

uvjetima na pomorskom tržištu, uzimajući u proračun troškove prekreta režima poslovanja, mora vrijediti: $\underline{U}_{\text{NoviRežim}} > \underline{U}$.

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

$$\begin{aligned}
 \Psi &\geq \Phi + \beta_T, \\
 \Phi &\geq \Psi + \beta_M, \\
 \Lambda &\geq \Pi + \beta_T, \\
 \Pi &\geq \Lambda + \beta_M, \\
 \Psi &\geq \Lambda + \beta_T, \\
 \Lambda &\geq \Psi + \beta_M.
 \end{aligned}
 \tag{4.16}$$

gdje je:

Ψ – vrijednost broda u poslovanju, ugovor na putovanje,

Φ – vrijednost broda izvan poslovanja,

Λ – vrijednost broda u poslovanju, ugovor na vrijeme,

Π – vrijednost broda izvan poslovanja, slučaj ugovora na vrijeme,

β_M – troškovi povlačenja broda s tržišta,

β_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 $\underline{U} < \underline{U}_{(T)}$ 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 $\underline{U}_V < \underline{U}_{V(T)}$ 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 $\underline{U} > \underline{U}_{(T)}$ ili $\underline{U}_V > \underline{U}_{V(T)}$. Optimalna politika poslovanja će tada nalagati 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 $\underline{U} < \underline{U}_V$ tada za optimalnu politiku poslovanja vrijedi $\Psi \leq \Lambda$ što označava trenutak kada valja brod ugovoriti na vrijeme. Obrnute nejednakosti vrijede za preket poslovanja iz ugova 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 polovni 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 χ 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 χ 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 χ 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.

5. 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 tabeli koja slijedi prikazana je podjela ovih brodova, obzirom na veličinu.

Oznaka veličine	Duljina (m)	GT	Nosivost (t)
Vrlo malen (VMb)	100 - 130	5000 - 14000	10000 - 23000
Malen (Mb)	130 - 150		
Srednji (Sb)	150 - 200	14000 - 30000	23000 - 55000
Panamaks (Pb)	200 - 230	30000 - 45000	55000 - 80000
Velik (Vb)	230 - 270	45000 +	80000 +
Vrlo velik (Vyb)	270 +		

Tabela 3. Podjele brodova za prijevoz rasutih tereta obzirom na veličinu

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

- odnose se na panamaks brodove iz gornje tabele,
- pokrivaju rute:
 - o USG-JR (USA Meksički zaljev – područje Japana),
 - o USG-RT (USA Meksički zaljev – Rotterdam),
 - o EU-EG (sjeverna Europa – Egipat),
 - o AUS-CH (Australija – Kina).
- odnose se na:
 - o trenutne vozarine na putovanje (SR),
 - o ugovor broda na putovanje (VR),
 - o ugovor broda na vrijeme, 1 godina (TC 1 god.).
- uzeti su za period 23.01.1998–23.11.2006 na bazi tjednih promatranja,
- izraženi su u USD/dan.

5.1 Procjena premije rizika

Premija rizika proračunata u postupku pronalazjenja 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 tabeli.

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, ν	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
$E[X]$ (μ)	0,002258	0,002891	0,001157	0,001456
Premija rizika λ	-0,001122	-0,000680	-0,000106	-0,000515
λ_{RS} (%/god)	-5,8351	-3,5370	-0,5516	-2,6773
λ_{NS} (%/god)	18,6263	23,6290	12,9662	14,6287
$\lambda = \lambda_K$ (%/god)	14,0700	17,2100	11,2135	12,0970

Tabela 4. Rezultati regresije za ugovore na putovanje na promatranim rutama

Procjene premije rizika prikazane u gornjoj tabeli 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 dani su u tabeli 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 kraja 2003. g. do kraja 2006. g., te činjenice da vozarine na vrijeme pokazuju izvjesnu tromost i zaostajanje u praćenju trenutnih vozarina.

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, ν	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
$E[X]$ (μ)	0,002062	0,002079	0,001308	0,001638
Premija rizika λ	-0,005863	-0,005265	0,000632	0,000672
λ_{RS} (%/god)	-30,4869	-27,3804	3,2851	3,4930
λ_{NS} (%/god)	12,5699	14,2199	10,3694	13,0556
$\lambda = \lambda_K$ (%/god)	7,1577	8,3044	9,6348	11,8071

Tabela 5. Rezultati regresije za ugovore na vrijeme (1 god.) na promatranim rutama

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 duži 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 panamaks brod uvijek dosta niže, nego za srednji brod. Iz ovog slijedi da panamaks 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 panamaks 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.

5.2 Procjena stope promjene vozarine i kolebanja tržišta

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

5.2.1 Parametri brodarskog ugovora na putovanje

U sljedećoj tabeli dane su procjene $E[X]$ i $Var[X]$ uz ostale dobivene parametre 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

Tabela 6. Stopa promjene trenutne vozarine μ , kolebanje tržišta σ^2 i ostali dobiveni parametri za ugovore na putovanje na promatranim rutama

Iz gornje tabele vidljivo je da su greške promjene trenutne vozarine i greške kolebanja tržišta relativno male, što će rezultirati relativno dobrim procjeniteljima.

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

Tabela 7. Stopa promjene trenutne vozarine μ i kolebanje tržišta σ^2 na godišnjoj bazi za period 1998.–2006., izraženo u % za ugovore na putovanje

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

5.2.2 Parametri brodarskog ugovora na vrijeme

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

Tabela 8. Stopa promjene trenutne vozarine μ i kolebanje tržišta σ^2 za ugovore na vrijeme (1 god.) na promatranim rutama

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

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

Tabela 9. Stopa promjene trenutne vozarine μ i kolebanje tržišta σ^2 na godišnjoj bazi za period 1998.–2005., izraženo u %, za ugovore na vrijeme (1 god.)

U gornjoj tabeli dane su vrijednosti $E[X]$ i $\text{Var}[X]$ u postocima za promatrane rute.

6. 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 panamaks brod nosivosti 56.000 t.

6.1 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 tabeli dan je prikaz navedenih parametara koji će značajno utjecati na spomenute vrijednosti, kada je brod ugovoren na putovanje.

No	Ops	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

Tabela 10. Tehničko-tehnološki parametri broda ugovorenog na putovanje na promatranim rutama

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

No	Ops	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

Tabela 11. Tehničko-tehnološki parametri broda ugovorenog na vrijeme (1 god.) na promatranim rutama

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 načrta, dok tehnološke parametre valja odrediti s obzirom na promatrano kretanje broda. Vrijednosti ovih parametara, kao i način njihova proračuna, prikazane su u prethodne dvije tabele.

6.2 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.

6.2.1 Optimizacija režima ugovora broda na putovanje

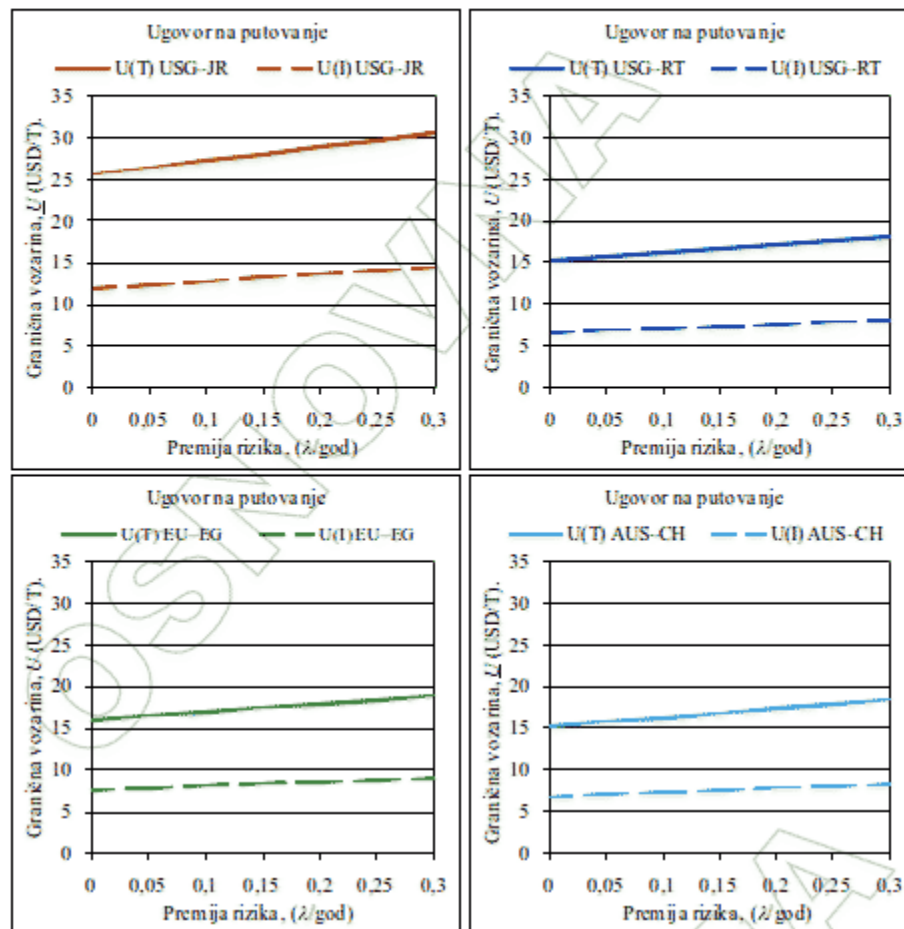
Opis realnog polaznog slučaja za proračun graničnih vozarina kao i njihove proračunate vrijednosti na osnovu već spomenutih podataka, dane su u sljedećoj tabeli. Rezultat računa graničnih vozarina pokazuje da će prijevoznik koji optimalno posluje na tržištu ugovora broda na putovanje, povući brod s tržišta 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.

