskoj pomorskoj trgovini pojavio u drugoj polovici šezdesetih godina prošloga stoljeća. U razdoblju koje je potom uslijedilo došlo je do brzog i značajnog razvitka kontejnerskog pomorskog prijevoza. To je dovelo do porasta važnosti ugovora o prijevozu kontejnera kao dokumenta koji sadrži međusobne obveze i prava pojedinih članova prijevoznčkih konzorcija. Ugovor o prijevozu kontejnera često rezultiraju reorganizacijom nekoliko prijevoznika koji obavljaju prijevoz na istoj prijevoznj liniji. Takva udruženja prijevoznika, odnosno snažni prijevoznčki konzorciji, mogu ugroziti princip tržišnog funkcioniranja trgovine na osnovi konkurencije i rezultirati ugrožavanjem ravnopravnosti na tržištu i stvaranjem monopola. Svi suvremeni nacionalni i međunarodni izvori prava načelno zabranjuju monopol i štite konkurentnost i pristup tržištu. U pravu Europske unije zabranjen je svaki sporazum i zajednička praksa poduzetnika koja ima za cilj ugrožavanje konkurencije.. Ipak, zbog specifičnosti pružanja usluga prijevoza morem, za pomorske konzorcije utvrđena je takozvana "konzorcijska iznimka". Posebni propisi EU preciznije određuju način i djelovanje pomorskih linijskih konzorcija, te neke temeljne odnose između članova konzorcija. Radi se o uredbi Komisije (EC) br. 823/2000, od 19.4.2000 o primjeni članka 81(3) ugovora na određene kategorije sporazuma, odluka i prakse linijskih brodarskih društava (konzorcija), te o uredbi Komisije (EC) br. 611/2005, od 20.4.2005. o izmjenama ranije navedene uredbe. Ovi su propisi ograničena trajanja, i prema kasnijoj uredbi, primjenjuju se do 25. travnja 2010., ali se njihovo trajanje može produljiti ako se to bude smatralo opravdanim. Prema tim propisima, sklapanje ugovora o prijevozu kontejnera između linijskih prijevoznika udruženih u konzorcij, smatra se jednim od tzv. "izuzetih sporazuma", za koje je izrijekom utvrđeno da se ne smatraju sporazumima koji bi ugrožavali slobodan pristup tržištu, pod uvjetom da su ti sporazumi usklađeni sa spomenutim propisima EU.

### **8.10.1 Osnovna obilježja i specifičnosti ugovora o prijevozu kontejnera**

Brodarski ugovori su prema sistematizaciji iz PZ-a., ugovori o prijevozu, i to ugovori o prijevozu stvari. Predmet ugovora o prijevozu kontejnera je upravo davanje dijela broskog prostora (određenog broja slotova) naručitelju od strane prijevoznika u svrhu smještaja tereta u kontejneru radi prijevoza. U "Slothire" formularu ugovora koji je izdao BIMCO, temeljna obveza brodovlasnika je da prepusti ugovorom određeni broj slotova naručitelju radi prijevoza kontejnera i tereta složenog u njima.

Naravno, naručitelj zauzvrat mora platiti određenu naknadu - vozarinu. Valja naglasiti da, u slučaju tzv. križnog (cross, swap) ugovora o prijevozu kontejnera nema plaćanja vozarine u smislu isplate određene svote novca kao naknade za ustupljene slotove, već se jedan prijevoznik drugome uzajamno obvezuju prepustiti na korištenje određeni broj slotova na svojim brodovima. Prijevoz tereta ipak je krajnji cilj koji naručitelj želi ostvariti sklapajući ovaj ugovor.

U okviru hrvatske sistematizacije ugovora o iskorištavanju brodova, ugovore o prijevozu kontejnera mogli bismo svrstati u brodarske ugovore kojima je ugovoren prijevoz tereta određenim brodskim prostorom. U tom smislu ugovor o prijevozu kontejnera je zapravo jedna varijanta tzv. space charter ugovora kod kojih brodovlasnik naručitelju daje na korištenje određeni brodski prostor, ali nikada čitav brodski prostor, jer bi se onda radilo o brodarskom ugovoru za cijeli brod. Osim u formi ugovora o prijevozu kontejnera, brodarski ugovor kojim je ugovoren prijevoz određenim brodskim prostorom postojao bi, primjerice, i kada se ugovori prijevoz tereta tako da se on smjesti u točno određeno jedno brodsko skladište ili u više takvih skladišta. Dakle, prema našem pravu, on spada u ugovore o prijevozu. Preciznije bi ipak bilo reći da je ugovor o prijevozu kontejnera ugovor o davanju na korištenje određenog broskog prostora za smještaj kontejneriziranog tereta u svrhu prijevoza.

Ugovor o prijevozu kontejnera se može zaključiti za određeno putovanje ili za više putovanja, i/ili za određeno vrijeme. Za ovaj tip brodarskog ugovora karakteristično je da se u praksi zaključuje ponajviše u linijskoj plovidbi, u pravilu za više putovanja na određenoj prijevoznicičkoj liniji, ali i da je često ograničen vremenski (na tri, pet, sedam i više godina). Kako smo već rekli, obilježje ugovora o prijevozu kontejnera je njegova stanovita dugotrajnost, odnosno činjenica da se na njemu zasniva jedan duži poslovni odnos. Duljina ugovora ovisi, između ostalog, i o trajanju koncesije za prijevoz tereta na određenoj liniji čiji je koncesionar određeni pomorski konzorcij.

Svrstavanje ugovora o prijevozu kontejnera u brodarske ugovore važno je zbog uređenja pravnih odnosa između stranaka toga ugovora ali i između stranaka ugovora o prijevozu kontejnera i eventualnih trećih osoba s kojima stranke ovog ugovora mogu stupiti u pravni odnos.

### **8.10.2 Prava i obveze stranaka iz ugovora o prijevozu kontejnera**

Već smo ranije napomenuli da je osnovna obveza prijevoznika iz ugovora da naručitelju stavi na raspolaganje određeni broj slotova, odnosno prostora na brodu za smještaj kontejnera radi prijevoza. Prijevoznik, dakako, ima obvezu kontejnere i teret uredno prevesti od ukrcajne do iskrcajne luke, sukladno ugovoru.

S obzirom na tehničke karakteristike i nosivost brodova, može biti važno kolika je težina svakog pojedinog kontejnera. Nije svejedno ni u komercijalnom pogledu je li kontejner koji zauzima prostor jednoga slota poluprazan ili pun tereta, odnosno lagan ili težak. Upravo zbog toga ugovori o prijevozu kontejnera često sadrže ograničenje i u pogledu ukupne težine kontejnera (uključujući teret u njima) koji se mogu smjestiti u dogovoreni broj slotova. Posljedično tome, može se dogoditi da naručitelj ne iskoristi sve slotove jer je jedan dio slotova koji su mu na raspolaganju iskoristio za smještaj teških kontejnera te tako dosegnuo ugovorenu granicu ukupne težine svih kontejnera koje ima pravo smjestiti na brod. U tome slučaju brodovlasnik (prijevoznik) ima pravo raspolagati svim neiskorištenim slotovima, pod uvjetom da ti slotovi moraju biti opet na raspolaganju tome naručitelju u sljedećoj luci u kojoj taj naručitelj eventualno, na temelju ugovora, ima pravo ukravati nove kontejnere s teretom u njima. Dakle, prijevoznik bi mogao s drugim zainteresiranim naručiteljima sklopiti nove ugovore o prijevozu kontejnera koji se odnose na iste slotove, ali mora voditi računa da ispoštuje ranije sklopljeni ugovor. Zanimljivo je usporediti to rješenje koje postoji u praksi ugovora o prijevozu kontejnera s rješenjem PZ-a koji u čl. 576., st. 3. određuje da se, u slučaju ukrcavanja manje količine tereta od ugovorene, vozarina plaća za cijelu ugovorenu količinu tereta. Međutim, u čl. 577., st. 1. PZ određuje da, ako se ukrca samo dio tereta određenog brodarskim ugovorom, a prijevoznik je raspolagao neiskorištenim dijelom brodskog prostora, ugovorena se vozarina razmjerno snižava. Ove odredbe PZ-a su dispozitivne prirode, o čemu svjedoči i odredba čl. 575., st. 1. koja određuje da se visina vozarine određuje ugovorom. Tu bi odredbu valjalo primijeniti i kod pitanja visine vozarine u slučajevima kada je ukrcao manje tereta od ugovorene količine.

Naručitelj može svoje slotove kontinuirano "popunjavati" kontejnerima u više luka u koje brod uplovljava u okviru plovidbe na određenoj liniji. Zbog toga prijevoznik ima obvezu da naručitelju što je prije moguće dostavi red plovidbe. Na taj način naručitelju ostaje dovoljno vremena da pripremi kontejnere za ukrcaj na brodske slotove, čime se štedi vrijeme i novac. O svim eventualnim očekivanim promjenama reda plovidbe prijevoznik mora pravovremeno obavijestiti naručitelja, uključujući i slučaj kada se brod povlači radi održavanja ili popravaka.

Prijevoznik iz ugovora ima i druge obveze. Primjerice, ti ugovori redovito sadrže klauzulu prema kojoj prijevoznik iz toga ugovora nastupa kao naručiteljev agent za poslove ukrcaja i iskrcaja kontejnera. To može biti važno u pogledu sklapanja poslova s lučkim slagačima. Prijevoznik iz ugovora o prijevozu kontejnera u ime naručitelja može potpisati dokument kojim potvrđuje primitak određenog broja kontejnera s teretom u nekoj luci u kojoj taj naručitelj krca kontejnere i tako "popunjava" slotove koji su mu na raspolaganju. Te klauzule prema kojima prijevoznik iz ugovora nastupa kao agent



naručitelja iz tog ugovora vrlo su važne jer ne treba smetnuti s uma da je naručitelj iz ugovora vrlo često ujedno i prijevoznik iz nekog drugog ugovora o prijevozu sklopljenog s trećom osobom (podbrodarski ili sub-charter ugovori). Te klauzule omogućuju nesmetano odvijanje tih podbrodarskih ugovora i njihovu efikasnu realizaciju.

Osim toga, ugovor može sadržavati i obvezu zapovjednika broda i/ili drugih članova posade da vode dnevnik i zapise koji se odnose na stanje kontejnera i brigu o njima. Takav dnevnik, odnosno zapis naručitelj svakodobno može dobiti na uvid. Kako se radi o komercijalnim djelima zapovjednika, odnosno drugih članova posade, za uredno izvršenje tih činidbi odgovara sam prijevoznik.

Neke od važnih obveze prijevoznika koje su uobičajene za svaki ugovor o prijevozu:

- mora uložiti dužnu pažnju da brod osposobi za plovidbu,
- ima obvezu odgovarajuće brige o teretu i kontejnerima tijekom ukrcaja, iskrcaja kao i za vrijeme dok su kontejneri i teret u njima na brodu,
- ako je to potrebno, mora osigurati električnu energiju i opremu potrebnu za održavanje određene temperature u kontejneru (hlađeni teret).

