

2005, što bi uključivalo produženje ugovora za 36 dana, koliko je brod bio off-hire i 15 dana po naručiteljevom izboru.

Vlasnik broda na to nije pristao. Arbitražni sud je presudio kako je moguće produženje ugovora za vrijeme dok je brod bio off-hire, ali tada naručitelj ne može koristiti i pravo produženja za još dodatnih 15 dana. Drugostupanjski sud, Queens Bench Division, Commercial Court zauzeo je stajalište da vrijeme produženja ugovora od 15 dana spada u redovno vrijeme trajanja ugovora, a naručitelj ima pravo i na dodatno produženje od 36 dana (vrijeme za koje je brod bio off-hire, koje mu je ugovorom zajamčeno). Zbog toga je sud presudio u naručiteljevu korist. Vidi Lloyd's Law Reports 2003., Vol.2. Pravo na prekoračenje ugovorenog vremena proizlazi iz načina iskorištavanja broda kod time chartera¹⁷.

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

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

U slučaju "Bucknall v. Murray" sklopljen je time charter s klauzulom "about six months" koje vrijeme je isticalo 21. travnja. 28. travnja brod je bio u New Yorku, ali su naručitelji već u rujnu priopćili brodaru namjeru da iz New Yorka poduzmu još jedno (posljednje) putovanje. Brodar je u New Yorku preuzeo brod i raskinuo ugovor. U nastalom sporu sud je zauzeo stajalište da je takav postupak brodara bio ispravan. Drugo, ovo se pravo ne smije koristiti suprotno ugovornoj klauzuli koja ga isključuje. Što se tiče određivanja koju dužinu prekoračenja treba prihvatiti kao razumno, smatra se da je to faktično pitanje koje zavisi od okolnosti svakog pojedinog slučaja. Holman smatra razumnom odluku o prekoračenju, ako je broj prekoračenih dana bio manji i od broja preostalih dana suglasno ugovoru, u trenutku kada je započelo posljednje putovanje. Opširnije o sudskoj praksi u odnosu na dopušteno trajanje prekoračenja vidi, Gilmore, G.Black, C.L., *The law of admiralty*, The Foundation Press, Mineola, 1975., str. 231-237.

Američka sudska praksa zauzela je stav o značenju izraza "about". U američkoj sudskoj praksi u slučaju "The Rygja" ovaj se izraz odnosi kako na vrijeme preko ugovorenog, tako i na ono ispod ugovorenog. U sporu The Rygja ugovor je bio zaključen na oko 6 mjeseci s pravom produženja (opcije) za još 6 mjeseci. U tijeku trajanja ugovora naručitelj je odlučio koristiti se pravom produženja. Međutim, koristeći se pravom na posljednje putovanje, on je prvi period od 6 mjeseci prekoračio za 7 tjedana, pa je temeljem sudske odluke drugi period od 6 mjeseci počeo računati istekom dodatnih 7 tjedana, a na temelju primjene overlap pravila i s pravom na posljednje putovanje i u izvršenju drugog perioda od 6 mjeseci. Ibidem, str. 231-237. Smatra se da je naručitelj dužan predati brod na bližoj granici ugovorenog vremena. To je tzv. overlap/underlap teorija kojom se tumači trajanje ugovora o time charteru suglasno osnovnom

shvaćanju da precizno ugovaranje točno određenog dana povrata broda nije u skladu sa prirodom pomorskog poslovanja. Kada se radi samo o ocjeni vremena trajanja, onda je naručitelj vezan i underlap pravilom prema kojem se ispunjenje ugovora po pravilu završava na granici ispod ugovorene, ako se završetak posljednjeg putovanja sasvim približio ugovorenom datumu, a ne postoje bitni razlozi u prirodi samog posla koji daju pravo na još jedno putovanje. Naprijed iznijeta shvaćanja američke sudske prakse vezana su za NYPE formu, no pravo na posljednje putovanje, odnosno produženje općenito je prihvaćeno načelo.

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

7.1.2.3 Klauzule kojima se uređuje izvršenje ugovora o time charteru

Klauzule koje uređuju obvezu održavanja broda u stanju sposobnom za plovidbu kod ugovora o time charteru

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

Pojam sposobnosti za plovidbu (engl. seaworthiness) može se promatrati kao apsolutna i relativna sposobnost za plovidbu. Apsolutna sposobnost za plovidbu obuhvaća elemente nautičke sigurnosti broda za plovidbu u odnosu na trup, strojeve, brodsku opremu, pri čemu se od brodaru zahtijeva da brod odgovara uvjetima koje propisuje pomorsko upravno pravo (propisi o sigurnosti, osobito tehnička pravila, posjedovanje propisanih isprava o sigurnosti plovidbe). Pod relativnom sposobnošću broda za plovidbu podrazumijeva se da brod mora biti sposoban prevesti i u dobrom stanju očuvati ugovoreni teret, te u tom smislu mora biti opskrbljen pogonskim materijalom i svim potrebnim sredstvima, imati potreban broj kvalificirane posade (ili ukratko, sposobnost broda da izvrši ugovorenu obvezu).

Slično rješenje sadrži i PZ koji u odredbi čl. 460. st. 1. propisuje da je svaki prijevoznik, pa i onaj koji je zaključio ugovor o time charteru dužan pravovremeno, do početka putovanja, 24 pažnjom urednog prijevoznika osposobiti brod za plovidbu, primjereno ga opremiti, popuniti posadom, opskrbiti potrebnim zalihama i pripremiti tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kao da ga je primio na prijevoz. Ova odredba prisilne je naravi i nije ju moguće mijenjati u korist prijevoznika. Dakle naš PZ prihvatio je načelo sadržano u čl. 3. st.1. Konvencije o izjednačavanju nekih pravila o teretnici iz 1924. god prema kojem je prijevoznik dužan osposobiti brod za plovidbu samo prije i na početku putovanja, dok Konvencija UN o prijevozu robe morem iz 1978. god. proširuje tu prijevoznikovu obvezu na cijelo putovanje. Međutim, pomorska praksa ne poštuje ovakav stav, te klauzule u pojedinim

formularima ugovora o time charteru obvezu prijevoznika na osposobljavanje broda za plovidbu prenose na cjelokupni ugovoreni period.