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, β_M (USD)	820.000	820.000	820.00	820.000
7	Tr. povrata broda na tržišta, β_T (USD)	195.0000	195.0000	195.0000	195.0000
8	Stopa promjene tr.vozarine, μ (%/god.)	11,7442	15,0336	6,0169	7,5726
9	Kolebanje tržišta, σ^2 (%/god.)	13,7642	17,1908	13,8986	14,1121
10	Premija rizika, λ (%/god.)	14,0700	17,2100	11,2135	12,0970
11	Kamatna stopa, Ks (%/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

Tabela 12. Polazni slučaj za proračun graničnih vozarina i njihove vrijednosti, brod ugovoren na putovanje

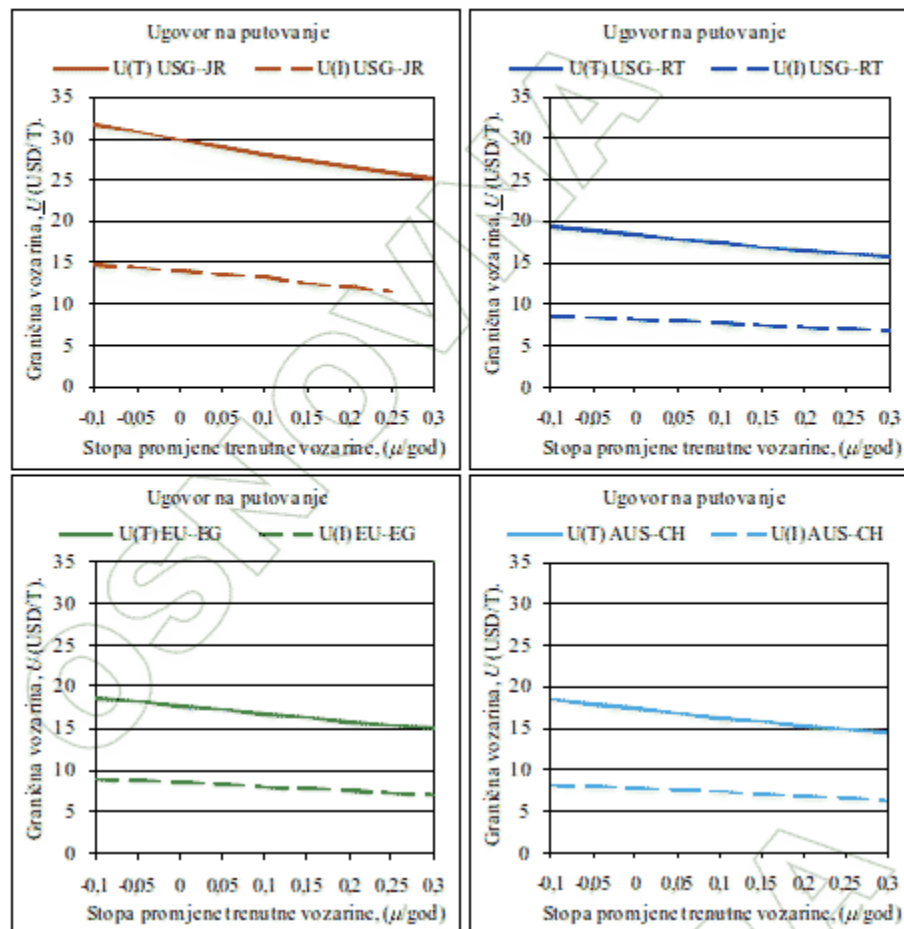
Za povrat broda na tržište, vozarina mora premašiti 27,92 USD/t. Razlog ovome je prisutnost troška prekreta režima poslovanja koji uzrokuje opciju čekanja (zadržavanja) na preket režima, budući da postoji vjerojatnost, uvjetovana kolebanjem tržišta, da će se vozarina vratiti unatrag, tj. spustiti se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



Slika 25. Utjecaj premije rizika na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje

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 23. 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 gore, 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 međuodnos 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 26. Utjecaj stope promjene trenutne vozarine na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje

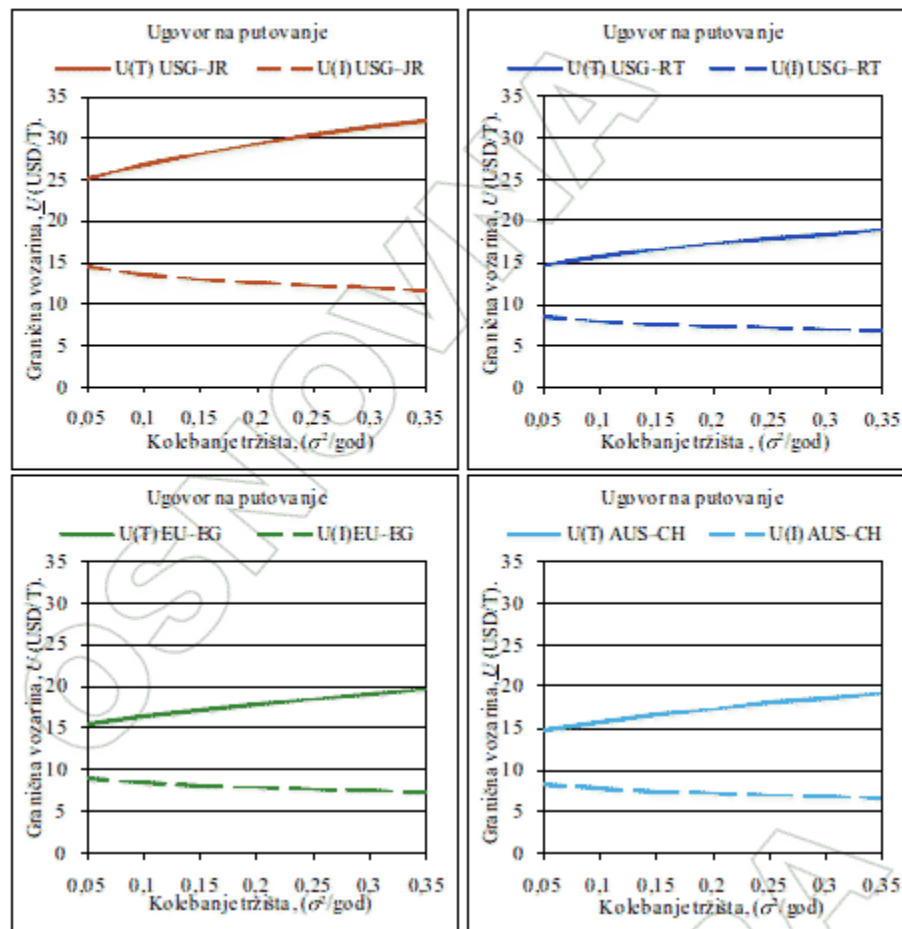
Slika 24. prikazuje rezultat proračuna utjecaja stope promjene trenutne vozarine na granične vozarine na različitim rutama.

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.

Na slici 24. prikazane su 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.

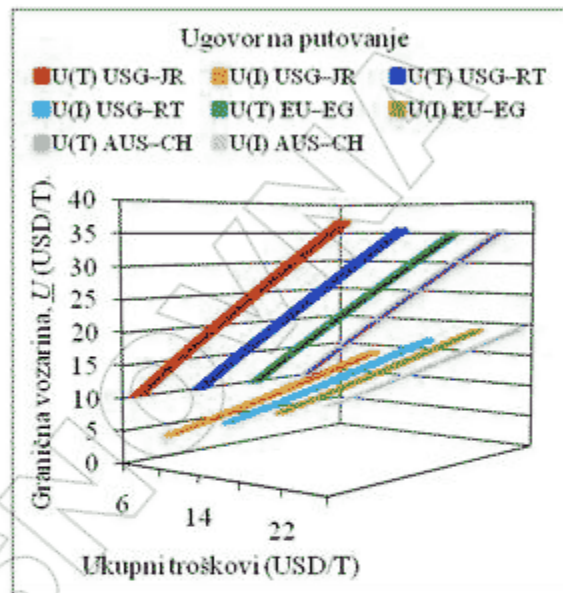
Utjecaj kolebanja tržišta, kao što je prikazano na slici 25., slično je utjecaju ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine. Može se primijetiti da udaljenost između ovih vozarina raste s većim kolebanjem tržišta. Ovo se događa zato jer dok kolebanje raste, vrijednost opcije čekanja na izlaz 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.



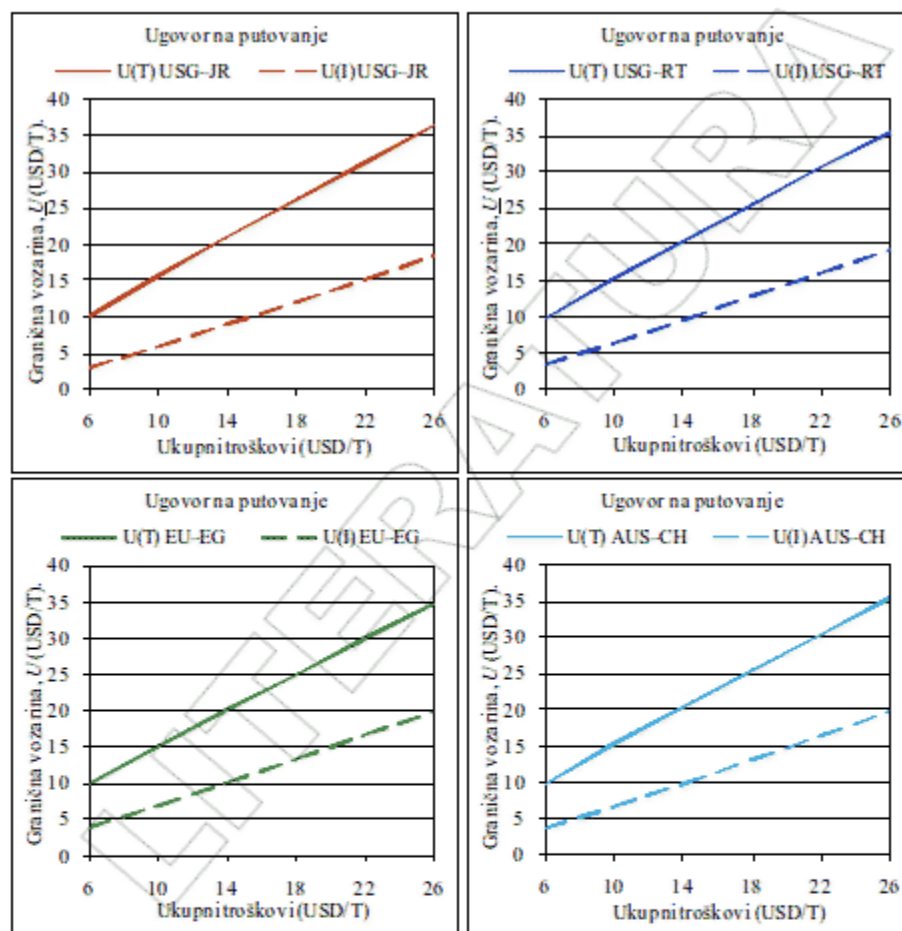
Slika 27. Utjecaj kolebanja tržišta na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje

Na slici 26. dan je prikaz rezultata 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 28. Komparativni prikaz utjecaja ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje

Na slici 27. prikazane su vrijednosti graničnih vozarina za promatrani brod na različitim rutama, pri kretanju ukupnih troškova poslovanja broda od 6 do 26 USD/t prevezenog tereta.