Ukoliko prijevoznik ne izvrši neku od svojih obveza pa zbog toga naručitelj pretrpi štetu na kontejneru i teretu u njima, dolaze do primjene odredbe prava koje su stranke u ugovoru odredile kao mjerodavno. U praksi se najčešće u pogledu utvrđenja temelja, opsega i granice odgovornosti za štetu ugovara primjena Haško-Visbyjskih pravila ili nacionalnih propisa Sjedinjenih Američkih Država.

Sve poreze, pristojbe i takse te druga slična plaćanja koja se moraju izvršiti radi realizacije ugovora, a koja se odnose na brod, dužan je platiti prijevoznik. Glavna obveza naručitelja iz ugovora o prijevozu kontejnera je plaćanje naknade za pravo raspolaganja slotovima, odnosno za smještaj kontejnera s teretom radi primjevoza.. Visina naknade kao i mjesto i vrijeme plaćanja pobliže se utvrđuju u ugovoru. Osim toga, ugovorom može biti utvrđena i obveza plaćanja dodatnih iznosa, primjerice iznosa za korištenje električne energije i opreme potrebne za održavanje određene temperature u kontejnerima, kako se teret u njima ne bi pokvario. Važno je naglasiti da naručitelj mora platiti vozarinu, odnosno naknadu za raspolaganje slotovima u svakom slučaju kada je putovanje započelo, i to bez obzira je li naručitelj doista iskoristio sve slotove, odnosno je li ih u cijelosti "popunio" kontejnerima s teretom.

Kao i kod drugih ugovora o prijevozu stvari, i kod ovog ugovora na naručitelju su sve obveze i odgovornosti koje se tiču tereta. To, između ostalog, znači da naručitelj mora kontejnere u dogovoreno vrijeme pripremiti za ukrcaj kao i to da naručitelj ima obvezu dati prijevozniku precizne i točne informacije i dokumentaciju koja se odnosi na teret i kontejnere. Prijevoz tereta koji nije smješten u kontejnerima u pravilu je ugovorom određen kao nedopušten, osim u slučaju kada na to pristane prijevoznik. Isto pravilo vrijedi i u pogledu prijevoza nestandardnih kontejnera, živih životinja, opasnih i štetnih tvari, radioaktivnih materijala itd. Samo po sebi se razumije da prijevoz opasnih i štetnih tvari, odnosno radioaktivnih materijala, i u slučaju prijevoznikova pristanka, može biti izvršen samo u skladu s primjenjivim nacionalnim i međunarodnim propisima. Ugovor često sadrži i odredbu prema kojoj prijevoznik ima ovlast otvoriti kontejner i izvršiti uvid u njegov sadržaj. O tako izvršenoj svojevrsnoj inspekciji prijevoznik mora obavijestiti naručitelja.

Ako bi brod u nekoj luci bio zadržan, odnosno zaplijenjen zbog toga što su se u kontejnerima prevezio teret koji je zabranjen (npr. droga) naručitelj mora platiti sve troškove koji zbog toga nastanu, uključujući i pribavljanje osiguranja radi oslobađanja broda. Vrlo važan problem današnjeg pomorskog prijevoza jest pitanje slijepih putnika (provuklica). Nakon njihova otkrivanja, troškovi njihova boravka na brodu, iskrcaja i transporta često nisu zanemarivi. Ugovori o prijevozu kontejnera redovito sadrže klauzulu prema kojoj troškovi u vezi sa slijepim putnicima padaju na stranu prijevoznika, osim ako slijepi putnik nije dospio na brod tako što se sakrio u kontejner prije ukrcaja toga kontejnera na brod, u kojem slučaju spomenute troškove mora podmiriti naručitelj.

Općenito bi se moglo reći da na naručitelju leže sve obveze i odgovornosti koje se odnose na ispravnost kontejnera i tereta u njima. U tom smislu, naručitelj je obavezan nadoknaditi prijevozniku štetu koja je prouzročena neodgovarajućim slaganjem tereta u kontejnere. To uključuje i štetu na prijevoznikovu brodu ali i štetu na teretu drugih naručitelja. U potonjem slučaju naručitelj zapravo mora obešteti prijevoznika ako je ovaj morao isplatiti naknadu štete drugim ovlaštenicima oštećenog tereta. Ukoliko teret u kontejnerima nepažnjom naručitelja nije složen, pričvršćen, osiguran i upakiran u skladu s odredbama primjenjivog prava pa zbog toga prijevoznik pretrpi štetu (npr. zbog zadržavanja broda u luci), naručitelj i takvu štetu mora naknaditi prijevozniku. Isto vrijedi i ako uslijed nepažljivog postupanja naručitelja ili osoba za koje naručitelj odgovara, dođe do kontaminacije broda ili drugog tereta. Npr. odgovornost naručitelja postoji ako je teret u vrijeme slaganja u kontejner kontaminiran nametnicima koji se tijekom prijevoza prošire na brod i druge terete, a postojanje tih nametnika je naručitelj dužnom pažnjom pri slaganju tereta u kontejner mogao otkriti i/ili spriječiti. Valja naglasiti da u praksi pri ukrcaju ili iskrcaju kontejnera naručitelj nema kontrolu niti kontakta sa lučkim sлагаčima. Pri tim operacijama, kako je već navedeno, prijevoznik nastupa kao agent naručitelja. Upravo zbog toga naručitelj, prema ugovornim klauzulama, u pravilu neće biti obavezan naknaditi prijevozniku štetu koja je nastala pogreškom lučkih sлагаča a koju prijevoznik nije od njih mogao naknaditi.

Ugovori o prijevozu kontejnera, kao i većina drugih ugovora o prijevozu, redovito sadrže klauzulu o zakonskom založnom pravu - privilegiju prijevoznika na kontejnerima i teretu naručitelja, kao sredstvo osiguranja tražbina koje prijevoznik ima prema naručitelju (ili osobama za čija djela odgovara naručitelj) na temelju ugovora. Napomenimo da je naručitelj obavezan plaćanja svih poreza, taksi, pristojbi i sličnih davanja koja su neophodnih radi izvršenja ugovora a koja se odnose na kontejnere i teret složen u njima.

### **8.10.3 Međusobni pravni odnosi stranaka ugovora o prijevozu kontejnera i trećih osoba**

Stranke ugovora o prijevozu kontejnera tijekom izvršenja toga ugovora mogu stupiti u pravne odnose s trećim osobama. U tom kontekstu važno je imati na umu činjenicu da naručitelj iz slot charter ugovora rijetko prijevozniku na teret predaje svoj vlastiti teret složen u kontejnere. Naprotiv, naručitelj iz ugovora je zapravo sklopio ugovor o prijevozu kontejneriziranog tereta s nekom drugom osobom (tzv. podbrodarski ugovor - subcharter) i ugovor mu je neophodan kako bi izvršio taj drugi, podbrodarski ugovor o prijevozu. U tom smislu naručitelj iz ugovora o prijevozu kontejnera ujedno je i prijevoznik iz tog drugog podbrodarskog ugovora o prijevozu stvari jer se obvezao taj teret prevesti. Postavlja se pitanje moguće odgovornosti prijevoznika iz ugovora prema podnaručitelju, odnosno naručiteljevom klijentu (onoj osobi s kojom je naručitelj sklopio podbrodarski ugovor i čiji je teret naručitelj predao prijevozniku iz ugovora). To pitanje može biti aktualno u slučaju da dođe do gubitka, manjka, oštećenja na teretu ili do zakašnjenja u prijevozu. Odgovornost prijevoznika za štete na teretu temelji se na pretpostavljenoj krivnji. Prijevoznik će se osloboditi odgovornosti ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potječu iz uzroka kje nije mogao spriječiti niti otkloniti dužnom pažnjom. Odgovornost prijevoznika je ograničena i po visini - maksimalno do iznosa od 666,67 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po koletu ili jedinici oštećenoga manjkajućeg ili izgubljenog tereta ili tereta predanog sa zakašnjenjem, odnosno 2 obračunske jedinice Posebnih prava vučenja po kilogramu težine oštećenog, manjkajućeg ili izgubljenog tereta, s time da se primjenjuje iznos koji je viši. Kod kontejneriziranog tereta, pod jedinicom tereta smatra se koletu ili jedinica tereta navedena u teretnici ako je u teretnici navedeno koletu ili jedinica tereta sadržana u kontejneru. Međutim, ako u teretnici nije navedeno koletu ili jedinica tereta, tada se pod jedinicom tereta smatra sam kontejner. Odredbe o odgovornosti prijevoznika sadržane su u čl. 547.-574. PZ-a i najvećim dijelom sačinjene su po uzoru na Haško-Visbyjskih pravila. Prijevoznik iz ugovora o prijevozu kontejnera nije ni u kakvoj izravnoj ugovornoj vezi s podnaručiteljem. Ipak, postoji mogućnost njegove odgovornosti za štete na teretu, odnosno za zakašnjenje. Tako odredba članka 452 PZ-a daje ovlast naručitelju iz brodarskog ugovora (ugovora o prijevozu kontejnera je brodarski ugovor) da ugovori s trećom osobom ugovor o prijevozu

stvari brodom na koji se odnosi broderski ugovor. Za obveze iz toga ugovora odgovara i brodar trećim osobama prema propisima čija se primjena ne može sporazumom stranaka isključiti i prema uvjetima uobičajenim za takvu vrstu prijevoza. Prijevoznik iz ugovora ovdje ima ulogu brodara - glavne odgovorne osobe iz ugovora o iskorištavanju brodova. Brodar je definiran u t. 32. članka 5. PZ-a kao fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda. Ako se obveze brodara povećaju, naručitelj odgovara brodaru za te povećane obveze. Ako je trećoj osobi s kojom je bio sklopljen podbroderski ugovor bio poznat broderski ugovor, tada brodar toj osobi odgovara samo u granicama broderskog ugovora i pravnih propisa čija se primjena ne može isključiti sporazumom stranaka.

Dakle, za prijevoznika iz ugovora o prijevozu kontejnera postoji opasnost da bude podvrgnut tužbi treće osobe za naknadu štete na teretu koji mu je predao "njegov" naručitelj. Kako bi ublažili ili otklonili tu opasnost, na inzistiranje prijevoznika, u ugovore unosi se klauzula kojom naručitelj jamči da treća osoba neće protiv prijevoznika istaknuti tražbinu za naknadu štete na teretu. Akodo toga ipak dođe, utvrđuje se obveza naručitelja iz ugovora da obešteti prijevoznika iz toga ugovora u pogledu svih iznosa koje je ovaj morao isplatiti trećim osobama na ime naknade štete na teretu kao i u pogledu svih drugih štetnih posljedica takvih tražbina trećih osoba. Primjerice, zbog tražbine iz ugovora o prijevozu stvari naručitelj iz podbroderskog ugovora može tražiti privremenu mjeru zaustavljanja broda. Zaustavljanje broda može prijevozniku iz ugovora o prijevozu kontejnera prouzročiti znatne troškove koje bi mu naručitelj iz toga ugovora morao naknaditi. Istovremeno bi naručitelj iz ugovora o prijevozu kontejnera imao obvezu što hitnijeg davanja zamjenskog osiguranja kako bi prijevoznikov brod bio što prije oslobođen od zaustavljanja u cilju nastavka putovanja. Dodatnu zaštitu za prijevoznika predstavljaju i klauzule kojima se naručitelj iz ugovora obvezuje da u teretnicama koje izdaje za prijevoz tereta u kontejnerima a kojeg na temelju ugovora ukrcava na brod prijevoznika, ni na koji način neće uspostavljati ugovorni odnos između prijevoznika i podnaručitelja. Osobito u tim teretnicama naručitelj ne smije kao prijevoznika označiti osobu koja je prijevoznik iz ugovora. Pored toga, na temelju ugovora, naručitelj iz toga ugovora mora u teretnicama izdanim na temelju podbroderskog ugovora staviti tzv. Paramount klauzulu kojom se utvrđuje primjena Haaških ili Haaško-Visbyjskih pravila, kao i tzv. Himalaya klauzulu ili drugu sličnu klauzulu kojom se prijevoznik iz ugovora o prijevozu kontejnera može koristiti svih povlasticama iz teretnice jednako kao i sam izdavatelj teretnice, odnosno klauzula kojom se osigurava zaštita prijevoznika iz ugovora od tužbi za naknadu štete koje bi se zasnivale na njegovoj izvanugovornoj odgovornosti.