Klauzula kojom se preuzima spomenuta obveza poznata je pod nazivom (engl. maintenance clause). Istu klauzulu sadrže i NYPE i *Baltim* formulari. Postavlja se pitanje može li ta klauzula biti važeća i u hrvatskom pravu s obzirom na odredbu čl. 460. st. 2. prema kojoj nije dozvoljeno ugovaranje suprotno čl. 460. st. 1. PZ-a koji prijevoznika obvezuje samo na osposobljavanje broda za plovidbu do početka putovanja, ali ne i na održavanje u tom stanju za vrijeme trajanja putovanja. Iz naprijed navedenog proizlazi bi da je maintenance klauzula suprotna odredbama PZ-a, pa zato ništavna i bez pravnog učinka. Ivošević drži kako maintenance klauzula u ugovorima o time charteru ne bi bila ništava zbog toga što su zabrane u materiji ugovora o prijevozu stvari morem normirane s ciljem da bi utvrdile minimum prijevoznikovih obveza, dok se takvim zabranama ne dira u eventualno povećanje prijevoznikovih obveza. To stajalište treba smatrati ispravnim jer odredbu čl. 460. st. 1. PZ-a nije moguće mijenjati u korist prijevoznika, dok je argumentum a contrario to moguće na njegovu štetu.

Obveza osposobljavanja broda za plovidbu vezana je za subjektivni napor prijevoznika za ulaganjem dužne pažnje kako bi brod osposobio za plovidbu. Za štetu prouzročenu teretu nesposobnošću broda da očuva teret odgovara time-charterer, a ne brodovlasnik. Brodovlasnik je odgovoran za štetu prouzročenu plovidbenom nesposobnošću broda, Trgovački sud, Paris. Ta obveza poznata je kao dužna pažnja (engl. due diligence). Prema PZ-u iz 1994. godine brodar je morao ulagati pažnju urednog brodara, ali se sada taj izraz zamjenjuje izrazom dužna pažnja (due diligence), kako bi se hrvatska terminologija uskladila sa terminologijom međunarodnih instrumenata, u prvom redu Haškim pravilima (čl. 3. st. 1. i čl. 4. st. 1 i 2.). Suštinsko značenje pojma ostalo je isto kao i prije, jer je mjerilo dužne pažnje objektivni kriterij srednje sposobnog prijevoznika koji se zahtijeva od savjesnog profesionalnog prijevoznika. To je minimum ispod kojeg prijevoznik ne može ići. Taj minimum stranke mogu protegnuti na cijelo vrijeme trajanja ugovora (engl. during service). Tako je primjerice u presudi "The Tarepo" brod za vrijeme putovanja između luke La Plata u Argentini i luke Esmeraldas u Ekvadoru udario o obalu otoka Wellingtona. Naručitelj je u tužbi zatražio isplatu novca koji je platio spašavateljima na ime nagrade za spašavanje jer je po njegovoj ocjeni do udara došlo zbog nautičke pogreške zapovjednika i članova posade (tako je naručitelj naveo kako član posade koji je bio na straži nije na vrijeme uočio kopno i o tome obavijestio dežurnog časnika, te kako je postojala nesuglasnost u čileanskim kartama koje su kormilari upotrebljavali i sl.) i propuštanja dužne pažnje vlasnika broda da brod održava u stanju sposobnom za plovidbu. Admiralty Court je odlučio kako niti jedan od navedenih razloga nije doveo do nezgode pa je naručitelja osudio na plaćanje svog dijela nagrade za spašavanje i troškova postupka. Kada se prijevoznikova obveza održavanja broda sposobnim za plovidbu protegne na cijelo vrijeme trajanja putovanja kao problem se javlja pitanje predstavlja li svaka kasnije pridošla nesposobnost prekršaj prijevoznikove obveze preuzete maintenance klauzulom, pod uvjetom da je prijevoznik osposobio brod za plovidbu na početku putovanja pažnjom urednog prijevoznika. Odgovor na to pitanje sudska praksa je dala a u slučaju "Sinia v. Suzuki (1924.)" prema kojoj svaki prekid u izvršenju ugovorne obveze zbog kasnije nastalih nedostataka na brodu ne daje automatski pravo naručitelju da raskine ugovor o time charteru. Da bi se stekli uvjeti koji daju pravo na raskid, potrebno je da su smetnje takve prirode i toliko dugo vremenski traju da to dovodi do toga da se više ne može ostvariti komercijalna svrha radi koje je ugovor zaključen. U sporu "Sinia v. Suzuki" sudac Geer je istaknuo da obveza za održavanjem broda u stanju sposobnom za plovidbu ne znači da brod mora biti u takvom stanju u tijeku svakog minuta plovidbe, već to znači da će brodar kada brod dođe u stanje kada nije sasvim sposoban za

plovidbu u odnosu na trup ili stroj u razumnom vremenskom razdoblju poduzeti razumne korake kako bi stavio brod u ispravno stanje.

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

Klauzule kojima se uređuje mjesto i vrijeme predaje broda naručitelju

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

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

Klauzule koje uređuju položaj zapovjednika broda kod izvršenja ugovora o time charteru

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

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

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

Konvencija je donesena u ožujku 1978. god., i u svom originalnom engleskom tekstu zajedno s prijevodom objavljena je u časopisu UPPK br. 78. Za svoje stupanje na snagu Hamburška pravila predviđaju ratifikaciju ili pristup od strane 20 država i to prvog dana mjeseca

koji slijedi nakon isteka 1 godine od trenutka polaganja 20-te ratifikacijske isprave (čl.30. st.1.). Kako je Zambija u listopadu 1991. god. položila 20-ti instrument ratifikacije, Hamburška pravila su stupila na snagu 1. studenog 1992. god. Prema tome, i dalje ostaju na snazi klauzule prihvaćene u dosadašnjoj pomorsko pravnoj praksi. Postoje mišljenja koja bi trebalo razmotriti 33 kako je u hrvatsko pomorsko pravo de lege ferenda radi rješavanja ovog pitanja potrebno uvesti precizne odredbe iz kojih bi bilo razvidno da se kod time chartera radi o specifičnom djelu organizacije plovidbe i prijevoza u isto vrijeme i odrediti naručiteljevu obvezu da prijevozniku naknadi štetu u svim slučajevima kada bi prijevoznik odgovarao trećima za obveze koje su nastale iz komercijalne djelatnosti.