Slika 29. 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.

6.2.2 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 tabeli. Tehničko-tehnološki parametri broda su isti onima kod ugovora na putovanje. Razlika međutim postoji u tržišnim parametrima, što je vidljivo iz priloženih tabela.

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	Poréz 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, β_M (USD)	820.000	820.000	820.000	820.000
7	Tr. povrata broda na tržišta, β_T (USD)	1.950.000	1.950.000	1.950.000	1.950.000
8	Stopa promjene tr.vozarine, μ (%/god.)	10,7238	10,8105	6,8008	8,5188
9	Kolebanje tržišta, σ^2 (%/god.)	3,6923	6,8188	7,1372	9,0735
10	Premija rizika, λ (%/god.)	7,1577	8,3044	9,6348	11,8071
11	Kamatna stopa, Ks (%/god.)	9	9	9	9
Proračunate vrijednosti graničnih vozarina					
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

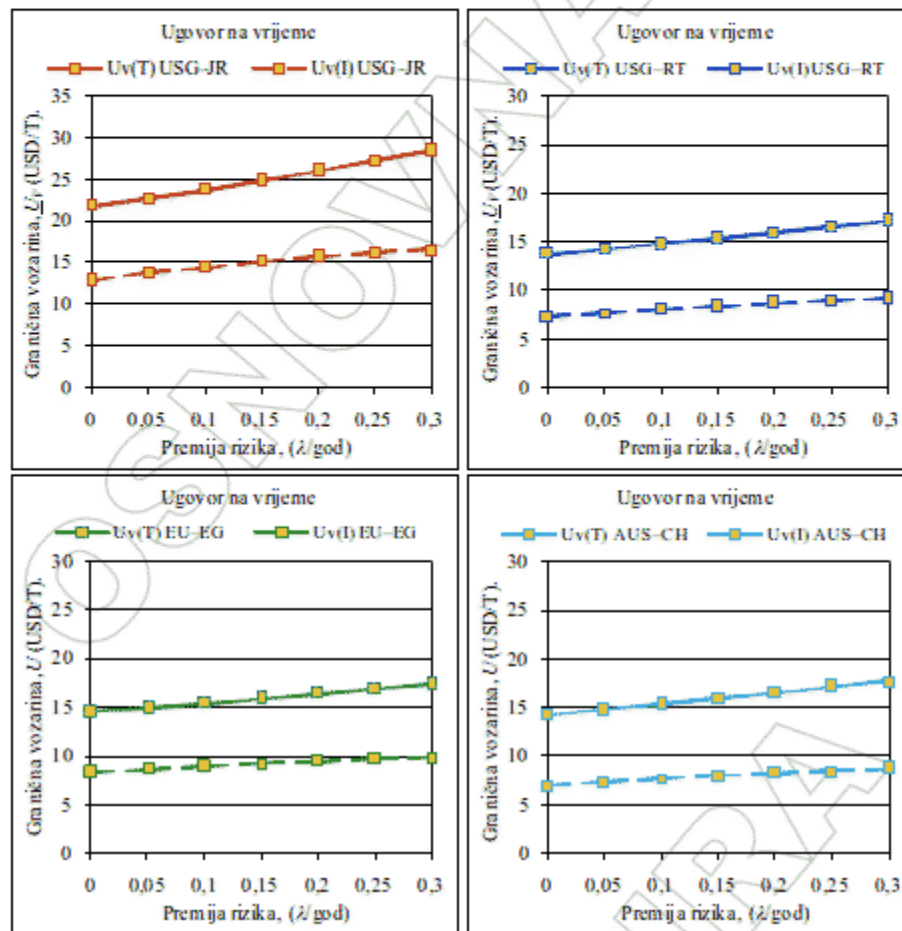
Tabela 13. Polazni slučaj za proračun politika poslovanja i proračunate vrijednosti graničnih vozarina, brod ugovoren na vrijeme (1 god.)

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 %.

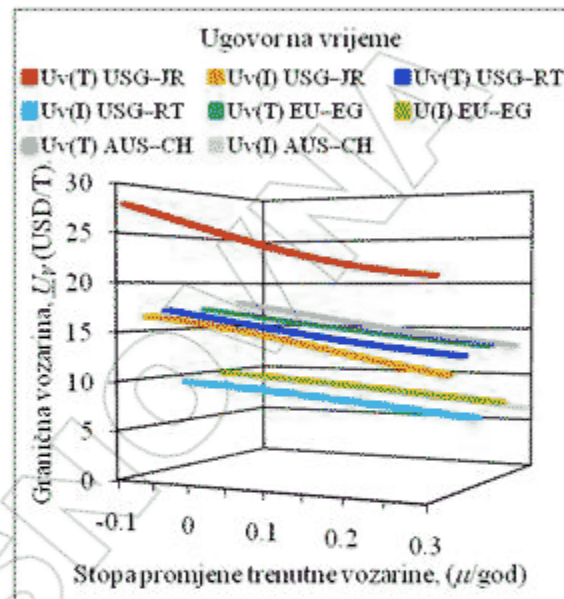
Slično kao i u slučaju ugovora na putovanje, granične vozarine za ulaz i izlaz s tržišta rastu skupa s rastom premije rizika, kako prikazuje slika 28.

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



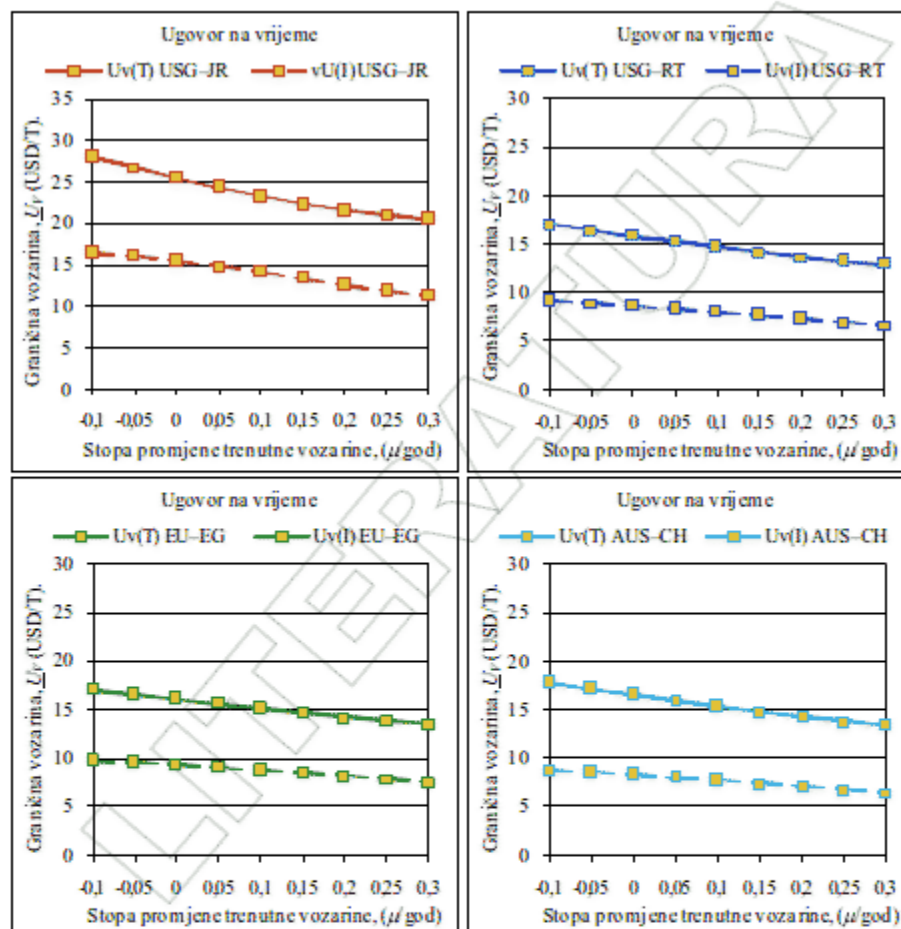
Slika 30. Utjecaj premije rizika na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme

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 29.