Kako prijevoznik iz ugovora o prijevozu kontejnera često koristi usluge trećih osoba (agenata, podugovarača itd.) pri izvršenju nekih od svojih ugovornih obveza, postavlja se pitanje odgovornosti tih trećih osoba prema naručitelju iz ugovora u slučaju štete na teretu, ili zakašnjenja. Ugovori o prijevozu kontejnera redovito sadrže klauzulu prema kojoj naručitelj jamče da tražbine za naknadu štete na teretu, uključujući i štete zbog zakašnjenja, neće istaknuti protiv tih trećih osoba nego jedino protiv prijevoznika. To jamstvo naručitelj daje i u pogledu mogućih tužbi za naknadu štete podignutih od strane trećih osoba s kojima naručitelj sklapa podbroderske ugovore a koje bi bile istaknute protiv prijevoznikovih agenata, podugovarača i drugih osoba koje rade za prijevoznika. Jamstvo se odnosi i na (ne)podnošenje tužbi protiv radnika zaposlenih kod prijevoznika iz ugovora.

Konačno, može se postaviti i pitanje prava naručitelja iz ugovora da sklopi s trećom osobom pod-slot charter ugovor, kojim bi naručitelj slotove kojima može raspolagati na temelju ugovora o prijevozu kontejnera "prenio" na raspolaganje nekome drugome. Kolokvijalno, iako ne pravnički najtočnije, takve bi se ugovore moglo nazvati ugovorima o podnajmu slotova. Praksa je utvrdila prevladavajuće rješenje prema kojima naručitelj to može učiniti samo uz prethodnu suglasnost prijevoznika.

Ugovori o prijevozu kontejnera nastali su kao rezultat potreba i promjena u svjetskoj pomorskoj trgovini i rezultat su nastojanja pomorskih poduzetnika za ostvarenjem efikasnijeg i ekonomičnijeg prijevoza. Osobito je značajna uloga ugovora u uspješnijem razvoju međunarodnoga pomorskog linijskog prijevoza stvari.

Kako su ti ugovori jedan tip brodarskih ugovora kojima se ugovara prijevoz određenim brodskim prostorom, na ugovore može se primijeniti propisi koji vrijede za sve brodarske ugovore. S druge strane, neke specifičnosti toga ugovora dovele su do određenih posebnih pravnih rješenja nastalih i uvriježenih u pomorskoj praksi. Upravo je ugovor o prijevozu kontejnera dokaz kako općeprihvaćena poslovna praksa često sama kreira i kvalitetno uređuje pravne odnose.

Pomorski poduzetnici najčešće sklapaju ove ugovore radi ostvarenja jednog od dva temeljna cilja. Kao prvo, on može poslužiti kao osnovni, mada ne i jedini, dokument kojim se ustanovljuju prava i obveze više prijevoznika udruženih u konzorcij radi održavanja jedne ili više pomorskih linija za prijevoz tereta. Tako se ostvaruje racionalizacija poslovanja (svaki prijevoznik ima manje troškova, ulaže manji broj brodova za održavanje linije a ostvaruje se veća frekventnost linija). To ide na ruku i korisnicima prijevoza na tim linijama. U tom kontekstu ovaj ugovor je jedno od sredstava okrupnjavanja tržišta pomorskog prijevoza stvari.

Drugi važni cilj koji se ostvaruje ovim ugovorima jest osiguranje poslovanja i tzv. prijevoznicima bez broda, (npr. špediterima) koji mogu sklapati ugovore o pomorskom prijevozu tereta sa svojim klijentima a da nemaju u posjedu niti jedan brod ili pak nemaju dovoljno tereta da bi im bilo isplativo angažirati čitav brod. Potpuno suprotno od prve opisane svrhe sklapanja ugovora o prijevozu kontejnera, u ovom slučaju taj ugovor pomaže opstanku na tržištu i tzv. "manjih" prijevoznika, odnosno pomorskih poduzetnika.

Bez obzira na cilj koji se njime želi ostvariti, ovaj ugovor karakterizira činjenica da se radi o ugovorima koji u pravilu imaju višegodišnji vijek trajanja i koji su vezani za više putovanja na određenim prijevozničkim linijama. Suvremeni ugovori o prijevozu kontejnera već su visoko standardizirani. Nesumnjivo je da će s daljnjim razvitkom svjetske trgovine uloga ovaog ugovora u budućnosti biti još značajnija. To će vjerojatno značiti i potrebu za još preciznijim pravnim uređenjem ovog ugovora ali i za promptnim davanjem odgovora na sporna pitanja koja će se u sklapanju i izvršenju ovog ugovora neminovno javljati u praksi.

### 8.11 Prijevoz putnika i prtljage

Za razumijevanje odredaba o prijevozu putnika i njihove prtljage pojedini uporabljeni izrazi imaju ovo značenje:

- prijevoznik je osoba koja sklapa ugovor o prijevozu ili u čije se ime taj ugovor sklapa, bilo da on sam stvarno obavlja prijevoz bilo da ga obavlja preko stvarnog prijevoznika,
- stvarni prijevoznik jest osoba različita od prijevoznika bilo da je vlasnik broda, naručitelj, osoba koja iskorištava brod koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili samo dio prijevoza,
- putnik je osoba koja se prevozi brodom na temelju ugovora o prijevozu ili koja prati vozilo ili žive životinje koje se prevoze na temelju ugovora o prijevozu stvari,
- prtljaga je stvar uključujući i vozilo koje se prevozi na temelju ugovora o prijevozu, osim:
  - stvari i vozila koja se prevoze na temelju ugovora o zakupu, na temelju teretnice, prtljažnice ili druge prijevozne isprave ili ugovora koji se u prvom redu odnosi na prijevoz stvari, i
  - živih životinja,
- ručna prtljaga jest prtljaga koju putnik ima u svojoj kabini ili koju on čuva ili nadzire, uključujući i prtljagu koja se nalazi u vozilu ili na vozilu,

- šteta zbog zakašnjenja jest materijalna šteta koja je prouzročena zato što prtljaga nije uručena putniku u razumnom roku, računajući od dana dolaska broda na kojemu se prtljaga prevozila ili je trebalo da se prevozi, ali ne obuhvaća zakašnjenje uzrokovano obustavom rada, štrajkom ili sličnim događajima.

Ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik se obvezuje putnika prevesti brodom, a putnik platiti prevozninu. Visina prevoznine određuje se ugovorom. Prijevoznik je dužan izdati putniku, na njegov zahtjev, putnu kartu. Putna karta može glasiti na ime ili na donositelja. Predmnijeva se da sadržaj putne karte odgovara sklopljenom ugovoru, dok se ne dokaže protivno. Nepostojanje, neispravnost ili gubitak putne karte ne utječu na postojanje, valjanost i na sadržaj ugovora o prijevozu. Prigovor protiv sadržaja putne karte na donositelja može se staviti samo pri njezinu izdavanju. Putna karta koja glasi na ime ne može se prenijeti na drugu osobu bez pristanka prijevoznika.

Putnik koji se ukrca bez putne karte što ju je morao nabaviti prije ukrcaja, dužan je odmah se javiti zapovjedniku ili drugome ovlaštenom članu posade broda. Putnika bez putne karte zapovjednik broda može iz opravdanih razloga iskrcati. Putnik bez putne karte plaća prevozninu od luke ukrcaja do luke iskrcaja, a ako se nije na vrijeme javio zapovjedniku ili drugome ovlaštenom članu posade broda, dužan je platiti dvostruku prevozninu za prijeđeni put. Lukom ukrcaja putnika smatra se polazna luka broda, ako se ne može utvrditi da se putnik ukrcao na kojoj drugoj luci.

Putnik može odustati od ugovora ako brod ne započne putovanje u granicama unutarnjih morskih voda Republike Hrvatske – jedan sat poslije vremena koje je određeno ugovorom ili redom plovidbe, a izvan tih granica – dvanaest sati poslije vremena koje je određeno ugovorom ili redom plovidbe. U ovom slučaju putnik ima pravo na povrat prevoznine. Ako je do zakašnjenja početka putovanja broda došlo namjerno ili krajnjom nepažnjom prijevoznika, odnosno osoba koje rade za prijevoznika, prijevoznik je dužan putniku nadoknaditi štetu. Prevoznina se ne vraća ako putnik ne dođe na brod do odlaska broda ili ako za puta izostane od putovanja.

Prijevoznik je dužan vratiti prevozninu putniku čija karta glasi na ime ako putnik odustane od putovanja u plovidbi u granicama unutarnjih morskih voda Republike Hrvatske šest sati prije početka putovanja, a u plovidbi izvan tih granica – tri dana prije početka putovanja. U slučaju odustajanja od putovanja prijevoznik ima pravo zadržati najviše do 10% svote prevoznine. Ako je putna karta izdana na donositelja, prijevoznik je dužan, ako drugačije ne proizlazi iz putne karte, vratiti prevozninu putniku, uz uvjet da je odustao od putovanja jedan sat prije početka putovanja. U slučaju odustajanja od putovanja prijevoznik ima pravo zadržati najviše do 10% svote prevoznine.

Ako je tijekom putovanja došlo do prekida putovanja iz razloga za koje nije odgovoran putnik, a prekid traje više od 12 sati u granicama unutarnjih morskih voda Republike Hrvatske, a tri dana na putovanjima izvan tih granica, putnik ima pravo:

- zahtijevati da ga prijevoznik svojim ili drugim prikladnim prijevoznim sredstvom, zajedno s prtljagom, preveze do mjesta odredišta,
- zahtijevati da ga prijevoznik, zajedno s prtljagom, u primjerenom roku vrati u polaznu luku i da mu vrati prevozninu,
- odustati od ugovora i tražiti da mu prijevoznik vrati prevozninu.