Klauzule koje reguliraju obvezu vraćanja broda nakon isteka ugovora o time charteru (engl. redelivery)

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

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

7.1.2.4 Klauzule koje reguliraju obvezu plaćanja vozarine i drugih naknada kod ugovora o time charteru

Klauzule koje uređuju plaćanje vozarine

Kod time chartera prijevoznik pruža usluge naručitelju za unaprijed određeni iznos, vozarinu, koja predstavlja njegovu zaradu. Ova zarada nije opterećena troškovima putovanja koji padaju na naručitelja. Osnovni ekonomski cilj koji prijevoznik postiže dajući brod u time charter je sigurnost i stabilnost za određeni vremenski period, ali ipak uz manju zaradu od one koja bi se mogla ostvariti na tržištu brodskog prostora. Pravni izraz prijevoznikove težnje za ekonomskom sigurnošću manifestira se kroz klauzule ugovora o time charteru u kojima se

ugovara naručiteljeva obveza da ugovorenu vozarinu plaća unaprijed, od čega prijevoznik čini zavisnom cjelokupnu sudbinu zaključenog ugovora.

Standardni ugovori o time charteru često sadrže klauzulu prema kojoj ako naručitelj propusti plaćanje vozarine točno na vrijeme i redovito, prijevoznik će imati pravo povući brod. Neplaćanje vozarine onako kako je predviđeno ugovorom ili njezino neuredno plaćanje doveli su do mnogih sporova, tako da je sudska praksa u vezi s raskidom, odnosno pokušajem raskida ugovora zbog neplaćanja ili neurednog plaćanja vrlo bogata, a posebno angloamerička sudska praksa. Kako ugovor ne bi bio izložen zahtjevima prijevoznika za njegovim raskidom, naručitelj je dužan plaćati vozarinu striktno vremenski, kako je to ugovorom u svakom pojedinom slučaju određeno.

Plaćanje vozarine mora biti izvršeno na sam ugovoreni dan ili prije toga, ali nikako kasnije. Zakašnjelo plaćanje prijevoznik nije dužan prihvatiti ako ne želi. U slučaju "Mardorf Peach & Co., Ltd. v. Attica Sea Carriers Corporation of Liberia" brod je dan u time charter s obvezom plaćanja polumjesečno unaprijed s dodatkom "failing the punctual payment of the hire to the shipowners will be at liberty to withdraw the vessel from the charterer's service". Naručitelj je zakasnio jedan dan s plaćanjem i slijedećeg dana je platio, a prijevoznik je otkazao ugovor i povukao svoj brod. Presuda House of Lords glasila je da je prijevoznikov postupak ispravan, jer se prekršaj obveze da se plaćanje izvrši unaprijed ne može popraviti naknadnim plaćanjem. Naručitelja te obveze može osloboditi samo prijevoznik, ali o tome u ovom slučaju nije bilo dokaza.

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

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

Pravo prijevoznika na odustanak od ugovora u slučaju neplaćanja, odnosno neurednog plaćanja vozarine, često je predviđeno određenom klauzulom ugovora o time-charteru. Ova klauzula poznata je kao (engl. right to withdraw) klauzula i ima sličan učinak kao brisovna (engl. cancelling) klauzula, samo dok se cancelling klauzula ugovara u korist krcatelja, klauzula o pravu na povlačenje broda djeluje u korist prijevoznika. Povlačenje broda prijevoznik mora izvršiti u vrlo kratkom roku (promptno), odnosno u razumnom roku. Što se smatra razumnim rokom zavisi od okolnosti svakog pojedinog slučaja. O donesenoj odluci

naručitelju se mora dostaviti pisana obavijest. U trenutku kada je naručitelj primio obavijest o povlačenju dolazi do povlačenja broda i raskida ugovora. Nakon što se steknu uvjetu za povlačenje broda, naručitelj više ne može svojim radnjama utjecati na promjenu nastale situacije, posebno ne naknadnim plaćanjem. Ako zapovjednik broda i prihvati izvjesne naručiteljeve naloge u odnosu na izvršenje ugovora, a nakon što su se stekli uvjeti za raskid, to je bez pravnog značaja i izjava o raskidu ostaje na snazi. Nadalje, potrebno je uvijek voditi računa o tome da povlačenje broda (engl. withdrawal) ujedno znači i odustanak od ugovora. Ono mora biti bezuvjetno i trajno. Kao i kod brisovne klauzule, pravo na raskid ugovora povlačenjem broda ne temelji se na krivnji, pa ugovorne strane ne bi trebale imati međusobne zahtjeve iz naslova pričinjene štete. Međutim, prijevoznik ima pravo na naknadu štete ako je nakon raskida ugovora o time charteru došlo do pada vremenskih vozarina na tržištu, pa je pretrpio stvarnu štetu.³⁹ Također, postoji razlika u stavu američke i engleske sudske prakse u odnosu na ostvarenje prava na naknadu štete. Prema stajalištu engleske sudske prakse ovo pravo postoji samo u slučaju stvarno prouzročene štete, koja se ogleda u padu vozarine⁴⁰.

Tako je u sporu "AB Corporation v. CD Company" brodar povukao brod prije isteka ugovora ne navodeći razloge takvog postupanja. Spor je podnesen na rješavanje Arbitraži u Londonu. Arbitražni sud je u svojoj prvoj odluci osudio brodara na naknadu štete zbog jednostranog raskida ugovora. Nakon toga, stranke su od Arbitraže zatražile odluku o tome može li tužitelj tražiti naknadu nezakonitog profita koji je tuženik ostvario nakon raskida ugovora, a za vrijeme za koje je ugovor trebao trajati. Arbitražni sud je zauzeo stav kako je tužba za nezakoniti profit alternativna tužba koja se ne može kumulirati s naknadom štete radi raskida ugovora. Nezakoniti profit predstavlja samo onu razliku u zaradi koja nadilazi iznos štete zbog raskida ugovora i tužitelj tu štetu mora dokazati (mora dokazati da je zbog povećanja vozarina na tržištu brodskog prostora brodar zaradio više).