Slika 31. Komparativni prikaz utjecaja stope promjene trenutne vozarine na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme

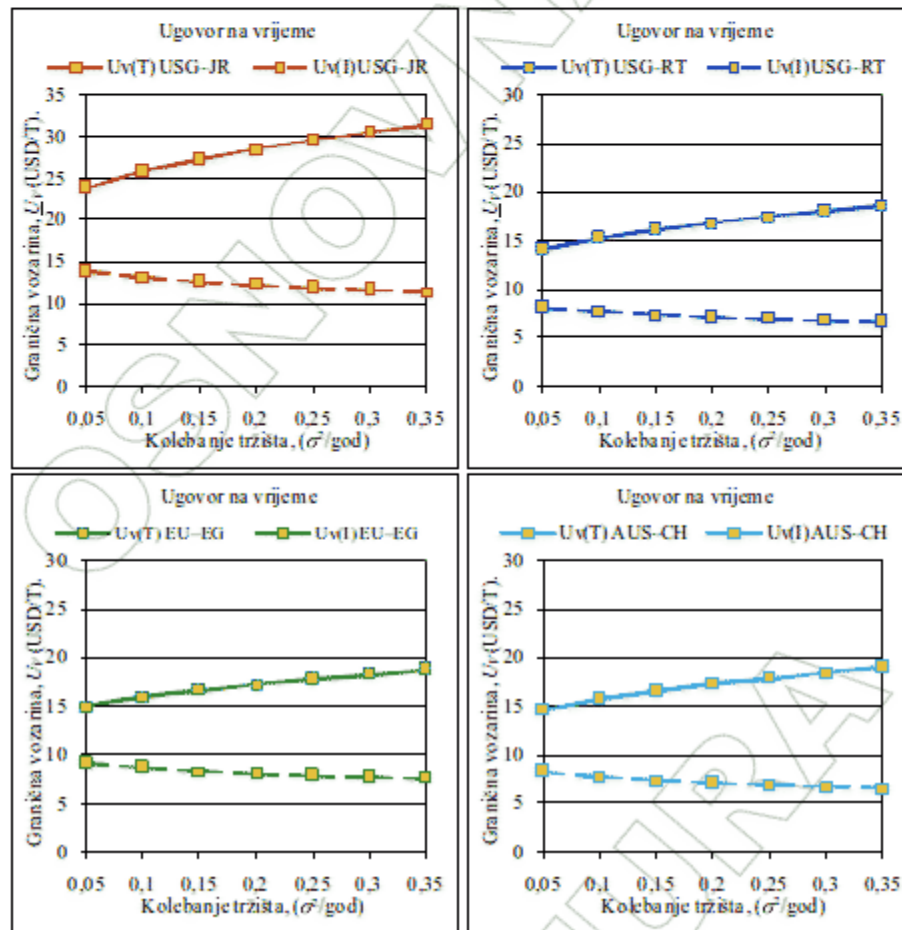
Na slici 30. vidljivo je da će rastom stope promjene trenutne vozarine od -10 do 30 % /god., prijevoznik nastojati duže ostati s brodom na tržištu ugovora na vrijeme.



Slika 32. Utjecaj stope promjene trenutne vozarine na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme

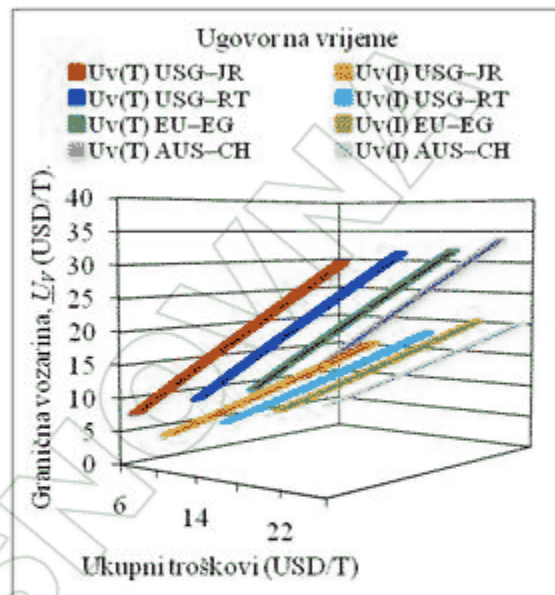
Kolebanje tržišta ima sličan utjecaj na granične vozarine, kao kod ugovora na putovanje.

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



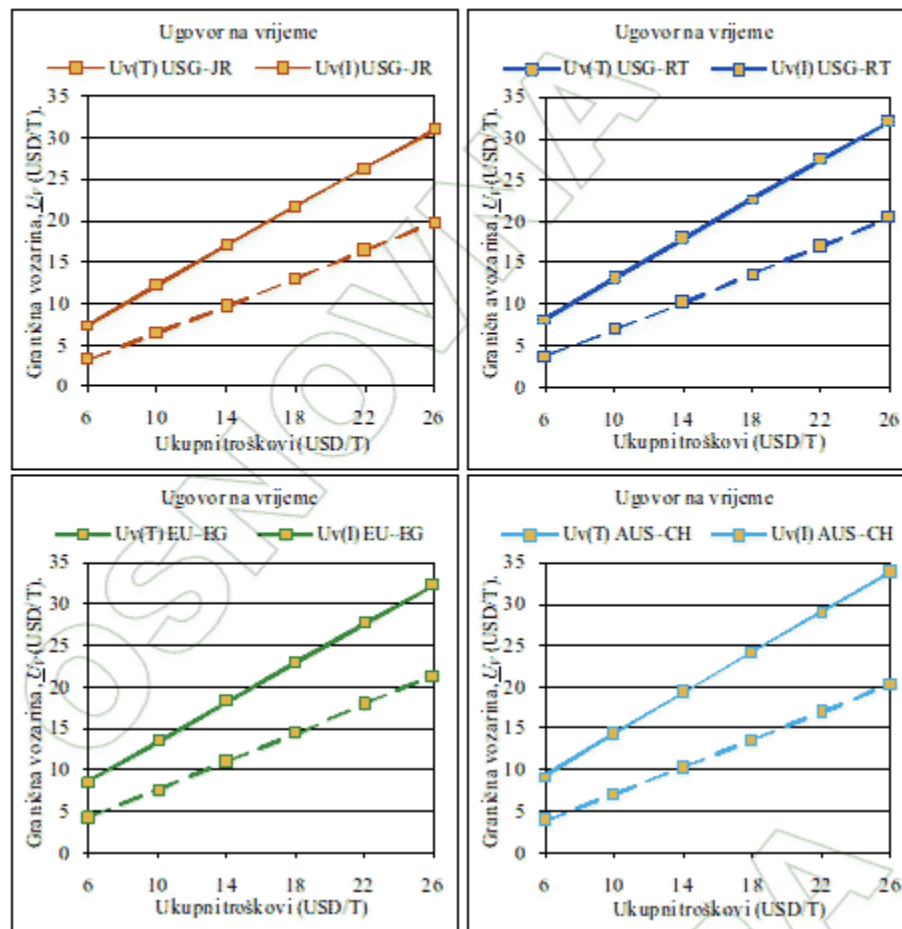
Slika 33. Utjecaj kolebanja tržišta na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme

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

Na slici dolje prikazane 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.

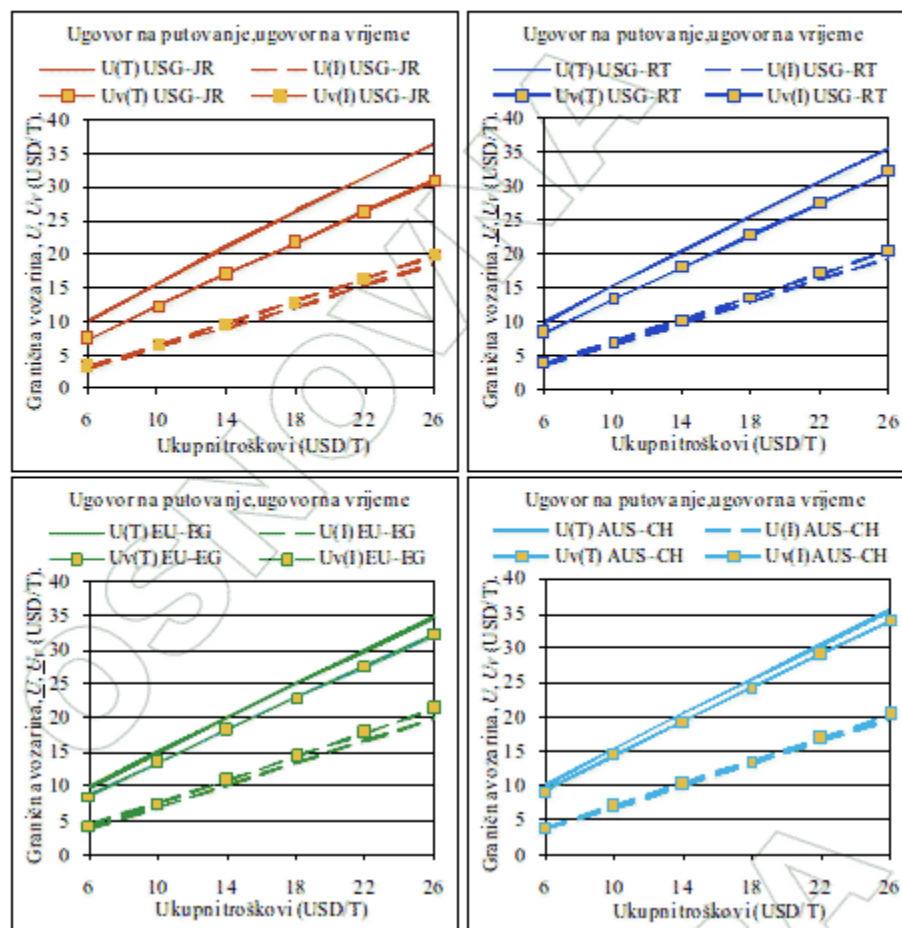


Slika 35. Utjecaj ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme

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.