Ako je do prekida putovanja došlo namjerno ili krajnjom nepažnjom prijevoznika, odnosno osoba koje rade za prijevoznika, prijevoznik je dužan nadoknaditi putniku štetu. Putnik koji traži vraćanje prevoznine dužan je, u plovidbi u granicama unutarnjih morskih voda Republike Hrvatske najkasnije u roku od tri dana, a u plovidbi izvan tih granica najkasnije u roku od sedam dana od dana kad je putovanje završeno, zahtijevati od prijevoznika pisanim putem vraćanje prevoznine, odnosno naknadu štete ili u tim rokovima podnijeti tužbu sudu. Pisani zahtjev za povratak u mjesto polaska, odnosno za nastavljjanje putovanja putnik je dužan dostaviti prijevozniku u roku od 24 sata poslije proteka rokova. Putnik koji ne postupi na navedeni način, gubi pravo tražiti od prijevoznika naknadu štete, povrat prevoznine,

odnosno nastavljanje putovanja ili vraćanje u polaznu luku. Odredbe o odgovornosti prijevoznika za smrt ili tjelesne ozljede putnika primjenjuju se i kad se prijevoz obavlja besplatno. Prijevoznik odgovara za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, za oštećenje, manjak ili gubitak prtljage ako se događaj koji je prouzročio štetu dogodio za prijevoza te za zakašnjenje u predaji prtljage putniku ako se šteta, odnosno zakašnjenje može pripisati krivnji prijevoznika ili osoba koje rade za prijevoznika. Osoba koja traži naknadu štete mora dokazati da se događaj koji je prouzročio štetu dogodio u tijeku prijevoza te visinu štete.

Prijevoznik odgovara za štetu što je svojom krivnjom prouzroče osobe koje rade za prijevoznika za obavljanja njihovih dužnosti. Krivnja prijevoznika pretpostavlja se dok se ne dokaže protivno, ako su smrt ili tjelesna ozljeda putnika ili oštećenje, manjak ili gubitak ručne prtljage te zakašnjenje u njezinoj predaji putniku nastali neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broda. Krivnja prijevoznika za štetu zbog oštećenja, manjka ili gubitka ostale prtljage te zbog zakašnjenja u predaji te prtljage putniku pretpostavlja se dok se ne dokaže protivno, bez obzira na narav događaja koji je tu štetu prouzročio.

Prijevoznik odgovara putniku za štetu zbog oštećenja, manjka ili gubitka stvari od vrijednosti te za zakašnjenje u predaji tih stvari putniku (novac, vrijednosni papiri, zlato, srebro, dragulji, nakit, umjetnički predmeti) jedino ako ih je primio na čuvanje. Za stvari koje su primljene na čuvanje prijevoznik je dužan izdati pisanu potvrdu. Za prtljagu primljenu na čuvanje prijevoznik je dužan, na zahtjev putnika, izdati prtljažnicu. Prtljažnica mora sadržavati vrstu i broj koleta. Predmnijeva se da su podaci u prtljažnici istiniti dok se ne dokaže protivno. Ako prtljaga nakon završetka putovanja ne bude preuzeta ili odnesena s broda, prijevoznik ju je dužan, na trošak i rizik putnika, sam čuvati ili predati na čuvanje prikladnom čuvaru.

Ako prijevoznik dokaže da su smrt ili tjelesna ozljeda putnika, oštećenje, manjak ili gubitak prtljage ili zakašnjenje u predaji prtljage putniku u cijelosti ili djelomično prouzročeni krivnjom putnika ili njegovim ponašanjem koje se ne može smatrati uobičajenim, sud će isključiti, odnosno ublažiti prijevoznikovu odgovornost. Odgovornost prijevoznika u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika ograničava se, u svim slučajevima, na 175.000 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po putniku i putovanju. Ako se naknada štete dosuđuje u obliku rente kapitalizirana svota rente ne može premašiti navedenu svotu. Svota gore navedena služi za namirenje svih vjerovnika čije se tražbine temelje na događajima nastalim tijekom jednoga putovanja. Odgovornost prijevoznika za štetu nanесenu prtljazi zbog njezina oštećenja, manjka ili gubitka ili zakašnjenja u predaji prtljage putniku ograničava se u svim slučajevima (npr. za ručnu prtljagu – 1.800 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po putniku i putovanju, za vozila, uključujući i prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu na – 10.000 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po vozilu i putovanju, za ostalu prtljagu – 2.700 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po putniku i putovanju).

Gore navedene svote ne primjenjuje se na odgovornost prijevoznika i na naknadu štete za stvari od vrijednosti. Prijevoznik i putnik mogu ugovoriti da će prijevoznik odgovarati prema prethodno navedenom tek nakon odbitka franšize ne veće od 300 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja u slučaju štete prouzročene vozilu i ne veće od 135 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po putniku u slučaju štete prouzročene drugoj prtljazi zbog njezina oštećenja, manjka, gubitka ili zakašnjenja u predaji putniku. Svota franšize odbija se od visine odštete koja pripada putniku. Ove se ne primjenjuju na stvari od vrijednosti. Prijevoznik gubi pravo da se koristi ograničenjem odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je prijevoznik učinio, bilo u namjeri da uzrokuje štetu bilo bezobzirno znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastati. Prijevoznik i putnik mogu izričito i pisanim putem ugovoriti veću svotu ograničenja odgovornosti od navedenih svota. Kamate i troškovi postupka dosuđeni putniku u parnici za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, oštećenja, manjka ili gubitka prtljage te zbog zakašnjenja u predaji prtljage putniku isplaćuju se u punoj svoti, i to pored svote koju je prijevoznik dužan platiti. Ako je tužba podnesena protiv osoba koje rade

za prijevoznika za štete predviđene odredbama ovoga Zakonika o prijevozu putnika i prtljage, te se osobe, ako su radile u okviru poslova koje obavljaju na brodu, mogu koristiti isključenjem ili ograničenjem odgovornosti na koje se može pozvati prijevoznik. Osobe koje rade za prijevoznika ili stvarnog prijevoznika ne mogu se pozivati na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji su te osobe učinile, bilo u namjeri da prouzroče štetu bilo bezobzirno znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastati. Granice odgovornosti koje prijevoznik i putnik ugovore ne odnose se na osobe koje rade za prijevoznika.

Prijevoz putnika i ručne prtljage obuhvaća vrijeme za koje se putnik nalazi na brodu, vrijeme za koje se obavljaju rad-nje ukrcavanja i iskrcavanja putnika te vrijeme za koje se obavlja prijevoz putnika vodenim putem od obale do broda i obratno, ako je cijena tog sporednog prijevoza uračunata u cijenu putne karte, ili ako prijevoznik stavi putniku na raspolaganje brod koji se iskorištava za taj prijevoz. Prijevoz putnika ne obuhvaća vrijeme za koje se putnik nalazi u putničkoj lučkoj stanici ili na kakvom drugom lučkom uređaju na obali. Pored navedenog vremena prijevoz ručne prtljage obuhvaća i vrijeme između trenutka otkad je prijevoznik prtljagu na kopnu ili brodu primio na čuvanje do trenutka kad ju je predao putniku.

Kad postoji osnova za primjenu granica odgovornosti, te granice odgovornosti važe za ukupnu svotu odštete koja se može postići u okviru svih ugovornih i izvanugovornih tužbi podnesenih po osnovi odgovornosti zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika ili oštećenja, manjka ili gubitka prtljage ili zakašnjenja u predaji prtljage putniku. Pri prijevozu koji je obavio stvarni prijevoznik ukupna svota odštete koja se može ostvariti od prijevoznika ili stvarnog prijevoznika te od osoba koje za njih rade, a koje su obavljale svoju službenu dužnost, ne može biti veća od najveće svote odštete koja se može tražiti bilo od prijevoznika bilo od stvarnog prijevoznika, s tim što nijedna od tih osoba ne odgovara preko granice koja se na nju može primijeniti. U svim slučajevima kad se osobe koje rade za prijevoznika ili za stvarnog prijevoznika mogu pozvati na ograničenje odgovornosti, ukupna svota odštete koja se može dobiti od prijevoznika, ili eventualno od stvarnog prijevoznika i osoba koje rade za njih ne može prijeći to ograničenje. Putnik je dužan uputiti pisani prigovor prijevozniku ili njegovu opunomoćeniku:

- ako je prtljazi nanescena vidljiva šteta,
- kad je u pitanju ručna prtljaga – prije ili u trenutku njezina iskrcaja,
- kad je u pitanju ostala prtljaga – prije ili u trenutku, njezina izdavanja,
- ako šteta nanescena prtljazi nije vidljiva ili u slučaju gubitka prtljage – 15 dana od dana iskrcaja ili izdavanja ili od dana kad je prtljaga trebala biti izdana.

Ako putnik ne postupi prema navedenom, pretpostavlja se, dok se ne dokaže protivno, da je prtljagu primio u ispravnom stanju. Pisani prigovor nije potreban ako je stanje prtljage utvrđeno u nazočnosti obiju strana u trenutku njezina preuzimanja. Putnik može izjaviti da smatra da je prtljaga izgubljena ako mu nije predana u roku od 30 dana od dana završetka putovanja. Putnik ima pravo, pri davanju izjave zahtijevati od prijevoznika da ga obavijesti o pronalasku prtljage, ako se ona pronađe u roku od jedne godine od dana isplate naknade štete za gubitak prtljage. U roku od 30 dana od dana primitka obavijesti o nalasku prtljage putnik može zahtijevati predaju prtljage, uz plaćanje troškova prijevoza, u mjestu koje on odredi. Putnik koji preuzme pronađenu prtljagu dužan je prijevozniku vratiti svotu koja mu je plaćena na ime naknade štete za gubitak prtljage, uz odbitak vozarine koja mu je bila vraćena, ali zadržava pravo na naknadu štete za zakašnjenje u predaji prtljage. Ako putnik nije postavio zahtjev, prijevoznik ima pravo slobodno raspolagati prtljagom.

Svaka ugovorna odredba sklopljena prije nastupanja slučaja koji je prouzročio smrt ili tjelesnu ozljedu putnika ili oštećenje, manjak ili gubitak njegove prtljage ili zakašnjenje u predaji prtljage putniku, sa svrhom oslobođenja prijevoznika odgovornosti prema putniku ili određivanja niže svote ograničenja odgovornosti od svote kako je prethodno navedeno, ili radi prenošenja na drugog tereta dokazivanja koji pada na prijevoznika ništava je. Ovo se primjenjuje na sve ugovorne i izvanugovorne zahtjeve koji su po bilo kojoj osnovi postavljeni prema prijevozniku za štetu prouzročenu smrću ili



tjelesnom ozljedom putnika, za oštećenje, manjak ili gubitak prtljage te za štetu zbog zakašnjenja u predaji prtljage putniku. Prijevoznik ima pravo zadržati i prodati prtljagu koja mu je predana na prijevoz i stvari od vrijednosti što ih je primio na čuvanje za namirenje svojih tražbina u vezi s prijevozom putnika, prtljage i čuvanjem stvari od vrijednosti.

## 8.12 Drugi pomorski plovidbeni poslovi

Odredbe u narednom tekstu primjenjuju se na ugovore koje sklapaju ugovaratelj posla i brodar, a kojim se brodar obvezuje da će brodom obaviti kakav posao koji se ne odnosi na prijevoz putnika, prtljage, stvari ili tegljenje, a ugovaratelj posla obvezuje se da će platiti naknadu. Ovakav ugovor može se sklopiti i na vrijeme. Ako nije drugačije ugovoreno, brodar odgovara za sposobnost broda za plovidbu. Brodar odgovara za radnje i propuste osoba koje u izvršenju ugovora rade za brodara kao za vlastite radnje i propuste, ako među strankama nije drugačije ugovoreno. Osobe koje rade za brodara odgovaraju za smrt i tjelesne ozljede ugovarateljevih osoba koje se nalaze na brodu u okviru izvršenja ugovora, prema odredbama o odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede članova posade. Odredbe o vozarini za prijevoz stvari na odgovarajući se način primjenjuju i na ugovore o drugim plovidbenim poslovima.