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

Prema ZOO-u preuzetom 1991. godine nematerijalne ili neimovinske štete predstavljale su povrede subjektivnih neimovinskih prava i interesa koji su prvenstveno vezani za osobu. Zakon je u čl. 155. određivao štetu kao umanjene nečije imovine (obična šteta), sprečavanje njezinog povećanja (izmakla dobit), ali i kao nanošenje drugom fizičke ili psihičke boli ili straha (nematerijalna šteta). Odlukom Ustavnog suda Republike Hrvatske pojam nematerijalne štete obuhvaća i povredu prava ličnosti. Poblize, Vedriš, M.Klarić, P.o.c., str. 553. Novi ZOO iz 2005. godine u čl. 1046. određuje štetu kao umanjene nečije imovine (obična šteta), sprečavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povredu prava osobnosti (neimovinska šteta). Bitna je novost da ZOO iz 2005. godine glade prava na naknadu neimovinske štete izjednačuje fizičke i pravne osobe.

Klauzule koje uređuju ostala davanja koja padaju na teret naručitelja

Kod time chartera vozarina ne pokriva sve prijevoznikove troškove, kao što je to slučaj kod brodarskog ugovora na putovanje i kod pomorsko-prijevozničkog ugovora. Odluke o iskorištavanju broda za vrijeme trajanja ugovora o time charteru donosi naručitelj, pa zbog toga njega tereti i obveza snabdijevanja broda gorivom, mazivom i vodom za potrebe pogona broda. Isto tako prijevozniku nije poznato u trenutku zaključenja ugovora u koliko će luka brod pristati, pa te troškove nije moguće unaprijed obračunati i obuhvatiti vozarinom, već ih

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

7.1.2.5 Klauzule koje uređuju prijevoznikovu obvezu na uredno izvršenje ugovora

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

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

7.1.2.6 Klauzule koje uređuju naručiteljevo pravo na obustavu vozarine u određenim slučajevima

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

krivnju, jer polazi od objektivnog djelovanja širokog kruga okolnosti koje mogu dovesti do smetnji u izvršenju ugovora, dakle i bez krivnje. Izraz smetnja treba tumačiti kao prekide i zastoje u izvršenju ugovora, ali i kao djelomičnu prijevoznikovu nesposobnost za izvršavanje ugovornih obveza. Zakon ne predviđa nikakav rok od kada počinje teći pravo na obustavu vozarine, pa u nedostatku posebne klauzule u ugovoru, pravo na obustavu nastalo bi od trenutka nastanka smetnje. Ipak postojanje krivnje ne bi bilo bez ikakvog značaja, jer krivnja prijevoznika predstavlja osnovu za naknadu štete, koja se može kumulirati s pravom na obustavu vozarine.

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

- nezgode i lom strojeva ili oštećenja trupa ili opreme, uključujući i nedostatak u snabdijevanju na teret vlasnika broda,
- havarije, partikularne i generalne, s time što su mnoge partikularne havarije obuhvaćene pod točkom 1,
- skretanje broda s ugovorenog puta (devijacija), ali devijacija prema luci skloništa zbog nevremena, utjecaja mora i leda, pada na teret naručitelja i brod ne bi bio off-hire,
- sudari i nasukanja, osim ako ne dolazi do primjene klauzula o isključenju trgovanja s plitkim lukama ili rijekama i lukama u kojima postoje zapreke (engl. trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars),
- suho dokovanje i pregledi broda. U sporu "Ocean Marine Navigation Limited protiv Koch Carbon Inc. (The Dinamic)" naručitelj je zaustavio brod radi pregleda kako bi mogao dokazati svoje mnogobrojne pritužbe na izvršenje putovanja. Naručitelj je tvrdio kako je brod za vrijeme zadržavanja bio off-hire, dok su vlasnici držali kako je riječ o jednostranom raskidu ugovora od strane naručitelja i kako imaju pravo na naknadu štete. Arbitražni sud je odlučio kako se radilo o zaustavljanju broda od strane naručitelja i kako je on zbog toga obavezan platiti vozarinu za vrijeme zaustavljanja (sukladno čl. 60. ugovora), te da vlasnici nemaju pravo na nikakvu daljnju naknadu štete jer je nisu niti pretrpjeli,
- manjak u posadi broda (crew deficiencies, deficiencies of men) i štrajk brodske posade,
- poslovi dezinfekcije i deratizacije broda,
- uzapćenje ili rekvizicija broda i smetnje upravnih organa (ali ne one prouzročene na strani tereta ili zbog naručiteljevih naloga da brod ide u takvu luku). Pod rekvizicijom se podrazumijeva akt državne vlasti ili druge vlasti kojim privatnu imovinu uzima na raspolaganje, korištenje ili vlasništvo radi izvršenja određenih pothvata općeg ili obrambenog interesa,
- smanjena brzina broda (speed deficiency) i prekomjerna upotreba brodskog goriva,
- nepodobnost opreme broda za krcanje tereta.

Predmet razmatranja sudske prakse su vrlo često pojedini najznačajniji i najčešći off-hire događaji. U off-hire klauzulama često se nailazi na izraz deficiency of men (nedostatak u ljudstvu) koji se odnosi na brojčani nedostatak posade, ali i na nedostatak volje posade za rad.

Također se smatra kako bolest članova posade ne predstavlja slučaj *deficiency of men* iako može biti *off-hire* razlog. 50 Breakdown je izraz kojim se označava kvar u strojevima, međutim breakdown kao *off-hire* događaj nastupa u onom slučaju kada je kvar toliki da dolazi do razumne potrebe za sklanjanjem broda u luku zakloništa radi popravka. Smatra se da je rad broda hindered (ometan, usporavan) i u onim slučajevima kada su smetnje u radu samo djelomične. U slučaju "Hogavht v. Miller, Brother & Co (1891)" House of Lords je zauzela stajalište kako je brod čiji se glavni stroj pokvario i koji je uplovio u luku iskrcaja pomoću tegljača i pomoćnog stroja u to vrijeme bio *off-hire*. Međutim kada je došao u luku bio je sposoban za iskrcaj vlastitom opremom, koja je bila ispravna, pa je vrhovni sud Engleske bio mišljenja kako brod više nije *off-hire*, te da je naručitelj dužan za to vrijeme platiti vozarinu. 51

Požar također, može biti *off-hire* događaj. Prema američkoj sudskoj praksi kao *off-hire* priznaje samo ono izgubljeno vrijeme koje se direktno može pripisati djelovanju požara. Smanjena brzina ne bi prema američkoj praksi bila *off-hire* događaj, ali bi davala pravo na naknadu štete.