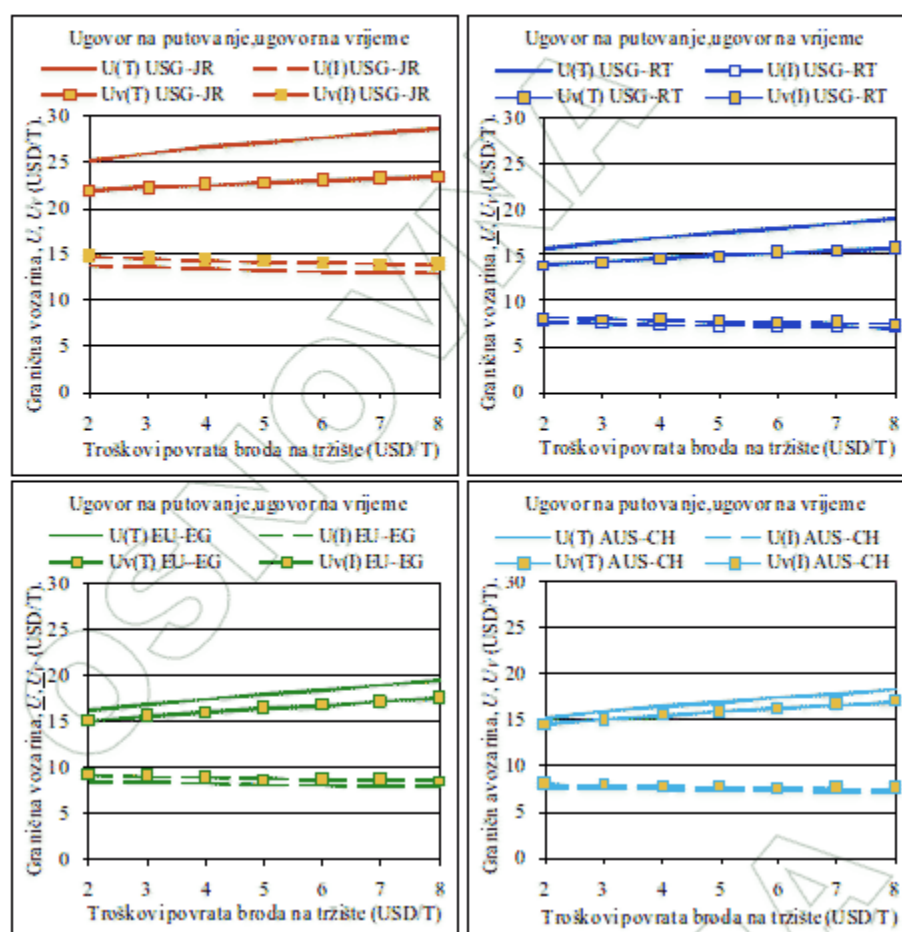
6.2.3 Komparacija optimalnih režima ugovaranja broda

Na slici dolje prikazano je 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 36. Komparativni prikaz utjecaja ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine, ugovor na putovanje i ugovor na vrijeme

Na slici dolje prikazano je 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.

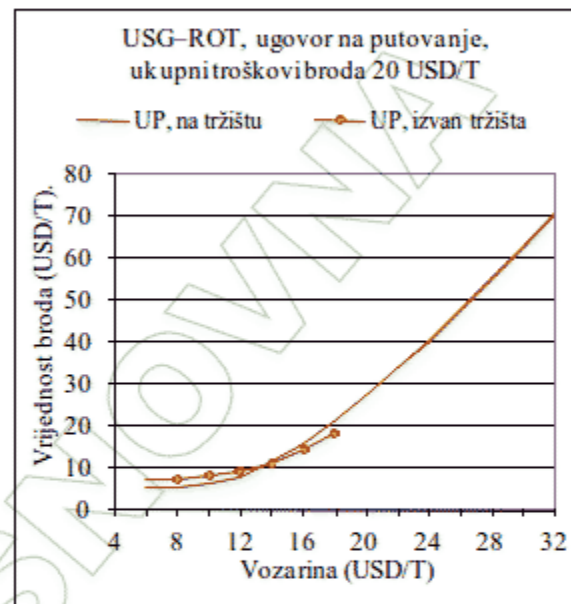


Slika 37. Komparativni prikaz utjecaja troškova povrata broda na tržište na granične vozařine, ugovor na putovanje i ugovor na vrijeme

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

6.3 Odabir optimalnog režima ugovaranja broda

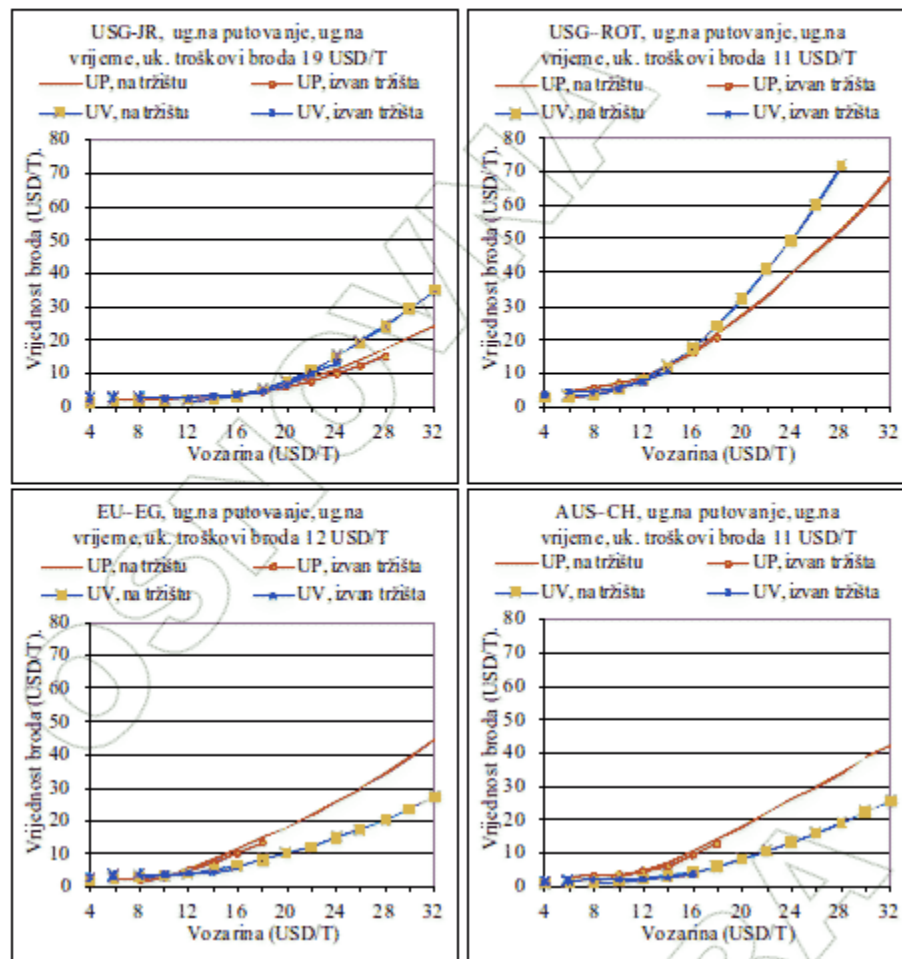
Rezultati proračuna vrijednosti broda iz ulaznih podataka u rasponu vozařina od 4 do 32 USD/t na ruti USG-ROT, kada brod posluje na tržištu ugovora na putovanje, prikazani su na slici 36.



Slika 38. Komparacija režima ugovora broda na putovanje i broda povučenog s tržišta, niži ukupni troškovi poslovanja

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.

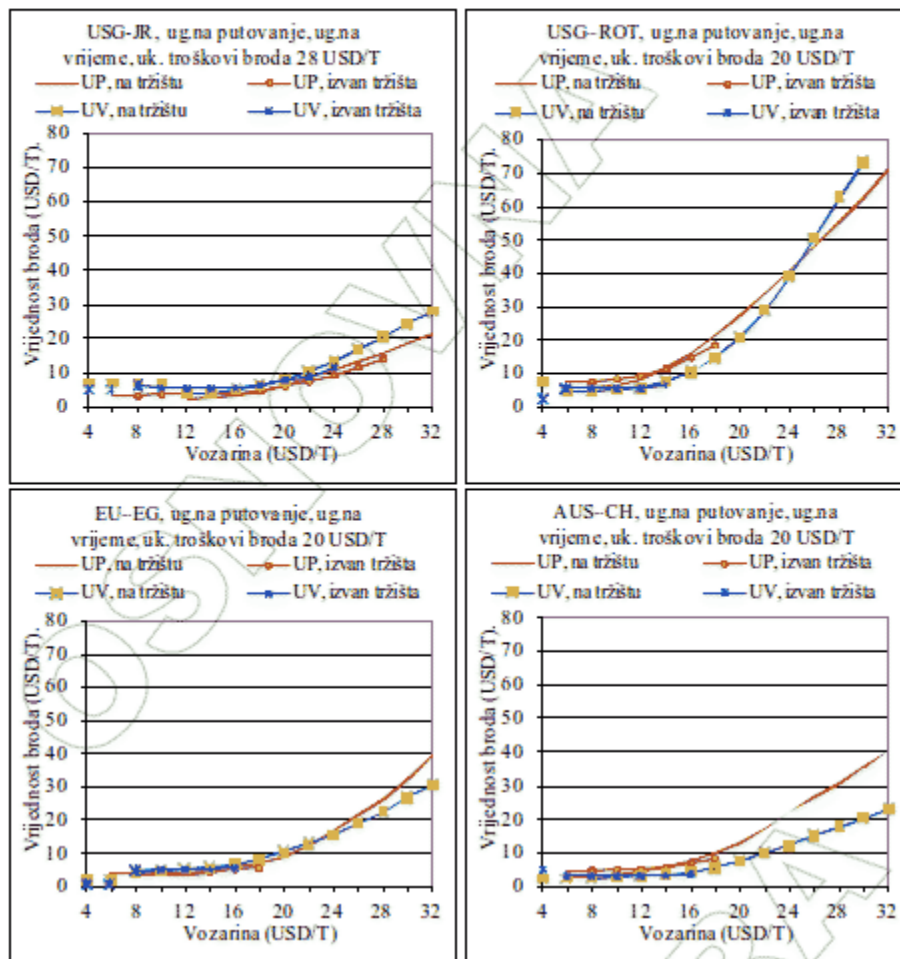
Nakon što je brod ušao na tržište, potrebno je odrediti koji brodarski ugovor prihvatiti; ugovor na putovanje ili ugovor na vrijeme. Prijevoznik će donijeti odluku na temelju proračuna vrijednosti broda, uzimajući u obzir trenutnu današnju vozarinu i današnju vozarinu na vrijeme. Na slici 37 prikazana je komparacija režima poslovanja broda u funkciji vozarine na promatranim rutama.



Slika 39. 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.

Na slici 38. prikazana je komparacija režima poslovanja broda u funkciji vozarine na promatranim rutama za brod s višim ukupnim troškovima poslovanja.