## 8.13 Zakup

Ugovorom o zakupu broda, zakupodavatelj daje zakupoprimatelju brod na uporabu, uz plaćanje zakupnine, radi obavljanja plovidbene djelatnosti. Ugovor o zakupu broda mora biti sklopljen u pisanom obliku. Zakupodavatelj je dužan predati zakupoprimatelju brod u takvu stanju da se može iskoristavati prema ugovorenoj ili uobičajenoj namjeni. Brod se, ako nije drugačije ugovoreno, predaje bez posade. Troškove pogona broda snosi zakupoprimatelj. Zakupoprimatelj je dužan održavati brod za trajanja ugovora i nakon proteka ugovora vratiti brod u stanju i mjestu u kojem ga je primio. Zakupoprimatelj ne odgovara za redovno trošenje broda. Zakupoprimatelj ne snosi troškove popravka broda potrebnog za uklanjanje skrivenih mana broda koje su postojale u vrijeme kad mu je brod predan na uporabu niti snosi štetu za gubitak broda zbog djelovanja više sile.

Za štetu nastalu zbog mana koje čine brod nesposobnim ili smanjuju njegovu sposobnost za ugovoreno ili uobičajeno iskorištavanje, a postojale su u vrijeme predaje broda zakupoprimatelju, odgovara zakupodavatelj, ako ne dokaže da te mane nije mogao otkriti dužnom pažnjom. Ako se brod daje u zakup, posada je dužna izvršavati naloge zakupoprimatelja ako je to u ugovoru o zakupu predviđeno. Zakupoprimatelj ima pravo mijenjati posadu. U slučaju sumnje je li sklopljen ugovor o zakupu broda ili brodarski ugovor smatra se da je sklopljen brodarski ugovor. Zakupnina se plaća mjesečno unaprijed, računajući od dana kad počne teći. Zakupnina ne pripada zakupodavatelju dok je zakupoprimatelj spriječen rabiti brod krivnjom zakupodavatelja ili zbog skrivene mane broda koja je postojala u trenutku predaje broda zakupoprimatelju. Ako zakupoprimatelj ne plati zakupninu o dospelosti, zakupodavatelj može odmah tražiti naplatu zakupnine ugovorene za cijelo vrijeme trajanja ugovora o zakupu broda ili može odustati od ugovora. Ugovor o zakupu broda može se sklopiti na određeno ili na neodređeno vrijeme, za jedno ili za više putovanja.

Ugovor o zakupu broda prestaje u slučaju propasti broda, njegove trajne nesposobnosti za iskorištavanje i u slučaju više sile koja onemogućuje iskorištavanje broda za vrijeme zakupa. Ako popravci broda koje snosi zakupodavatelj traju predugo, ili se predviđa da će trajati predugo, zakupoprimatelj može odustati od ugovora. Ako zakupoprimatelj ne vrati zakupodavatelju brod nakon proteka ugovora o zakupu, dužan je za prekoračeno vrijeme platiti naknadu u visini dvostruke zakupnine. Ako je zakupoprimatelj kriv za zakašnjenje u vraćanju broda, odgovara zakupodavatelju i za svaku štetu iznad svote navedene prethodno. Nagrada za spašavanje koje je obavljeno zakupljenim brodom za trajanja ugovora o zakupu broda pripada zakupoprimatelju. Zakupoprimatelj može dati brod u podzakup samo na temelju pisanog pristanka zakupodavatelja.

#### 8.14 Ugovor o kupoprodaji broda

Tržište rabljenih brodova posebno je značajno u smislu vrijednosti i prometa. Veliki postotak ovog posla obavlja se preko baltičkih brokera. Opća je praksa pri prodaji broda da brodovlasnik uputi brokera da stavi brod na tržište dok brod i dalje obavlja posao prijevoza tereta ili neku drugu radnju. Stoga je važan dio transakcije, da su pregledi i eventualna isporuka, prema ugovoru o prodaji, usklađeni s zaposlenjem broda.

Standardni oblik ugovora - norveški obrazac za prodaju (norwegian sale form) - koristi se u više od 80% transakcija. Najnovije izdanje, koje je revidirano 2012. godine, također je odobreno od strane BIMCO-a i uključuje sve izmjene prethodnih obrazaca, posebno u pogledu uvjeta koji se primjenjuju na isporuku. Mnogi japanski brodovlasnici koriste nippon saleform. Iako je suprotno tiskanom norveškom obrascu za prodaju, sada je uobičajenije da se brodovi pregledaju prije pregovora o prodaji jer vrijednost uvelike ovisi o fizičkom stanju broda.

Važan dio kupnje je i pregled klasifikacijskih zapisa koji će pokazati povijest broda. Obrazac za prodaju uglavnom se bavi cijenom, uvjetima plaćanja, gdje i kada će se brod biti isporučen, te obvezom prodavatelja prema statusu certifikata klase, itd. Prodaja i kupnja također obuhvaća ugovaranje gradnje novog broda i uloga brokera u ovom slučaju je dobivanje najbolje moguće cijene/ponude brodogradilišta, uvjeta plaćanja i specifikacije za brod. Otpisom brodova na kraju njihovog komercijalnog vijeka bave se brokeri koji nude brodove za recikliranje. Brokeri za prodaju i kupnju pružaju uslugu u procjeni vrijednosti broda, a to se često formalno radi putem potvrda o procjeni vrijednosti koje brodovlasnici zatim koriste za osiguranje i bankovne potrebe.

#### 8.15 Ugovor o pomorskoj agenciji

Ugovorom o pomorskoj agenciji, pomorski agent se obvezuje, na temelju opće ili posebne punomoći, u ime i za račun nalogodavatelja, obavljati pomorske agencijske poslove te poslove pomaganja, posredovanja i zastupanja, a nalogodavatelj se obvezuje pomorskom agentu nadoknaditi troškove i platiti nagradu. Pomorski agencijski poslovi jesu posebice oni koji se odnose na plovidbu, brodove i njihovo iskorištavanje, a osobito na: prihvatanje i otpremanje brodova, posredovanje pri sklapanju ugovora o iskorištavanju brodova, kupoprodaji, gradnji, preinaci i popravku brodova, osiguranju brodova, tereta i interesa, opskrbi zalihami, te na brigu o putnicima. Ugovor o pomorskoj agenciji na temelju opće punomoći mora biti sklopljen u pisanom obliku. Ugovor koji nije sklopljen u pisanom obliku ne proizvodi pravne učinke. U slučaju sumnje o granicama opće punomoći smatrat će se da se ona odnosi na poslove prihvatanja i otpremanja brodova. Ako se pomorski agent isključivo bavi posredovanjem, odnosno zastupanjem pri sklapanju ugovora o iskorištavanju brodova, smatrat će se, u slučaju sumnje o granicama opće punomoći, da se ona odnosi na posredovanje pri sklapanju tih ugovora, osim ugovora o zakupu i ugovora o prijevozu na vrijeme za cijeli brod.

Ako nalogodavatelj ograniči ovlaštenja pomorskom agentu koja se odnose na uobičajene poslove pomorskoga agencijskog posla, to ograničenje nema pravni učinak prema osobama koje nisu za nj znale niti su prema okolnostima za nj morale znati. Pomorski je agent obvezan i ovlašten uporabom dužne pažnje, u granicama danog ovlaštenja, obavljati poslove koji su potrebni ili uobičajeni za izvršenje dobivenog naloga. Pomorski agent može, na temelju izričitog ovlaštenja ugovornih strana, potpisati u ime i za račun obiju ugovornih strana ugovor o iskorištavanju brodova. Ako pomorski agent izričito ne navede da nastupa u svojstvu agenta, smatra se u odnosu na osobu koja je u dobroj vjeri da radi u svoje ime. Pomorski agent ima pravo na predujam za naknadu svojih troškova i onih učinjenih za nalogodavca i nagradu. Ako naknada troškova i nagrada agentu nisu plaćene, agent ima pravo pridržaja na imovini nalogodavatelja. Pomorski agent ima pravo na naknadu troškova i na nagradu za posredovanje i sklapanje ugovora na temelju činjenice da je posredovao pri njegovom sklapanju. Uvjete za obavljanje djelatnosti pomorskog agenta, te prava i obveze pomorskog agenta, osim onih propisanih ovim Zakonikom, propisuje ministar.

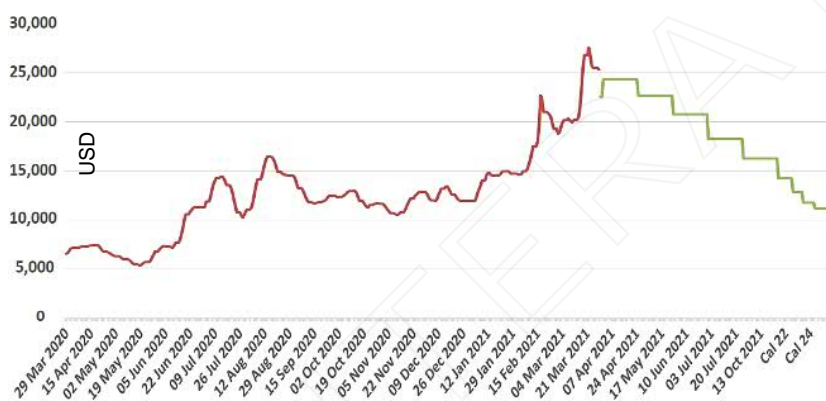
## 9. Terminski vozarinski ugovor

Terminski vozarinski ugovor (forward freight agreements, FFA) pripada u poseban segment ugovora koji se naziva vozarinski derivativi (freight derivatives) i među njima, u praksi se najčešće koristi. Ovo su ugovori koji proizlaze (deriviraju) i temelje se na budućem kretanju pomorskog tržišta. Drugim riječima, radi se o financijskom instrumentu čija se vrijednost temelji na budućim vozarinama u sektoru prijevoza suhih rasutih, tekućih tereta i ukapljenih plinova. FFA daje mogućnost firmama da upravljaju financijskim rizikom u poslovanju na vrlo specifičan način, zaštite se od učestalih i teško predvidljivih promjena vozarina, te čine važan dio modernog poslovanja investitora na pomorskom tržištu. Kupovinom robe u određenom trenutku, investitor, između ostalog, ima financijsku korist u vremenima rastućih cijena. Slično je s ugovaranjem, odnosno kupovinom FFA. Investitor može u bilo kojem trenutku prodati FFA ako vjeruju da će vozarine pasti. FFA uvijek ima kupca i prodavača - jedan će zaraditi novac pri namirenju (settlement date), a drugi će ga izgubiti. Prilikom ugovaranja ili trgovanja s FFA, nije potrebno sudjelovati na pomorskom tržištu sa stvarnom imovinom, kao što su brod, teret, vozarina, te uposliti operativno osoblje i posadu.