U sporu "Buffracht (Cyprus)Ltd v. Bonest Shipping Co. Ltd. (The Pampilos)" brod je dan u charter 28. 1. 2000. za prijevoz tereta iz luke Spetiba u Brazilu do Bourgasa u Bugarskoj. Vlasnici su brod doveli u luku Spetiba dana 28. 1. 2000. Brod je stajao privezan 21 dan čekajući naručiteljeve naredbe. Naručitelj je tvrdio kako je brod nesposoban za plovidbu iz razloga smanjene brzine i velike potrošnje goriva, te je zbog toga umanjio vozarinu. Vlasnici su podnijeli tužbu pred arbitražom zahtijevajući naknadu štete zbog smanjenja vozarine i troškova čišćenja trupa broda od nečistoća. Tvrdili su da dok je brod bio u luci Spetiba, trup mu je obrastao planktonima i drugim morskim biljem, što je utjecalo na smanjenje njegove brzine i povećanje potrošnje ulja. Arbitratori su odlučili da tužitelji imaju pravo na naknadu manjka vozarine, ali da naručitelj nije prekršio obvezu povrata broda u dobrom stanju. Naručitelj je uložio žalbu zbog bitnih povreda postupka i pogrešne ocjene dokaza. Ključno pitanje bilo je jesu li vlasnici upotrijebili dužnu pažnju kod kupnje i primjene boje protiv obrastanja. Arbitratori su se o tom pitanju izjasnili u korist vlasnika broda s čime se složio i viši sud. U odnosu na tužbene navode o prekršenju naručiteljeve obveze da brod vrati u dobrom stanju arbitratori su zauzeli stav kako je obrastanje trupa posljedica redovite upotrebe broda (engl. *ordinary tear and wear*) zbog čega su odbili tužbeni zahtjev u tom dijelu, sa čime se složio i viši sud. Lloyd's Law Reports 2002., Vol. 2.

Uzapćenje i rekvizicija broda mogu biti događaji koji daju pravo naručitelju na neplaćanje vozarine za vrijeme njihovog trajanja, ali oni često u cijelosti onemogućavaju ispunjenje ugovora, pa dovode do njegovog raskida.

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

7.1.2.7 Klauzule koje uređuju posebne slučajeve prestanka ugovora o *time charteru*

Frustration doktrina u anglo-američkom i usporednom pravu

Do primjene doktrine o osujećenju (engl. frustration) ugovora dolazi kada ne postoji povreda ugovora niti od jedne ugovorne strane, već na njegovo izvršenje djeluju okolnosti koje izazivaju zakašnjenje ili nemogućnost u izvršenju ugovora i na taj način dovode do njegovog prestanka. Ove okolnosti kod time chartera obično se označavaju kao "osujećenje komercijalne svrhe pothvata" (engl. frustration of the commercial purpose of the adventure), ali se zapravo radi o primjeni načela da ugovor uslijed iznenadnih i nepredvidljivih okolnosti, koje su nastupile bez krivnje ugovornih strana, postane nemoguć za izvršenje, te može prestati obvezivati bilo koju od ugovornih strana. Ovakav način prestanka uobičajen je za ugovore na putovanje, prema općem pomorskom pravu ne primjenjuje se i na time charter, ali do praktične primjene ove doktrine i kod time chartera dolazi nakon I. svjetskog rata. Carver ističe da nakon što se u I. svjetskom ratu postavilo pitanje primjene doktrine o osujećenju i na ugovore o time charteru, njezina primjenjivost i na tu vrstu ugovora konačno utvrđena u sporu "Bank Line v. Capel (1919)". Utvrđeno je kako ratna stanja i operacije zaista utječu na sudbinu tekućih ugovora o time charteru, posebno onih s dužim rokom trajanja, na više načina, a posebno kroz rekviziciju brodova za potrebe zaraćenih strana, ali i ograničavajući moguće područje plovidbe i zabranjujući trgovačke operacije koje su bile ugovorene.

I štrajk može izazvati slične posljedice na ispunjenje ugovora, ali osnovna razlika među njima je u tome što štrajk može prestati u svako doba, pa ga sudovi ne prihvaćaju kao opći "frustration" razlog. Kako bi štrajk doveo do prestanka ugovora, potrebno je pružiti dokaz o tome da konkretni štrajk dovodi do osujećenja komercijalne namjene i prave svrhe koju su stranke ugovorom željele postići. PZ u čl. 454. st. 1. regulira višu silu koja dovodi do nemogućnosti izvršenja ugovora o prijevozu, pa tako i time chartera, a u st. 4. regulira djelovanje drugih okolnosti (koje također naziva višom silom) koje ugovor onemogućavaju na duže i neizvjesno vrijeme, ali ne i trajno. Možemo zaključiti kako je frustration doktrina zastupljena i u hrvatskom pravu kroz spomenute odredbe PZ-a. Konačan odgovor koje okolnosti predstavljaju višu silu dati će sudska praksa. Frustration doktrina odnosi se na okolnosti koje su bez krivnje bilo koje strane dovele do nemogućnosti izvršenja ugovora, što znači da bilo koja strana koja je kriva za prestanak ugovora nema pravo koristiti se frustration klauzulom. Kada dođe do prestanka ugovora temeljem frustration klauzule postavlja se pitanje međusobnog vraćanja učinjenih prestacija, posebno vozarine i drugih davanja. Pravilo koje inače vrijedi za sve prijevozne ugovore da vozarina plaćena unaprijed ne podliježe obvezi vraćanja primjenjuje se i kod ugovora o time charteru. Vodeći slučaj engleske sudske prakse u ovoj materiji je "French Marine v. Compagnie Napolitaine (1921)." House of Lords zauzela je stajalište kako su naručitelji obvezni platiti vozarinu za mjesec u kojem je ugovor prestao na bazi frustration klauzule. Stvorene obveze do prestanka moraju se međusobno isplatiti, odnosno ako su plaćene ne mogu se natrag potraživati, a nakon nastupa raskida pa ubuduće ugovorne strane ne bi bile međusobno odgovorne. Vidi Carver, T.G., o.c., str. 407.