Slika 40. Komparacija optimalnih režima ugovaranja broda, viši ukupni troškovi poslovanja

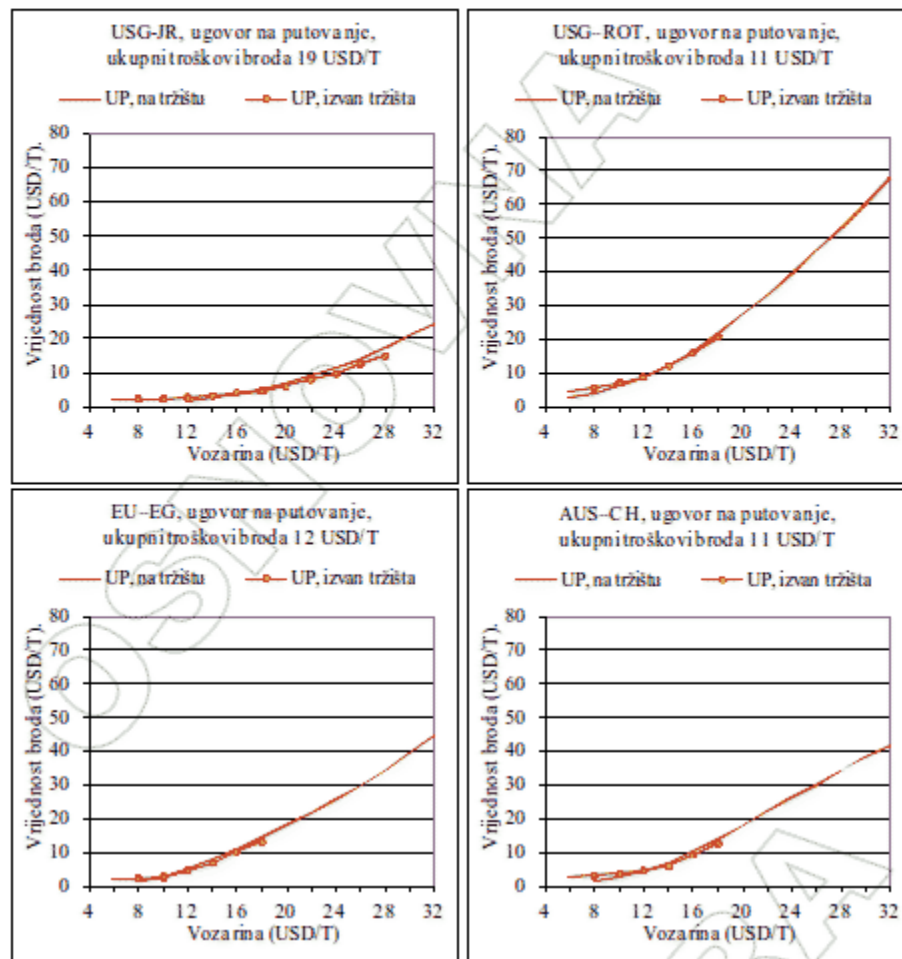
Kao što je za očekivati, brod manje vrijedi što ima veće troškove poslovanja. Kao što je prethodno naglašeno, a ovdje valja ponoviti, da će brod s višim troškovima poslovanja dulje čekati na ulaz na tržište pri rastu vozarine, dok će s druge strane, prije izaći s tržišta prilikom spuštanja vozarine.

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.

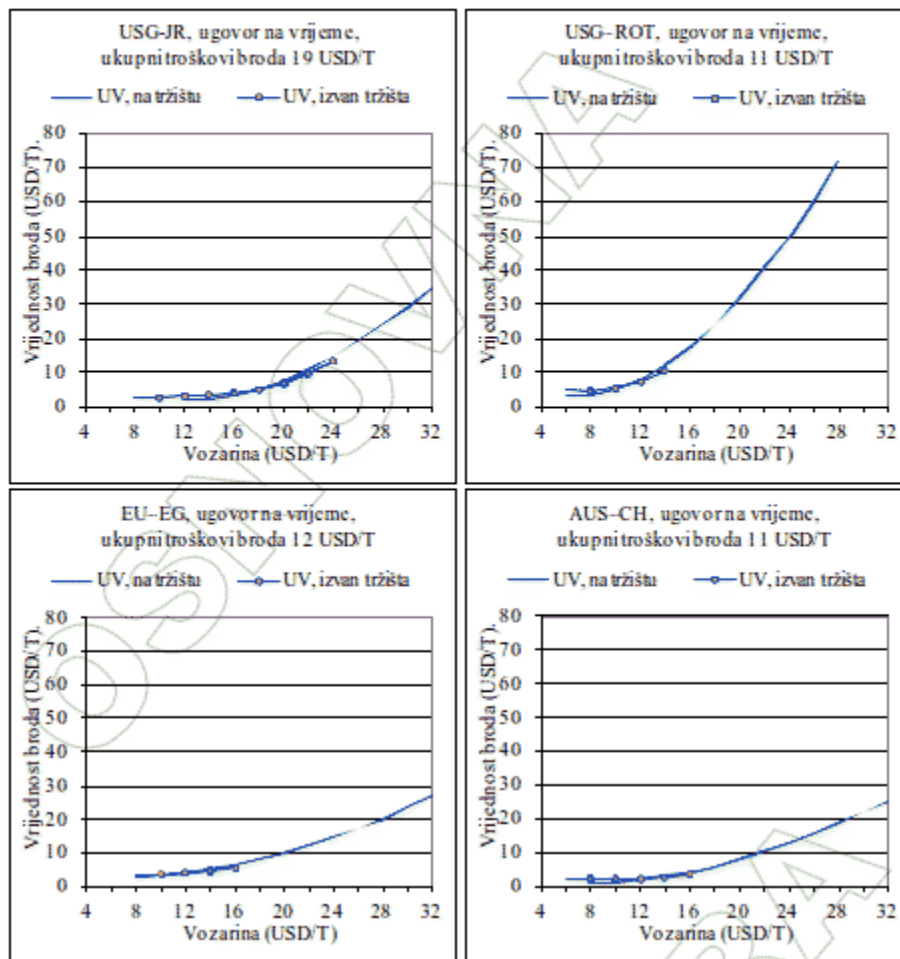
6.4 Odabir optimalne rute

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 39.



Slika 41. 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.



Slika 42. Komparacija optimalnog režima ugovora broda na vrijeme na promatranim rutama

Na slici gore 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 vozarina iznad ove vrijednosti, dominirat će tržište ugovora na vrijeme.

6.5 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. Iz ovog razloga nastojalo se uzeti čim preciznije procjenitelje tržišnih parametara, uzevši u obzir njihovu vremensku promjenljivost. Posebice se treba voditi računa o uporabi detaljnih tržišnih podataka o kretanju vozarina na dobro definiranim rutama, kako bi se procjena navedenih parametara čim više podudarala sa stvarnim stanjem na tržištu.

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 rezultat 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 povećanoj ponudi brodova i niskim vozarinama, odnosno smanjenju ponude brodova, visokim vozarinama i skupom transportu tereta morem.

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.

7. 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 43. Podjela ugovora o iskorištavanju brodova prema Pomorskom zakoniku RH

Prema slici, 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-prijevoznčke 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.

Valja naglasiti da u praksi vrijedi:

- 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 po toni 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 stojnica, 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 (charterer) plaća prijevozniku zakupninu (hire) po danu. Naručitelj plaća lučke troškove (uključujući lučke radnike), tegljenje, peljarenje, troškove goriva.
- ugovor o zakupu broda (Contract of Affreightment) je u naravi ugovor sličan brodarskom ugovoru na vrijeme, samo što se prijevoznik obvezuje prevesti određene terete unutar određenog vremenskog perioda na određenim rutama. Ugovorena frekvencija prijevoza tereta može zahtijevati prijevoz s više brodova.
- zakup praznog broda 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.

Izrazi koji se koriste u narednom tekstu imaju ova značenja:

- naručitelj je ugovorna strana koja od prijevoznika naručuje prijevoz stvari, osoba, tegljenje, odnosno potiskivanje i obavljanje drugoga pomorskog plovidbenog posla,
- krcatelj je naručitelj ili od njega određena osoba koja na temelju ugovora o prijevozu stvari predaje stvari prijevozniku radi prijevoza,
- primatelj je osoba ovlaštena da primi stvari od prijevoznika,
- korisnik prijevoza jest osoba koja ima određena prava prema ugovoru o prijevozu stvari (naručitelj, krcatelj, primatelj),
- vrijeme stojnica je redovito vrijeme određeno za ukrcavanje odnosno iskrčavanje tereta za koje se ne plaća posebna naknada,
- vrijeme prekostojnica je vrijeme za koje se, preko vremena stojnica, produljuje ukrcavanje odnosno iskrčavanje tereta, a za koje se plaća posebna naknada.

7.1 Ugovori o pomorskom plovidbenom poslu

7.1.1 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.

Prema hrvatskom pravu, kod brodarskog ugovora cijelim brodom naručitelj može odustati od ugovora do svršetka ukrcavanja, odnosno do isteka vremena prekostojnica, ako ukrcavanje do tada nije završeno, uz uvjet da plati polovicu ugovorene vozarine, naknadu za nastale prekostojnice i druge troškove što ih je imao prijevoznik, a koji nisu uračunati u vozarinu. Ovo se primjenjuje i ako je ugovoren prijevoz razmjernim dijelom broda, određenim brodskim prostorom, ili prijevoz pojedinih stvari, ako svi naručitelji odustanu od ugovora. Naručitelji mogu odustati od ugovora i nakon završetka ukrcavanja ili proteka vremena prekostojnica, pa i u tijeku putovanja, ako plate cijelu ugovorenu vozarinu, naknadu za prekostojnice i druge troškove što ih je imao prijevoznik, a koji nisu uračunati u vozarinu. Kad je ugovoren prijevoz razmjernim dijelom broda, određenim brodskim prostorom, ili prijevoz pojedinih stvari, svaki naručitelj može odustati od ugovora prije početka ukrcavanja ako plati cijelu ugovorenu vozarinu, naknadu za prekostojnice i druge troškove što ih je imao prijevoznik, a koji nisu uračunati u vozarinu.

Svaki naručitelj može odustati od ugovora i poslije započetog ukrcavanja, ako udovolji obvezama ugovora, a uz uvjet da se teret može iskrcati bez opasnosti za sigurnost broda i ostalog tereta, da zbog iskrčavanja ne nastane veće zakašnjenje u odlasku broda ili poremećaj u redu plovidbe, da se time ne nanosi šteta ostalim naručiteljima i da protiv iskrčavanja ne postoje drugi važni razlozi.