Investitori koji trguju s FFA, između ostalog, prate vrijednosti Baltic FFA krivulja (Baltic Forward Curves) koje publicira Baltic Exchange. Baltic Forward Curves je procijenjena srednja cijena FFA, odnosno budućih vozarina na temelju procjena vodećih FFA brokera u 1700 h po lokalnom Londonskom vremenu za suha, tankerska i plinska tržišta. Baltic Exchange objavljuje samo krivulje za one ugovore koje je navela klirinška kuća. Tablica 17 tabelarno prikazuje Baltic FFA krivulju za Capesize brod za rasute terete (180 5TC je definicija veličine i rute za ovaj brod prema Baltic Exchange) na dan 29.03.2022. Iz tablice je vidljivo da je trenutna vozarina (spot rate) preračunata na ekvivalent ugovora na vrijeme (TCE) na taj dan iznosila 18,987 USD/dan, dok je za dan namire (settlement date) 21.05.2022., ponuda za kupnju FFA (bid) 23,000 USD a ponuda za prodaju FFA (offer) 23,500 USD.

Tablica 17. FFA krivulja za Capesize brod za rasute terete (tabelarni prikaz u USD)

Cape Time Charter Average FORWARD CURVE – 29th Mar 2022.		
CAPE 180 5TC	Spot	18,987
Period	Bid	Offer
Mar 22	16,900	17,250
Apr 22	20,750	21,000
May 22	23,000	23,500
Q2 22	22,350	22,750
Q3 22	22,850	23,250
Q4 22	20,650	21,100
Cal 23	16,750	17,000
Cal 24	15,750	15,900
Cal 25	14,800	15,100
Cal 26	13,700	14,000



Slika 58. CAPE TC AVG Spot (crveno) & FFA (zeleno) 29.03.2021.

Slika 58 prikazuje crvenom krivuljom srednju vozarinu za ugovor na vrijeme (TC AVG), te zelenom krivuljom FFA na dan 29.03.2021. za Capesize brod za rasute terete. Vozarinski derivati mogu pored terminskog vozarinskog ugovora uključivati termine transakcije kojima se trguje na burzi (exchange-traded

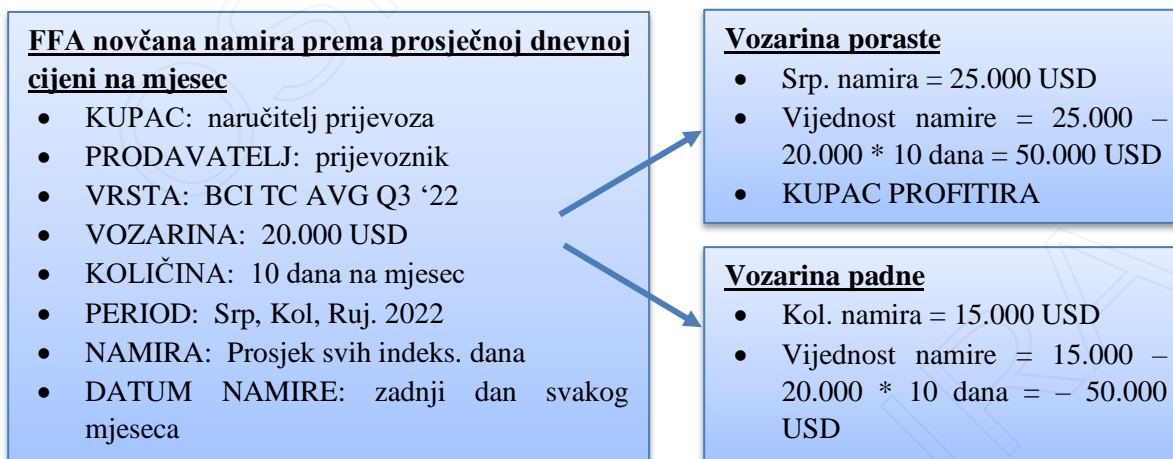
futures), zamjenske terminske ugovore (swap futures), te zamjenske kontejnerske terminske ugovore (container freight swap agreements), kontejnerske vozarinske derivate (container freight derivatives) i fizičke isporučive vozarinske derivate (physical deliverable freight derivatives). Investitori na pomorskom, kao i na međunarodnom robnom tržištu, poput brodovlasnika, prijevoznika i velikih

skladišta, te dobavljača, poput naftnih tvrtki i međunarodnih trgovinskih korporacija, često koriste vozarinske derivate radi ublažavanja rizika i zaštite od nestabilnosti cijena u lancu opskrbe.

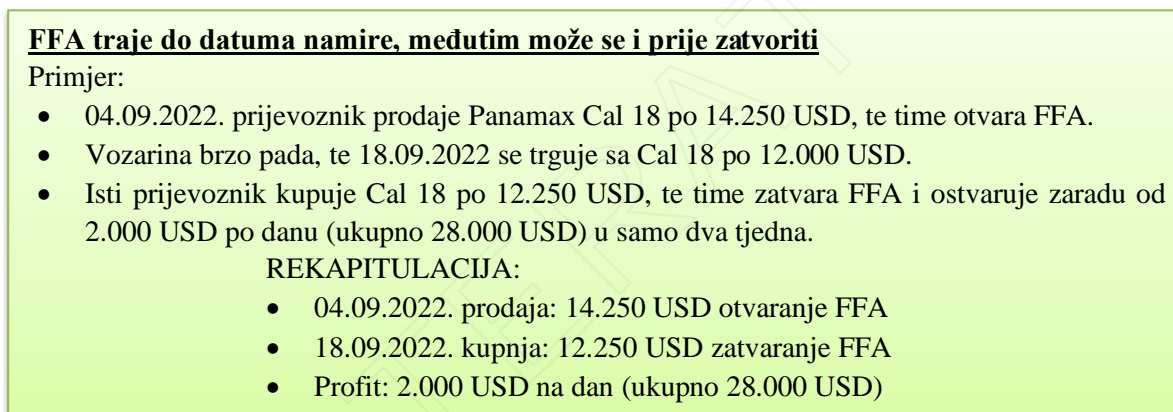
Vozarinskim derivatima prvi su put trgovali prijevoznici suhog rasutog tereta sredinom 1980-ih. Danas se naširoko koristi u sektorima suhog rasutog tereta i tankera. Godine 2018. su uvedeni novi ugovori za transport LNG -a i LPG -a. Međutim, kao i sa ostalim derivativima, tržišni špekulanti, poput zaštitnih fondova (hedge funds) i trgovaca na malo (retail traders), sudjeluju u kupnji i prodaji vozarinskih derivativa, te time osiguravaju novo, likvidnije tržište. Tablica 18 prikazuje osnovne elemente FFA za ugovor na vrijeme. Slika 59 prikazuje primjer novčane namire FFA, te zaradu prodavatelja i kupca u slučaju porasta ili pada vozarine, odnosno jačanja ili slabljenja pomorskog tržišta.

Tablica 18. Elementi FFA za ugovor na vrijeme (timecharter average FFA)

Buyer /Seller	freight exposure / market view
Vessel Type	Cape, Panamax, Supramax, Handy
Period	month / quarter / year
Quantity	number of days per month
Contract Price	level traded
Clearing	EEX / SGX



Slika 59. Namira terminskog vozarinskog ugovora, primjer



Slika 60. Trajanje terminskog vozarinskog ugovora, primjer

FFA može trajati do datuma namire ili je prodavatelj može i prije zatvoriti, kako prikazuje Slika 60. Baltic dry index, koji se objavljuje svakodnevno, tržišni je barometar i vodeći pokazatelj stanja na pomorskom tržištu. BDI pruža ulagačima uvid u visinu vozarine, međudnos ponude i potražnje brodova, ali i pomaže u određivanju pomorskog trgovinskog trenda, te vrijednosti, odnosno cijene vozarinskih derivata. Prijevoznici koriste indeks za praćenje i zaštitu od pada vozarine.

Naručitelji, s druge strane, koriste ga za ublažavanje rizika od povećanja vozarine. Terminski vozarinski ugovor se podmiruje prema različitim vozarinskim indeksima koje objavljuju baltička burza i šangajska pomorska burza. Nasuprot tome, klirinški ugovori maržiraju se svakodnevno putem određene klirinške kuće. Na kraju svakog dana, ulagači primaju ili duguju razliku između cijene navedene u ugovoru i tržišnog indeksa. Usluge kliringa pružaju vodeće burze, uključujući NASDAQ OMX Commodities, European Energy Exchange i Chicago Mercantile Exchange (CME).

FFA, kao najčešći vozarinski derivativ u praksi, najčešće se sklapa prema odredbama i uvjetima standardnih ugovora udruženja Forward Freight Agreement Broker Association (FFABA). Glavni uvjeti ugovora obuhvaćaju dogovorenu rutu, vrijeme namire, količinu tereta ili vrijednost ugovora i stopu podmirenja razlika. Osnovne elemente FFA za ugovor na vrijeme prikazuje Tablica 18. Slika 61 prikazuje različite slučajeve, odnosno mogućnosti korištenja terminskog vozarinskog ugovora (FFA).

#### **MOGUĆNOSTI KORIŠTENJA FFA**

- Ugovor na dulje vrijeme i FFA: ugovoriti brod na dulji period vremena i kupiti/prodati FFA za slučaj da vozarine porastu
- Ugovor na kraće vrijeme i FFA: uzastopno ugovorati brod na više kraćih perioda vremena ili ugovoriti brod na dulji period vremena uz varijabilnu vozarinu i kupiti/prodati FFA kada je vozarina povoljna
- Ugovor na putovanje i FFA: ugovoriti brod na putovanje i kupiti/prodati FFA da bi spriječili smanjenje zarade u slučaju kolebanja/pada vozarina
- Investicijska strategija: koristiti FFA kao alternativu za vlasništvo nad brodom
- Osiguranje portfelja: koristiti FFA za zaštitu portfelja ulaganja na pomorskom tržištu

Slika 61. Mogućnosti korištenja terminskog vozarinskog ugovora

Trgovanje s FFA se obavlja direktno između ugovornih strana (over-the-counter, OTC) ili preko brokera, odnosno trgovinske burze (exchange-traded). Često se trgovanje obavlja samo na temelju povjerenja. Ugovor ističe na dan namire, a ako je ugovorena cijena veća od cijene nagodbe, prodavatelj plaća razliku kupcu ugovora. Slično, ako je ugovorena cijena niža od namirene, kupac plaća razliku prodavatelju. Razlika u cijeni namirenja i ugovora tada se množi s količinom tereta ili trajanjem putovanja.

## 10. Zaključak

Većina robe, u međunarodnoj trgovini, koja putuje između prodavača i kupaca prolazi kroz pomorski prijevoz, kao najjeftiniji oblik transporta. Prijevozna industrija kao ključni tržišni segment u pomorskoj i svjetskoj trgovini stoga mora ispuniti sve zahtjeve u pogledu potražnje za raspoloživim prostorom, udovoljiti različitim uvjetima prijevoza i međunarodnim propisima kako bi ta roba mogla nesmetano teći od proizvođača do kupaca.

Za razumijevanje hoda ove industrije, potrebno je praćenje i poznavanje niza faktora, među kojima su stanje svjetske ekonomije, te potražnja i ponuda brodskog prostora kako bi se dobio pregled i eventualno predvidjelo kretanje ciklusa u budućnosti. Nadalje, važno je pratiti postojeći kapacitet i starenje flote kako bi se predvidjela potrebna i pravovremena zamjena broda i flote.