Iz stajališta sudova Carver je izveo zaključak kako plaćanja izvršena poslije nastupanja frustration razloga podliježu obvezi vraćanja. Isti stav zauzima i hrvatsko pravo na osnovi primjene instituta neosnovanog obogaćenja. ZOO je definirao ovaj institut u čl. 1111. st. 1. kojim je propisano da kad dio imovine neke osobe na bilo koji način prijeđe u imovinu druge osobe, a taj prijelaz nema osnove u nekom pravnom poslu, odluci suda, odnosno druge nadležne vlasti ili zakonu, stjecatelj je dužan vratiti ga, ako to nije moguće dužan je nadoknaditi vrijednost postignute koristi.

Prestanak ugovora uslijed propasti (gubitka) broda

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

Prestanak uslijed zakašnjenja u izvršenju ugovora o time charteru

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

Vodeći spor prema kojem utvrđivanje okolnosti koje mogu dovesti do prestanka ugovora zbog zakašnjenja predstavlja pravno pitanje je "Davis Contractors v. Fareham UDC". Vodeći slučaj u suprotnom pravcu, prema kojem se radi o faktičkom pitanju je "Universal Cargo Carriers v. Citati" u kojem je sudac Devlin zauzeo stajalište prema kojem dok je primjena doktrine osujećenja pravno pitanje, procjena perioda zakašnjenja potrebnog za osujećenje je faktičko pitanje. Ibidem, str. 189.

Hrvatsko pomorsko pravo zauzima stajalište kako se radi o faktičkom pitanju, odnosno radi li se o dužem ili neizvjesnom zakašnjenju utvrđuje se u svakom pojedinom slučaju.

Produženje ugovorenog vremena kao razlog prestanka ugovora o time charteru

Produženje ugovorenog vremena zbog određenih okolnosti koje su iskrsele u tijeku izvršenja ugovora samo je jedan specifičan oblik zakašnjenja. Ovakvo produženje nema veza s pravom produženja ugovorenog vremena u vezi sa završetkom posljednjeg putovanja (primjena overlap i underlap teorije). Zadržavanje broda u luci ili promjena ili nemogućnost izvršenja putovanja ugovorenim ili uobičajenim putem, najčešće uslijed ratnih operacija, su okolnosti koje mogu dovesti do prestanka ugovora, ali i do prekoračenja ugovorenog vremena koje ne mora biti priznato kao razlog za prestanak. U formule ugovora o time charteru redovito se unosi odredba da ako je smetnja takve prirode da trajno onemogućava izvršenje ugovora ili je neizvjesno koliko dugo će trajati, dolazi do prestanka ugovora.

Prestanak ugovora uslijed prekomjernih financijskih gubitaka

Ugovor o time charteru spada i u poslove trgovačkog prava, pa njegovim zaključenjem stranke žele ostvariti profit. To se u prvom redu odnosi na naručitelja, ali i prijevoznik ostvaruje profit naplaćujući naručitelju vozarinu. On može zaraditi i na razlici u vozarini ako je u trenutku zaključenja ugovora pravilno procijenio buduća kretanja vozarine na tržištu brodskog prostora. Financijski gubici koje suvremena pomorsko pravna praksa priznaje kao razlog prestanka

ugovora i koji se najčešće navode u formularnim ugovorima, su oni gubici koje ugovorne strane pretrpe uslijed iznenadnih promjena (iznenadno produženje trajanja ugovora, veliko zakašnjenje ili predugo ili neizvjesno zadržavanje broda) koje i inače, nezavisno od nastalih finansijskih gubitaka dovode do prestanka ugovora.

Prestanak ugovora uslijed rata, štrajka i njihovih posljedica

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

7.2 Uloga zapovjednika broda u izvršenju brodarskog ugovora

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

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

Klauzule u brodarskim ugovorima određuju ulogu zapovjednika broda u izvršenju određenog ugovora te položaj prijevoznika u slučaju da zapovjednik ne izvršava ugovor na

prihvatljiv i legalan način. Da bi se istražila navedena uloga zapovjednika, potrebno je izvršiti analizu pojedinih ugovora i njihovih klauzula u cilju određenja, što je zapovjednik dužan činiti. Na prijevozniku je da svojeg zapovjednika uputi u postupak ili način na koji će on izvršavati svoju komercijalnu dužnost.

7.2.1 *Zapovjednikova diskrecija*

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

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

7.2.2 *Brodarski ugovor na putovanje*

U brodarskom ugovoru na vrijeme, premda naručitelj određuje sigurnu luku ticanja, na prijevozniku je odgovornost dovesti brod na ugovorenu destinaciju. S komercijalnog gledišta, putovanje broda se može podijeliti u četiri segmenta:

- prilaz broda ugovorenoj luci
- ukrcaj tereta
- prijevoz tereta
- iskrcaj tereta

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

Zapovjednik broda potpisuje teretnicu izdanu u skladu s brodarskim ugovorom i svaka nepažnja ili greška, uzrokovana primjerice pritiskom sa strane krcatelja, uzrokuje odgovornost

prijevoznika prema posjedniku teretnice. Čest primjer je pritisak da se izda čista teretnica, kada su teret ili pakovanje u oštećenom ili sumnjivom stanju.

7.2.3 Brodarski ugovor na vrijeme

Klauzula 9 u NYPE ugovoru naglašava da je prijevoznik odgovoran za plovību broda kao u slučaju kada vrši prijevoz za vlastiti račun. Slijedi da je u praksi zapovjednik broda odgovoran za plovību broda. U slučaju kašnjenja broda koje proizlazi ili se može protumačiti kao posljedica propusta zapovjednika, naručitelj može iskoristiti svoje pravo koje mu daje off-hire klauzula. NYPE off-hire klauzula daje za pravo naručitelju da prekine plaćati vozarinu za vrijeme izgubljeno u slučaju nasukanja broda. Kao primjer može se navesti nasukanje broda "The Marika M.". Navedeni brod nasukao se dan prije dolaska u određenu luku te je bio odsukan deset dana kasnije. Brod je međutim, na određitu kasnio još deset dana, budući da je izgubio red za privez. Naručitelj je teretio prijevoznika za izgubljeno vrijeme, ne samo od trenutka nasukanja do trenutka odsukanja broda, već i za period od trenutka odsukanja do priveza u određenoj luci koji je nastao kao posljedični gubitak vremena uslijed nasukanja. Sud je međutim bio stajališta da je brod odmah po odsukanju bio na raspolaganju naručitelju i prema tome off-hire vrijeme je samo ono od trenutka nasukanja do trenutka odsukanja broda.