Ako prijevoznik ne prihvati odustajanje od ugovora, dužan je o tome odmah obavijestiti naručitelja. Kada je u slučajevima odustajanja od ugovora izdana teretnica ili druga prijevozna isprava, naručitelj može odustati od ugovora ako vrati prijevozniku sve primjerke teretnice ili druge prijevozne isprave, ili mu dade osiguranje za štetu koja bi prijevozniku mogla nastati zato što mu nisu vraćeni svi primjerci teretnice ili druge prijevozne isprave.

7.1.1.1 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 prijevozničkog 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.

7.1.1.2 Ukrcavanje 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 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 dade 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 nanесenu štetu osobama, brodu, teretu, okolišu te za sve druge štete i troškove prouzročene manjkavim stanjem ambalaže. Naručitelj je odgovoran prijevozniku za nanесenu 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.

7.1.1.3 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.

7.1.1.4 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 predan prijevozniku prije ukrcaja, naručitelj može zahtijevati da mu prijevoznik izda potvrdu o preuzimanju tereta, teretnicu ili drugu prijevoznu ispravu koja sadrži uočljivu napomenu "primljeno za ukrcaj". Prema PZ-u, prijevoznik koji je izdao teretnicu ili drugu prijevoznu ispravu za ukrcaj može, umjesto izdavanja teretnice ili druge prijevozne isprave, stavljanjem napomene »ukrcano« na ispravu za ukrcaj potvrditi da je ukrcavanje obavljeno. Ako je prijevoznik izdao ispravu o prijevozu za ukrcaj, naručitelj je dužan pri primitku isprave o prijevozu vratiti prijevozniku isprave o prijevozu za ukrcaj. Ako je prije izdavanja isprave o prijevozu bila izdana potvrda o preuzimanju tereta, naručitelj je dužan po primitku isprave o prijevozu tu potvrdu vratiti prijevozniku.

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 ispravu 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 ispravu 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, odnosno 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, odnosno ime i prebivalište 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 ili drugoj jedinici mjere, prema vrsti tereta,

- vrstu tereta i oznake koje se na njemu nalaze,
- stanje tereta ili omota prema vanjskom izgledu,
- odredbe o vozarini,
- 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 ukrcaju 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. Potpisi na teretnom listu mogu biti tiskani, zamijenjeni pečatom, faksimilom ili elektroničkom izmjenom podataka.

Naručitelj može tražiti prijepise teretnog lista koje će potpisati prijevoznik, a prijevoznik može tražiti prijepise teretnog lista potpisane od naručitelja. Naručitelj može ovlastiti drugu osobu koja će stvari ukrcati i potpisati teretni list uz navod "u ime i za račun krcatelja". Izdavanje teretnog lista je predmnijeva o sklopljenom ugovoru o prijevozu. Teretni list je između naručitelja i prijevoznika predmnijeva do protudokaza o primitku stvari, kao što je navedeno u teretnom listu. Teretni list između prijevoznika i primatelja dokaz je o primitku stvari, kao što je u teretnom listu navedeno.

Naručitelj, prema PZ-u, je jedini ovlašten davati prijevozniku upute u svezi s ugovorom o prijevozu, pa i promijeniti ime primatelja dok prijevoznik ne primi stvari, ako je to predviđeno ugovorom o prijevozu. Prijevoznik će predati stvari primatelju na osnovi valjane identifikacije. Podatke u teretni list i njegove prijepise unosi naručitelj. Nepostojanje, neispravnost ili gubitak teretnog lista ne utječe na valjanost ugovora o prijevozu. Teretni list mora sadržavati:

- mjesto i nadnevak njegova izdavanja,
- mjesto i nadnevak preuzimanja stvari,
- tvrtku odnosno naziv, ili ime i adresu naručitelja,
- predviđeno mjesto iskrcaja,
- tvrtku odnosno naziv, ili ime i adresu primatelja,

- opis i uobičajeni naziv stvari, način pakiranja, oznaku za prepoznavanje, težinu, obujam ili količinu drukčije označenu, broj komada, a radi li se o opasnim tvarima – naznaku o njihovoj opasnosti.

Teretni list može sadržavati i druge podatke te uvjete ugovora o prijevozu. Prijevoznik može u teretni list unijeti i obrazložene primjedbe. Ako prijevoznik u teretni list ne stavi primjedbe, predmnijeva se, dok se ne dokaže suprotno, da je stvari primio kako su naznačene u teretnom listu. Ako prijevoznik u teretni list unese primjedbe, predmnijeva se da je stvari preuzeo onako kako ih je predao primatelju, dok zakoniti imatelj teretnog lista ne dokaže suprotno. Propisi o teretnom listu analogno se primjenjuju kada se prijevoz stvari na osnovi ugovora o prijevozu obavlja na osnovi izmjene elektroničkih podataka.

U tom slučaju korisnik prijevoza može u svako doba tražiti od prijevoznika papirnatu ispravu o prijevozu. Predmnijeva se da su stranke u navedenim slučajevima suglasne da preneseni i potvrđeni elektronički podaci i oni smješteni u memoriji računala odgovaraju njihovom pisanom obliku na papiru.

7.1.1.5 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.

Kad je ugovor o prijevozu prestao važiti prema samom zakonu ili na temelju odustajanja, u pogledu prava i obveza ugovornih strana nastalih zbog mjera što ih je poduzeo zapovjednik broda, na odgovarajući se način primjenjuju odredbe koje uređuju odnose ugovornih strana za slučaj prestanka ugovora.

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.

7.1.1.6 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.

Prijevoznik ima pravo zahtijevati od osobe kojoj predaje teret da mu izda potvrdu da je teret primila. Ako se teret označen u jednoj prijevoznoj ispravi predaje u dijelovima, prijevoznik može zahtijevati da mu se primitak dijela tereta potvrdi na samoj ispravi ili posebnom potvrdom. Ako za teret koji se prevozi nije izdana prijevozna isprava, naručitelj ima pravo narediti prijevozniku da teret preda u luci odredišta drugoj osobi, a ne onoj koja je navedena u ugovoru. Ako se naknada za prekostojnice ne plati o dospelosti, zapovjednik broda može, radi osiguranja naknade za prekostojnice i drugih tražbina iz ugovora o prijevozu, 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.

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. Pri utvrđivanju količine manjka predanog tereta uzima se u obzir i uobičajeni rastur tijekom prijevoza. U slučaju gubitka tereta rastur se ne uzima u obzir. Rastur se računa prema običajima mjesta luke iskrcaja. Štetu prouzročenu zakašnjenjem u predaji tereta, koja ne predstavlja manjak ili oštećenje tereta, mora dokazati primatelj. Ako se primatelj tereta ne javi, ili ako se ne može pronaći, ili ako neće ili ne može preuzeti teret, odnosno ako se prije predaje tereta javi više zakonitih imatelja teretnice ili druge prijevozne isprave, prijevoznik je dužan tražiti uputu od krcatelja, odnosno od naručitelja.

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 prijevoznickog 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 može prodati teret i prije proteka roka, ako se prodajom ne bi mogla postići svota dovoljna za pokriće tražbina prijevoznika i troškova čuvanja, ili ako je riječ o robi u kvaru ili o pokvarljivoj robi. Prodaja tereta obavlja se javnom dražbom, ako nije riječ o pokvarljivoj robi, robi u kvaru ili o robi koja ima burzovnu cijenu. Pri prodaji pokvarljive robe ili robe u kvaru prijevoznik mora postupati s dužnom pažnjom. Svotu postignutu prodajom tereta prijevoznik je dužan, nakon odbitka svoje tražbine u vezi s prijevozom tog tereta i nakon odbitka troškova čuvanja i prodaje tereta, položiti u sud nadležan prema mjestu prodaje u korist osobe ovlaštene raspolagati teretom i o tome bez odgode obavijestiti korisnike prijevoza koji su mu poznati.

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.

7.1.1.7 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, ratnih događaja, 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 ili osoba koje za njih rade,
- 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.

Osoba koja bez znanja prijevoznika ukrci stvari, odgovara prijevozniku za štetu koja mu je ukrcajem tih stvari prouzročena. Prijevoznik može, prema svojoj ocjeni, u svako doba i bilo gdje iskrcati, a ako je riječ o ugrožavanju osoba, broda, tereta na brodu i okoliša, i baciti teret koji je bez njegova znanja ukrcan te teret koji je neispravno ili nepotpuno naznačen. U ovom slučaju prijevoznik zadržava pravo na punu vozarinu i naknadu štete, a ne odgovara za štetu koja je nastala njegovim postupkom.

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 koletu 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:

- koletu ili jedinica tereta navedena u teretnici – ako je u teretnici navedeno koletu 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 koletu ili jedinica tereta.

Naručitelj, odnosno krcatelj može, u sporazumu s prijevoznikom, povisiti 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. Prijevoznik odgovara za vrijednost izgubljene stvari ili njezina dijela i za smanjenje vrijednosti oštećene stvari. Glede stvari predanih sa zakašnjenjem, prijevoznik odgovara i za oštećenje stvari i za daljnju štetu koja proizide iz zakašnjenja. Iznimno od gore navedenog, prijevoznik koji ne može ograničiti svoju odgovornost odgovara za svaku štetu prouzročenu gubitkom, manjkom ili oštećenjem stvari ili zakašnjenjem u predaji stvari. Visina štete za gubitak stvari određuje se prema prometnoj vrijednosti druge stvari iste količine i svojstva u luci odredišta na dan kad je brod stigao u tu luku ili ako nije stigao kad je morao stići. Ako se visina štete za gubitak stvari ne može drukčije odrediti, ona se određuje prema prometnoj vrijednosti stvari u luci ukrcaja u vrijeme odlaska broda, povećanoj za troškove prouzročene prijevozom. Visina štete za oštećene stvari određuje se u visini razlike između prometne vrijednosti te stvari u neoštećenom stanju i prometne vrijednosti te stvari u oštećenom stanju. Visinu štete za izgubljene, odnosno oštećene stvari koja se ne može odrediti kako je gore prethodno navedeno, utvrđuje sud.