Praćenje i razumijevanje kolebanja vozarina i čimbenika koji utječu na kretanje ciklusa presudno je u procesu donošenja odluka prijevoznika prilikom narudžbe novogradnje ili kupnje rabljenog broda. Poštivanje pomorskih propisa je pokretačka snaga koju prijevoznik mora uzeti u obzir, te učiniti sastavnim dijelom njegove poslovne politike, posebno prilikom odlučivanja o ulaganju u proširenje svoje flote. Budući da se brodogradilišta razlikuju po dostupnosti brodova, datumima isporuke, položaju postrojenja, cijenama i specijalnim dizajnom, prijevoznik mora donijeti odluku koje brodogradilište treba uzeti u obzir.

Prijevoznici s kontejnerskim brodovima ponovno su gumuti na granicu svoje operativne održivosti, uglavnom zbog niskih vozarina početkom 2020. godine, koje su u rasponu vozarina u posljednjih pet godina i dodatnih troškova goriva radi IMO 2020. Stručnjaci predviđaju rast kontejnerske flote za 2,5% u 2021. Budući da je očekivani rast potražnje niži, tržište za kontejnerske brodove ponovo je u padu kroz 2020.

Za razliku od solidnog četvrtog kvartala 2019., kao što je to često slučaj sa zimskom sezonalnošću, vozarine za suhi rasuti teret smanjile su se početkom 2020. Ovaj pad potkrepljen je dodatnim troškovima goriva kao rezultat IMO 2020. Stručnjaci su procijenili da će potražnja za brodovima za rasuti teret u 2021. godini biti u porastu za oko 2%. To bi bio porast od oko 1% u odnosu na rast od 1% u 2019. Međutim, niža stopa potražnje od one koja se ranije predviđala, nakon izbijanja korona virusa, postala je realnija. Ako se tome dodaju očekivani povećani troškovi povezani s poštivanjem ograničenja sumpora 2020. godine, neki će se brodovlasnici boriti da pokriju čak i operativne troškove svojih brodova/flote, a neki potencijalni ulagači u brodarstvo potražiti prosperitetna poslovna ulaganja negdje drugdje. S druge strane, s obzirom na trenutno stanje u svjetskoj knjizi narudžbi novih brodova, rast svjetske flote, dakle ponuda brodova biti će znatno veća od strane potražnje.

Vozarine za tankere naftnih derivata također su opale u 2021. godini, a veći brodovi zarađuju manje od manjih. Vozarine za oba LR tankera dosegle su vrhunac u posljednjem tjednu 2019. Međutim, do kraja prvog tjedna veljače 2021., LR1 i LR2 tankeri zarađivali su "samo" 7.150 USD, odnosno 9.570 USD. Istodobno je prosječna zarada za MR tanker iznosila oko 12.530 USD dnevno, a zarada za Handysize oko 19.110 USD dnevno.

Obzirom na veliku volatilnost pomorskog tržišta, da bi se postavio učinkovit model odlučivanja, na temelju kojeg će prijevoznik biti u stanju donijeti optimalnu radnu odluku, potrebno je razviti optimalne politike za ugovor na putovanje i optimalne politike za ugovor na vrijeme te definirati trenutak kada je optimalno povući brod s tržišta (stanje mirovanja broda). U konačnici, valja učiniti komparaciju optimalnih politika, te odabrati onu koja zadržava najveću vrijednost broda.

Nakon postavljene odluke o upošljavanju broda i odabiru rute na otvorenom pomorskom tržištu, prijevoznik ugovara brod s naručiteljem na putovanje za prijevoz određenog tereta između određenih luka ili ugovara brod na vremenski period. Pored odabira optimalnih opcija glede ugovaranja, razumijevanje sadržaja i uloge pojedinih klauzula u ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova od

presudne je važnosti za uspješnost poslovanja prijevoznika. Iz navedenih klauzula proizlaze ugovorna ovlaštenja, obveze i odgovornosti za svaku stranu supotpisnicu ugovora, prijevoznika i naručitelja.

Budući da se stvarno izvršenje ugovora o prijevozu obavlja na brodu, odnosno moru, zapovjednik broda, kao i njegovi časnici moraju vladati znanjima koja im omogućuju u potpunosti razumijevanje sadržaja i značenje ugovora o prijevozu. Uloga zapovjednika u izvršenju brodarskog ugovora ključni je čimbenik koji utječe na poslovni uspjeh (ili neuspjeh) prijevoznika.

Zašto kolegij ugovaranje u pomorstvu ?

Zato jer:

- zarada investitora na pomorskom tržištu proizlazi prvenstveno iz ugovaranja brodova
- nautičar (zapovjednik) na brodu je osoba koja u suradnji s ostatkom posade provodi ugovore o iskorištavanju pomorskih brodova u praksi
- nautičar je često odgovorna osoba u uredu prijevoznika, naručitelja prijevoza ili brokera koja ugovara brodove na pomorskom tržištu

Stoga je za nautičara važno razumijevanje:

- i primjena metoda i postupaka ugovaranja brodova
- utjecajnih parametara na postavljanje odluke u svezi s odabirom optimalnog ugovora
- prava i odgovornosti koja su definirana ugovornim klauzulama



**LITERATURA**

1. Adland, R. O. and Koekebakker, S., MARKET EFFICIENCY IN THE SECOND-HAND MARKET FOR BULK SHIPS, *Maritime Economics and Logistics*, (6), 2014, str. 1–15.
2. Alizadeh, A. and N. Nomikos, THE DRY BULK SHIPPING MARKET, *The Handbook of Maritime Economics and Business*, LLP, London, 2012.
3. Beaulieu, J.J. and Miron, J.A., THE SEASONAL CYCLE IN US MANUFACTURING, *Economic Letters*, 37, 2019, str. 115–118.
4. Beenstock, M., A THEORY OF SHIP PRICES, *Maritime Policy and Management*, 12(3), 2005, str. 215–225.
5. Beenstock, M. and Vergottis A., AN ECONOMETRIC MODEL OF THE WORLD MARKET FOR DRY CARGO FREIGHT AND SHIPPING, *Applied Economics*, 21, 2018, str. 339–356
6. Birkeland, S. and Tvedt, J., FREIGHT RATES AND TANKER VALUES – EMPIRICAL FINDINGS AND IMPLICATIONS FOR ASSET PLAY, Working Paper 25, SNF/Norwegian School of Economics, 2017.
7. Branch, A., *ECONOMICS OF SHIPPING PRACTICE AND MANGEMENT*, Chapman and Hall Ltd, London, New York, 2018.
8. Campbell, J. Y. and Schiller, R. F., STOCK PRICES, EARNINGS AND EXPECTED DIVIDENDS, *Journal of Finance*, 43, 2018, str. 661–676.
9. Chen, Z., and Knez, P. J., MEASUREMENT OF MARKET INTEGRATION AND ARBITRAGE, *REVIEW OF FINANCIAL STUDIES*, 8(2), 1995, str. 287–325.
10. Cox, J.C., J.E. Ingersol and S.A. Ross, A THEORY OF THE TERM STRUCTURE OF INTEREST RATES, *Econometrica*, 53, 2015, str. 353–408.
11. Devanney, J.M., INVESTMENT IN MARINE TRANSPORTATION, MIT Sea Grant Project, Report no. MITSG, 2017, str. 71–77.
12. Dixit, A., THE ART OF SMOOTH PASTING, Working Paper, Princeton University, May 2019.
13. Gatev, E. G., Goetzman, W. N. and Rouwenhorst, K. G., PAIRS TRADING: PERFORMANCE OF A RELATIVE VALUE ARBITRAGE RULE, *Review of Financial Studies* (forthcoming), 2005.
14. Glen, D., THE MARKET FOR SECOND-HAND SHIPS: FURTHER RESULTS ON EFFICIENCY USING COINTEGRATION ANALYSIS, *Maritime Policy and Management*, (24), 2017, str. 245–260.
15. Glen, D., M. Owen and R. Van der Meer, SPOT AND TIMECHARTER RATES FOR TANKERS 1970 – 1977, 2019.
16. Grammenos Th. C. – THE HANDBOOK OF MARITIME ECONOMICS AND BUSSINES, LLP, London, 2002.
17. Hale, C. and Vanags, A., THE MARKET FOR SECOND-HAND SHIPS: SOME RESULTS ON EFFICIENCY USING COINTEGRATION, *Maritime Policy and Management*, (19), 2018, str. 131–140.
18. Hale, C. and Vanags, A., SPOT AND PERIOD RATES IN THE DRY BULK MARKET, *Journal of Transport Economics and Policy*, Sept. 2017, str. 281–291.
19. Hopkins, *BUSINESS AND LAW FOR THE SHIPMASTER*, Brown, Son & Ferguson, Ltd., Glasgow 2017.
20. Kavussanos, M. G. and A. Alizadeh, THE EXPECTATION HYPOTHESIS OF THERM STRUCTURE AND RISK PREMIA IN DRY BULK SHIPPING FREIGHT MARKETS, *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 36, 2002, str. 267–304.
21. Kavussanos, M. G., COMPARISION OF VOLATILITY IN THE DRY-CARGO SHIP SECTOR: SPOT VERSUS TIME CHARTERS, AND SMALL VERSUS LARGE VESSELS, *Journal of Transport Economics and Policy*, Jan. 2016, str. 67–82.

22. Kavussanos, M.G. and Nomikos N.K., PRICE DISCOVERY, CAUSALITY AND FORECASTING IN THE FREIGHT FUTURES MARKET, The Baltic Exchange, 38 St Mary Axe, London EC3A 8BH, UK, April 2004.
23. Kavussanos, M. G., THE DINAMICS OF TIME-VARYING VOLATILITIES IN DIFFERENT SIZE SECOND-HAND SHIP PRICES OF THE DRY-CARGO SECTOR, *Applied Economics*, Vol. 29, 2017, str. 433–444.
24. Klovland, J.T., BUSINESS CYCLES, COMMODITY PRICES AND SHIPPING FREIGHT RATES: SOME EVIDENCE FROM THE PRE-WWI PERIOD, Norwegian School of Economics and Business Administration, 2016.
25. Koekebakker, S., R. Adland and S. Sødal, ARE SPOT FREIGHT RATES STATIONARY ?, *Journal of Transport Economics and Policy*, 2006.
26. Koopmans, T., TANKER FREIGHT RATES AND TANKSHIP BUILDING, De Erven F. Bohn, Haarlem, 2019. Netherlands.
27. Lo, A.W., LECTURE NOTES 15.442J, Advanced Financial Economics III, MIT Sloan School, Spring, 2019.
28. Maclachlam, M., THE SHIPMASTER'S BUSINESS COMPANION, 4th edition, NI, UK, 2004.
29. Merton, R.C., ADVANCED TOPICS IN CAPITAL MARKETS, Lectures Notes, Harward University, Spring, 2009.
30. Merton, R.C., A DINAMIC GENERAL EQUILIBRIUM MODEL OF THE ASSET MARKET AND ITS APPLICATION TO THE PRICING OF THE CAPITAL STRUCTURE OF THE FIRM, Workin Paper no. 497–70, MIT Sloan School, 1970.
31. Mossin, J., AN OPTIMAL POLICY FOR LAY UP DECISION, *Swedish Journal of Economics*, 70, 2018, str. 170–177.
32. Norman, V.D., MARKET STRATEGIES IN BULK SHIPPING, *Studies in Shipping Economics*, The Norwegian School of Economics and Business Administration, Bergen, 1981.
33. POMORSKI ZAKONIK Republike Hrvatske, NN 181/2004
34. R.S. Platou Shipbrokers a.s
35. Shipping Intelligence Network, CRSL
36. Sødal, S., S. Koekebakker and R. Adland, VALUE BASED TRADING OF REAL ASSETS IN SHIPPING UNDER STOCHASTIC FREIGHT RATES, Agder University College, School of Management, Kristiansand, 2006.
37. Stopford, M., SHIPPING MARKET CYCLES, *The Handbook of Maritime Economics and Business*, LLP, London, 2002.
38. Stranden, S. P., PRICE DETERMINATION IN THE TIME-CHARTER AND SECOND-HAND MARKETS, Working Paper no. 6, Centre for Applied Research, Norwegian School of Economics and Business Administration, 2014.
39. Taylor, A.J., A MODEL FOR THE EVALUATION OF SOME SHIPPING COMPANY DECISIONS, *Maritime Policy and Management*, 8, 2019, str. 73–83.
40. Tsolakis, S. D., Cridland, C. and Haralambides, H. E., ECONOMETRIC MODELLING OF SECOND-HAND SHIP PRICES, *Maritime Economics and Logistics*, 5, 2013, str. 347–377.
41. Vergottis, A., AN ECONOMETRIC MODEL OF WORLD SHIPPING, City University Business School, London, 2018.
42. Veenstra, A. W., THE TERM STRUCTURE OF OCEAN FREIGHT RATES, *Maritime Policy and Management*, 26(3), 2019, str. 279–293
43. Zannetos, Z., THE THEORY OF OIL TANKSHIP RATES: AN ECONOMIC ANALYSIS OF TANKSHIP OPERATIONS, MIT press, MA, 2016.