Drugi zanimljiv off-hire slučaj dogodio se na brodu "The Roachbank" koji je bio ugovoren prema NYPE obrascu na period vremena. Brod je na putu od Singapura prema Kaohsiungu, tjedan dana prije dolaska na određite ukrcao Vijetnamce iz brodice koji su tražili pomoć. Prema konvenciji zapovjednik je dužan pružiti pomoć osobama u pogibelji na moru. Na dolasku ispred Kaohsiunga, vlasti nisu dozvolile uplovljenje broda u luku niti iskrcaj Vijetnamaca. Prijevoznik je ishodom raznih garancija uspio osigurati ulazak broda u luku nakon devet dana. Naručitelj je prema off-hire klauzuli odbio platiti vozarinu za period od navedenih devet dana. Slučaj je završio na sudu gdje je odlučeno u korist prijevoznika budući da ukrcaj nesrećenih osoba ne umanjuje sposobnost broda za plovību niti sposobnost za prekrcaj tereta.

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

7.3 Ugovor o prijevozu kontejnera kao ugovor o iskorištavanju pomorskih brodova

Tržište pomorskog kontejnerskog prijevoza osjetljivo je i promjenljivo. Izmjenjuju se razdoblja kada je potražnja za ovom vrstom prijevoza velika da bi potom uslijedila razdoblja u kojima ponuda značajno premašuje potražnju. Da bi opstali na tako turbulentnom tržištu, kontejnerski prijevoznici nerijetko moraju djelovati zajednički. To znači da sklapaju različite sporazume čiji je cilj uspostava i održavanje određene linije na kojoj više prijevoznika zajednički obavlja redoviti kontejnerski prijevoz. Na taj način se za svakoga prijevoznika smanjuju troškovi prijevoza, povećava učestalost (frekvencija) prijevoza na pojedinoj liniji, a povećava se i broj luka na određenoj ruti u kojima se kontejneri s teretom ukrcavaju i

iskrcavaju na brod radi prijevoza. Iz toga je očito da i korisnici takvog prijevoza imaju velike koristi od međuprijevoznčkih sporazuma o suradnji.

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

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

Prijevoznici mogu osnovati i tzv. linijske konferencije koje se razlikuju od konzorcija po tome što kod linijskih konferencija članovi utvrđuju i jedinstvenu cijenu svojih prijevoznčkih usluga, što je i glavni cilj njihova udruživanja u konferencije. Na međunarodnoj razini uvjeti i način djelovanja linijskih konferencija uređeni su Konvencijom o Kodeksu ponašanja linijskih konferencija, sklopljenoj u Genevi 6.4. 1974. U okviru prava Europske unije, uvjeti osnivanja i poslovanja linijske konferencije pobliže su uređene Uredbom 4056/86. Svrha uspostave konzorcija je, međutim, efikasan zajednički management brodova, odnosno transportnih kapaciteta prijevoznika udruženih u konzorcij koji održava određenu liniju. Cilj konzorcija nije uspostava jedinstvene cijene za prijevoznčke usluge.

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

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

obilježja i svrha te ukazati na njegove specifičnosti ali i sličnosti s nekim drugim ugovorima o iskorištavanju brodova.

Prije definiranja ugovora o prijevozu kontejnera (slot charter) potrebno je objasniti značenje riječi slot. Taj izraz u ovom kontekstu označava prostor na kontejnerskom brodu potreban za slaganje standardnog I.S.O. kontejnera od dvadeset stopa. Upravo je pravo korištenja mjesta na brodu za smještaj kontejnera (slotova) u svrhu prijevoza predmet ugovora.

Ugovor o prijevozu kontejnera bismo stoga mogli definirati kao ugovor kod kojega jedna strana (naručitelj), uz naknadu, ima pravo iskorištavanja određenog broja slotova na brodu druge ugovorne strane (prijevoznika) radi prijevoza tereta u kontejnerima.

Točno definiran brodski prostor, odnosno broj i dimenzije slotova bitan je element ovoga ugovora. Za označavanje ugovornih strana iz ovoga ugovora u ovoj definiciji korišteni su izrazi «naručitelj» (engl. charterer) i «prijevoznik» (engl. carrier) jer je to terminologija koju kod označavanja ugovornih strana iz ugovora o prijevozu koristi hrvatski Pomorski zakonik. U standardnim obrascima ugovora o prijevozu kontejnera umjesto izraza «prijevoznik» koristi se izraz «vlasnik» (engl. owner) u smislu vlasnika broda.

Ugovor o prijevozu kontejnera može se zaključiti za određeno vrijeme ili za određeno putovanje (ili više putovanja). Često se ovaj ugovor sklapa u javnom linijskom prijevozu (dakle za točno određena putovanja) za određeno vrijeme (često pet i više godina) uz mogućnost produljenja trajanja. Obilježje ugovora o prijevozu kontejnera je upravo njegova dugotrajnost i činjenica da je on zapravo pravna podloga za dugotrajniju poslovnu suradnju dviju strana u cilju uspješnije eksploatacije određene prijevozne linije.

U uvodnome dijelu već smo ponešto govorili o svrsi sklapanja ugovora o prijevozu kontejnera. Prijevoznik koji u određenom trenutku a s obzirom na količinu tereta koju treba prevesti nema ekonomskog opravdanja za korištenjem čitavog broda, odlučit će se za sklapanje ugovora o prijevozu kontejnera na temelju kojega će dobiti pravo raspolagati određenom količinom mjesta za prijevoz kontejnera na brodu druge ugovorne strane. Za to će platiti određenu novčanu naknadu.