Od svote koju prijevoznik mora platiti na ime naknade štete zbog oštećenja, manjka ili gubitka stvari odbijaju se troškovi uštedeni 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 izvanugovorne zahtjeve koji su na bilo kojoj osnovi postavljeni protiv prijevoznika za oštećenje, manjak ili gubitak tereta.

7.1.1.8 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 brodskog prostora, ugovorena se vozarina razmjerno snižava. Ako je prijevoznik raspolagao neiskorištenim dijelom brodskog 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 produži 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 iskoristavanju 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 vozarinskoj stavci, prema kojemu se za odgovarajuću vrstu tereta ugovarala vozarina u vrijeme ukrcanja 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.

7.1.1.9 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 koje terete stvari,
- 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.

Privilegije na ukrcanim stvarima prestaju:

- prestankom tražbine osigurane privilegijom,
- prodajom stvari u ovršnom ili stečajnom postupku,
- ako vjerovnik ne zatraži izdavanje privremene mjere kod nadležnog suda u roku od 15 dana od dana kad su stvari iskrcane,
- ako su i prije proteka roka iz točke 3) ovoga članka iskrcane stvari na zakonit način prešle u ruke trećih osoba koje ih ne drže u ime dužnika,
- proglašenjem stvari pomorskim plijenom ili ratnim plijenom na moru.

7.1.2 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 zakupoprimatelju, a koji je po svojoj pravnoj prirodi ugovor o uporabi.

Danas se u gotovo svim vodećim pomorskim državama brodarski ugovor na vrijeme smatra ugovorom o djelu, no kada se postavi pitanje o kakvom se djelu radi razlike postoje. Po jednima, kao npr. po rješenjima sadržanim u talijanskom pravu, radi se o izvršenju djela plovidbe, dok se po drugima radi o izvršenju djela prijevoza (takav stav zauzima hrvatsko pravo). Ako se prihvati da prijevoznik kod izvršenja ugovora o time charteru izvršava samo djelo plovidbe, onda on nema funkciju prijevoznika (engl. carrier), već ta funkcija prelazi na naručitelja (engl. charterer). Značajna razlika u zakonodavstvima većine zemalja u odnosu na talijansko pravo jest u tome što se smatra nelogičnim da prijevoznik može vršiti samo djelo plovidbe, jer plovidba je rijetko kada sama sebi cilj.

Organizacija i stručna skrb o izvršenju prijevoza ostaju na prijevozniku i na njegovim ljudima, jer su zapovjednik broda i posada kod ugovora o time charteru 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 o time charteru 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.

Dok je PZ iz 1994. godine kao davatelja broda spominjao brodarka, novi PZ je pojam brodarka zamijenio izrazom prijevoznik. U čl. 5. toč. 40. PZ-a prijevoznik se definira kao vlasnik broda, brodar ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza (engl. carrier). Razlog za takvim izmjenama leži u činjenici što se izraz prijevoznik upotrebljava u svim međunarodnim instrumentima koji reguliraju materiju iskorištavanja brodova. Prijevoznik je gospodarsko pravni pojam i označava isključivo stranku ugovora o prijevozu stvari, dok je brodar pomorskopravni pojam i predstavlja osobu koja je nositelj brodarka djelatnosti u najširem smislu. Brodar sklapanjem ugovora o prijevozu stječe svojstvo prijevoznika.

Time charter se često izjednačava s brodarkim ugovorom na putovanje pa se navodi da je brodarki ugovor na putovanje onaj ugovor kod kojeg se vozarina plaća po izvršenom putovanju, a brodarki ugovor na vrijeme ugovor kod kojeg se plaćanje vozarine ugovara na određeno vrijeme (npr. mjesečno), dok su u ostalim svojim karakteristikama ove dvije vrste ugovora vrlo slične. Ovakvo shvaćanje pojma ugovora o time charteru i međusobnog odnosa između brodarkog ugovora na vrijeme i brodarkog ugovora na putovanje vrlo je površno jer je riječ o dvije sasvim različite vrste ugovora što se može zaključiti kada se analiziraju standardni obrasci (engl. standard forms) za svaku pojedinu vrstu ugovora. U narednom tekstu analizirane su pojedine klauzule koje se koriste u standardnim obrascima ugovora o time charteru, koje su specifične za tu vrstu ugovora i prema kojima se time charter razlikuje od ugovora o zakupu broda i brodarkog ugovora na putovanje s kojima se ovaj ugovor često izjednačava i miješa.

Temeljem čl. 247. ZOO-a ugovor je sklopljen kada se ugovorne strane suglase o bitnim sastojcima tog ugovora. U pravnoj teoriji razlikuju se formalni odnosno neformalni ugovori. Za formalni ugovor traži se unaprijed određeni oblik kao uvjet za nastanak valjanog ugovora, dok oblik neformalnog ugovora nije unaprijed određen i nije uvjet za postojanje i valjanost ugovora. Formalni se ugovori pojavljuju u dva oblika: zakonskom (forma ex lege), kada se zakonom propisuje da ugovor mora imati određeni, obično pisani oblik i ugovornom (forma ex contractu) kada se stranke mogu sporazumjeti da posebni oblik bude uvjet valjanosti njihovog ugovora (čl.289. st.1. ZOO-a). U našem obveznom pravu vrijedi načelo neformalnosti, što znači da za sklapanje ugovora nije propisan određeni oblik, osim ako zakonom nije drugačije određeno (čl.286.st.1. ZOO-a).

PZ 8 odredbom čl. 449. st.1. predviđa da se brodarki ugovor za više putovanja i brodarki ugovor na vrijeme za cijeli brod se moraju sastaviti u pisanom obliku. U istom članku u stavku 2. propisano je da ugovori iz st. 1. koji nisu sastavljeni u pisanom obliku nemaju pravni učinak. Dakle, time charter je strogo formalni ugovor, koji mora biti zaključen u pisanoj formi uz sankciju njegove ništavosti ako tako nije postupljeno (forma ad solemnitatem). Zahtjev za ovako strogom formom prvi put je postavljen u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi 9. Prema Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova ovaj ugovor, kao i ostali ugovori o pomorsko-plovidbenim poslovima, bio je neformalan. Osim za naprijed navedene ugovore PZ zahtijeva pisanu formu i za ugovor o zakupu broda.

Za ostale ugovore o iskorištavanju brodova (za brodarski ugovor za jedno putovanje, za brodarski ugovor na vrijeme za razmjerni dio broda ili određeni brodski prostor, kao ni za pomorsko-prijevoznički ugovor) nije propisana posebna forma. Ipak, i kod ovih ugovora svaka ugovorna strana ima pravo zahtijevati da se o zaključenom ugovoru o prijevozu sastavi pisana isprava (čl. 449. st. 3. PZ-a). U ovim slučajevima forma služi samo kao dokaz o zaključenom ugovoru (forma ad probationem) i ne utječe na valjanost ugovora. Međutim, ako druga strana ne udovolji tom zahtjevu, strana koja je zahtijevala pisani dokaz o zaključenom ugovoru ima pravo odustati od ugovora i zahtijevati naknadu eventualne štete koja joj je nastala raskidom ugovora. (čl. 449. st. 4.i 5. PZ-a). I u zakonodavstvima pojedinih vodećih pomorskih država najčešće se predviđa pisana forma za ugovore o prijevozu stvari (Francuska, Italija), ali je tražena forma, forma ad probationem i uz njeno postojanje ne vezuje se postojanje i valjanost samog ugovora (ne propisuje se apsolutna ništavost kao sankcija u slučaju nepostojanja propisane forme). Postoje mišljenja kako bi i u hrvatskom pomorskom pravu za ugovor o time charteru de lege ferenda trebalo uvesti formu ad probationem, koja služi samo u svrhu dokazivanja postojanja i sadržaja ugovora, pa nepostojanje pisanog ugovora ne bi dovodilo do njegove apsolutne ništavosti.

7.1.2.1 Standardni obrasci ugovora o time charteru i značenje pojedinih klauzula

Za zaključivanje ugovora o time charteru redovito se upotrebljavaju unaprijed pripremljeni formulari. Tako se u teoriji pomorskog prava govori o standardizaciji ugovora o time charteru, a pojedine vrste tako nastalih čarter-partija nazivaju se standardne forme (engl. 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-prijevozničke ugovore.

Brodarski ugovori (pa tako i time charter) 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 unaprjeđenja 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 (engl. 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 (engl. 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 o time charteru, 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 o time charteru 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 o time charteru 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 o time charteru.

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.)¹⁴ Ugovori o time charteru 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, ukrcajati ili iskrcavati robu.

Klauzula o pravu zaloge (Lien clause) daje prijevozniku založno pravo na teretu radi osiguranja plaćanja za neplaćenu vozarinu, prekostojnice i naknadu za zadržavanje. Vrijeme stajanja predstavlja vrijeme kojim korisnik prijevoza raspolaze za ukrcajanje ili iskrcavanje bez obveze plaćanja naknade prijevozniku (engl. 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 stajnicama produkuje 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 zaloga prijevoznika na sav teret i podvozarinu, a naručitelj ima pravo zaloga za sva predumljena 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 raspri (Lay up clause) u brodarskom ugovoru na vrijeme naručitelju omogućava staviti brod u raspriu. Himalaya klauzula (*Himalaya clause*) proširuje odgovornost na osobe u službi prijevoznika (agente, slagače 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.

7.1.2.2 Klauzule kojima se uređuje trajanje ugovora o time charteru

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 (engl. 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.

To se čini unošenjem u ugovor rokova trajanja npr. 12 mjeseci, 15 dana više ili manje po naručiteljevom izboru (opciji) (12 months, 15 days more or less in charterers' option). U slučaju "Petroleo Brasileiro S.A. v. Kriti Akti Shipping CO. S.A." naručitelj je uzeo u čarter brod Kriti Akti od vlasnika broda temeljem formulara Shelttime 3, na 11 mjeseci, 15 dana više ili manje (po njegovom izboru). Period od 11 mjeseci istekao je dana 24. 4. 2001. godine, a naručitelj je već 13. 3. 2001. obavijestio vlasnika broda kako namjerava koristiti brod do 14. 6.