## POPIS TABLICA

Tablica 1.	Neke od ruta i omjeri u indeksu koji ulaze u proračun baltičkih indeksa .....	9
Tablica 2.	Trenutne vozarine i vozarine na vrijeme, brodovi za naftu i produkte, (Worldscale i USD/dnevno).....	12
Tablica 3.	Veličina broda za prijevoz rasutog tereta u odnosu na terete i rute. ....	30
Tablica 4.	Podjele brodova za prijevoz rasutih tereta obzirom na veličinu.....	46
Tablica 5.	Rezultati regresije za ugovore na putovanje na promatranim rutama.....	47
Tablica 6.	Rezultati regresije za ugovore na vrijeme (1 god.) na promatranim rutama .....	48
Tablica 7.	Stopa promjene trenutne vozarine $\mu$ , kolebanje tržišta $\sigma^2$ i ostali dobiveni parametri za ugovore na putovanje na promatranim rutama.....	49
Tablica 8.	Stopa promjene trenutne vozarine $\mu$ i kolebanje tržišta $\sigma^2$ na godišnjoj bazi za period 2013.–2020., izraženo u % za ugovore na putovanje.....	49
Tablica 9.	Stopa promjene trenutne vozarine $\mu$ i kolebanje tržišta $\sigma^2$ za ugovore na vrijeme (1 god.) na promatranim rutama .....	49
Tablica 10.	Stopa promjene trenutne vozarine $\mu$ i kolebanje tržišta $\sigma^2$ na godišnjoj bazi za period 2013.–2020., izraženo u %, za ugovore na vrijeme (1 god.).....	50
Tablica 11.	Tehničko–tehnološki parametri broda ugovorenog na putovanje na promatranim rutama .....	51
Tablica 12.	Tehničko–tehnološki parametri broda ugovorenog na vrijeme (1 god.) na promatranim rutama .....	52
Tablica 13.	Polazni slučaj za proračun graničnih vozarina i njihove vrijednosti, brod ugovoren na putovanje.....	53
Tablica 14.	Polazni slučaj za proračun politika poslovanja i proračunate vrijednosti graničnih vozarina, brod ugovoren na vrijeme (1 god.) .....	58
Tablica 15.	Proračun zarade broda na putovanju u obliku timecharter USD na dan iz postojeće vozarine u USD po toni tereta .....	102
Tablica 16.	Obrazac proračuna zarade broda na putovanju, skupa s formulama, za brodove za rasuti teret i za tankere.....	103
Tablica 17.	FFA krivulja za Capesize brod za rasute terete (tabelarni prikaz u USD) .....	122
Tablica 18.	Elementi FFA za ugovor na vrijeme (timecharter average FFA) .....	123

## POPIS SLIKA

Slika 1.	Usporedba ciklusa svjetske pomorske trgovine rasutim teretom i ciklusa industrijske proizvodnje izražen u % godišnje izmjene .....	6
Slika 2.	Kretanje Baltic dry indeksa (BDI) .....	10
Slika 3.	Worldsale prikaz u obliku grafa, lijevo trenutne vozarine za naftu, desno trenutne vozarine za proizvode .....	12
Slika 4.	Ravnoteža otvorenog pomorskog tržišta .....	13
Slika 5.	Segmenti otvorenog pomorskog tržišta .....	14
Slika 6.	Ciklusi pomorskog tržišta za brodove za prijevoz rasutog tereta, 2007–2021. ....	16
Slika 7.	Ciklusi pomorskog tržišta za tankere .....	17
Slika 8.	Usporedba cijene novog broda i vozarine (ugovor na vrijeme, 1 god.) za Panamax brod za prijevoz rasutog tereta, 1979–2020 g.....	17
Slika 9.	Usporedba cijene novog broda i vozarine (ugovor na vrijeme, 1 god.) za Panamax brod za prijevoz rasutog tereta, 1914–2021 g.....	18
Slika 10.	Vozarina ugovora na vrijeme, 1 g. i cijena rabljenih brodova za prijevoz rasutih tereta, starosti 5 god.....	18
Slika 11.	Vozarina ugovora na vrijeme, 1 g. i cijena rabljenih tankera, starosti 5 god.....	18
Slika 12.	Prosječna vozarina (CCFI - China Containerized Freight Index), izvoz iz Kine i cijena rabljenih kontejnerskih brodova, starosti 5 god .....	19
Slika 13.	Cijena novih brodova za prijevoz rasutih i tekućih tereta .....	19
Slika 14.	Ciklusi pomorskog tržišta u posljednja tri stoljeća prema Clarksons Research, London. ....	20
Slika 15.	Deset ciklusa (11–20) na pomorskom tržištu u periodu od 1971.–2019 .....	20
Slika 16.	Isporuka novih brodova za prijevoz rasutog tereta, odlazak u rezalište i narudžba .....	22
Slika 17.	Isporuka novih tankera, odlazak u rezalište i narudžba.....	22
Slika 18.	Ciklusi svjetske ekonomije.....	23
Slika 19.	Ekonomski ciklusi na Atlantiku i Pacifiku .....	24
Slika 20.	Porast prometa tereta u svijetu .....	24
Slika 21.	Porast flote brodova za prijevoz rasutog tereta i tankera.....	25
Slika 22.	Komparacija porasta flote brodova s porastom pomorskog prometa.....	25
Slika 23.	Usporedba ciklusa pomorskog prijevoza i svjetskog ekonomskog ciklusa izražena u postotku godišnje izmjene .....	26
Slika 24.	Usporedba ciklusa prijevoza suhog tereta i visine vozarine na otvorenom pomorskom tržištu izražena u postotku godišnje izmjene.....	27
Slika 25.	Ravnoteža i zasićenost pomorskog tržišta (odnos svjetske flote brodova i tereta za prijevoz morem) .....	28
Slika 26.	Komparacija sezonskih izmjena trenutnih vozarina za različite vrste brodova za prijevoz rasutog tereta.....	31
Slika 27.	Komparacija sezonskih izmjena vozarina za brod ugovoren na period od 1 god. za različite vrste brodova za prijevoz rasutog tereta .....	32
Slika 28.	Baltic Dry Index (BDI), Svjetski bruto društveni proizvod (GDP) i cijena sirove nafte (C.O. Price) u periodu od 10.2014 do 04.2020 .....	35
Slika 29.	Zarada brodova za prijevoz suhog rasutog tereta od 2016 to 2020.....	36
Slika 30.	BDI, siječanj 2018 – kolovoz 2022.....	36
Slika 31.	Freightos Baltic Indeks, FBX, siječanj 2017 – srpanj 2022 .....	37
Slika 32.	Vozarina za produkt tankere, lipanj 2020 – listopad 2021. ....	37
Slika 33.	Razvoj svjetske trgovačke flote 2009 – 2019. ....	39
Slika 34.	Razvoj svjetske trgovačke flote, 2016–2021 .....	39
Slika 35.	Premija rizika u odnosu na vozarinski indeks i vozarinu .....	46

Slika 36.	Međudodnos vozarinskog indeksa, zarade broda pod ugovorom na putovanje i zarade broda pod ugovorom na vrijeme.....	50
Slika 37.	Utjecaj premije rizika na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje ..	54
Slika 38.	Utjecaj stope promjene trenutne vozarine na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje.....	55
Slika 39.	Utjecaj kolebanja tržišta na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje ..	56
Slika 40.	Komparativni prikaz utjecaja ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje.....	56
Slika 41.	Utjecaj ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje.....	57
Slika 42.	Utjecaj premije rizika na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme...59	59
Slika 43.	Komparativni prikaz utjecaja stope promjene trenutne vozarine na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme .....	59
Slika 44.	Utjecaj stope promjene trenutne vozarine na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme .....	60
Slika 45.	Utjecaj kolebanja tržišta na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme..	61
Slika 46.	Komparativni prikaz utjecaja ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme .....	61
Slika 47.	Utjecaj ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme .....	62
Slika 48.	Komparativni prikaz utjecaja ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine, ugovor na putovanje i ugovor na vrijeme.....	63
Slika 49.	Komparativni prikaz utjecaja troškova povrata broda na tržište na granične vozarine, ugovor na putovanje i ugovor na vrijeme.....	64
Slika 50.	Komparacija režima ugovora broda na putovanje i broda povučenog s tržišta, niži ukupni troškovi poslovanja .....	65
Slika 51.	Komparacija optimalnih režima ugovaranja broda, niži ukupni troškovi poslovanja .....	65
Slika 52.	Komparacija optimalnih režima ugovaranja broda, viši ukupni troškovi poslovanja .....	66
Slika 53.	Komparacija optimalnog režima ugovora broda na putovanje na promatranim rutama .....	67
Slika 54.	Komparacija optimalnog režima ugovora broda na vrijeme na promatranim rutama.....	68
Slika 55.	Podjela ugovora o iskorištavanju brodova prema Pomorskom zakoniku RH.....	70
Slika 56.	Proces ugovaranja i praćenja broda.....	95
Slika 57.	Valjanja ponuda, ugovor na putovanje i ugovor na vrijeme .....	98
Slika 58.	CAPE TC AVG Spot (crveno) & FFA (zeleno) 29.03.2021. ....	122
Slika 59.	Namira terminskog vozarinskog ugovora, primjer .....	123
Slika 60.	Trajanje terminskog vozarinskog ugovora, primjer .....	123
Slika 61.	Mogućnosti korištenja terminskog vozarinskog ugovora .....	124