Međutim, u slučaju kada se više prijevoznika udružuje u konzorcij radi kontejnerskog prijevoza na određenoj liniji, ugovora o prijevozu kontejnera ima ponešto drugačije ciljeve i obilježja. U takvim slučajevima prijevoznici iz konzorcija jedni drugima međusobno (unakrsno) "iznajmljuju" slotove na brodovima. Koliko će slotova određeni prijevoznik moći koristiti na brodovima drugih članova konzorcija ovisi o kapacitetu broda (ili brodova) koji je svaki pojedini prijevoznik unio u konzorcij. U tom slučaju svrha ugovora je međusobna razmjena slotova prostora na brodu za smještaj i prijevoz kontejnera. Tada se ne može govoriti o plaćanju novčane naknade za pravo korištenja slotova na određenom brodu, jer se u zamjenu za novčanu naknadu daje također pravo na korištenje slotova na drugom brodu. Ugovorne strane tada uzajamno postaju prijevoznik i naručitelj iz ugovora o prijevozu kontejnera. U praksi se može sklopiti «križni» (eng. cross, swap) ugovora o prijevozu kontejnera koji će obuhvatiti dvije ili više prijevoznčkih linija, pa će jedna strana, u zamjenu za slotove koje je prepustila drugoj strani zauzvrat.

Ugovor o prijevozu kontejnera se u svjetskoj pomorskoj trgovini pojavio u drugoj polovici šezdesetih godina prošloga stoljeća. U razdoblju koje je potom uslijedilo došlo je do brzog i značajnog razvitka kontejnerskog pomorskog prijevoza. To je dovelo do porasta važnosti ugovora o prijevozu kontejnera kao dokumenta koji sadrži međusobne obveze i prava pojedinih

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

7.3.1 Osnovna obilježja i specifičnosti ugovora o prijevozu kontejnera

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

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

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

Ugovor o prijevozu kontejnera se može zaključiti za određeno putovanje ili za više putovanja, i/ili za određeno vrijeme. Za ovaj tip brodarskog ugovora karakteristično je da se u

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

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

7.3.2 Prava i obveze stranaka iz ugovora o prijevozu kontejnera

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

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

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

Prijevoznik iz ugovora ima i druge obveze. Primjerice, ti ugovori redovito sadrže klauzulu prema kojoj prijevoznik iz toga ugovora nastupa kao naručiteljev agent za poslove

ukrcaja i iskrcaja kontejnera. To može biti važno u pogledu sklapanja poslova s lučkim slagačima. Prijevoznik iz ugovora o prijevozu kontejnera u ime naručitelja može potpisati dokument kojim potvrđuje primitak određenog broja kontejnera s teretom u nekoj luci u kojoj taj naručitelj krca kontejnere i tako «popunjava» slotove koji su mu na raspolaganju. Te klauzule prema kojima prijevoznik iz ugovora nastupa kao agent naručitelja iz tog ugovora vrlo su važne jer ne treba smetnuti s uma da je naručitelj iz ugovora vrlo često ujedno i prijevoznik iz nekog drugog ugovora o prijevozu sklopljenog s trećom osobom (podbrodarski ili sub-charter ugovori). Te klauzule omogućuju nesmetano odvijanje tih podbrodarskih ugovora i njihovu efikasnu realizaciju.

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

Navedimo i neke važne obveze prijevoznika koje su uobičajene za svaki ugovor o prijevozu. Prijevoznik tako:

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

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

Sve poreze, pristojbe i takse te druga slična plaćanja koja se moraju izvršiti radi realizacije ugovora, a koja se odnose na brod, dužan je platiti prijevoznik.

Glavna obveza naručitelja iz ugovora o prijevozu kontejnera je plaćanje naknade za pravo raspolaganja slotovima, odnosno za smještaj kontejnera s teretom radi primjevoza.. Visina naknade kao i mjesto i vrijeme plaćanja pobliže se utvrđuju u ugovoru. Osim toga, ugovorom može biti utvrđena i obveza plaćanja dodatnih iznosa, primjerice iznosa za korištenje električne energije i opreme potrebne za održavanje određene temperature u kontejnerima, kako se teret u njima ne bi pokvario.

Važno je naglasiti da naručitelj mora platiti vozarinu, odnosno naknadu za raspolaganje slotovima u svakom slučaju kada je putovanje započelo, i to bez obzira je li naručitelj doista iskoristio sve slotove, odnosno je li ih u cijelosti «popunio» kontejnerima s teretom.

Kao i kod drugih ugovora o prijevozu stvari, i kod ovog ugovora na naručitelju su sve obveze i odgovornosti koje se tiču tereta. To, između ostalog, znači da naručitelj mora kontejnere u dogovoreno vrijeme pripremiti za ukrcaj kao i to da naručitelj ima obvezu dati prijevozniku precizne i točne informacije i dokumentaciju koja se odnosi na teret i kontejnere.

Prijevoz tereta koji nije smješten u kontejnerima u pravilu je ugovorom određen kao nedopušten, osim u slučaju kada na to pristane prijevoznik. Isto pravilo vrijedi i u pogledu prijevoza nestandardnih kontejnera, živih životinja, opasnih i štetnih tvari, radioaktivnih materijala itd. Samo po sebi se razumije da prijevoz opasnih i štetnih tvari, odnosno radioaktivnih materijala, i u slučaju prijevoznikova pristanka, može biti izvršen samo u skladu s primjenjivim nacionalnim i međunarodnim propisima. Ugovor često sadrži i odredbu prema kojoj prijevoznik ima ovlast otvoriti kontejner i izvršiti uvid u njegov sadržaj. O tako izvršenoj svojevrsnoj inspekciji prijevoznik mora obavijestiti naručitelja.

Ako bi brod u nekoj luci bio zadržan, odnosno zaplijenjen zbog toga što su se u kontejnerima prevozio teret koji je zabranjen (npr. droga) naručitelj mora platiti sve troškove koji zbog toga nastanu, uključujući i pribavljanje osiguranja radi oslobađanja broda.

Vrlo važan problem današnjeg pomorskog prijevoza jest pitanje slijepih putnika (provuklica). Nakon njihova otkrivanja, troškovi njihova boravka na brodu, iskrcaja i transporta često nisu zanemarljivi. Ugovori o prijevozu kontejnera redovito sadrže klauzulu prema kojoj troškovi u vezi sa slijepim putnicima padaju na stranu prijevoznika, osim ako slijepi putnik nije dospio na brod tako što se sakrio u kontejner prije ukrcaja toga kontejnera na brod, u kojem slučaju spomenute troškove mora podmiriti naručitelj.

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

Ugovori o prijevozu kontejnera, kao i većina drugih ugovora o prijevozu, redovito sadrže klauzulu o zakonskom založnom pravu - privilegiju prijevoznika na kontejnerima i teretu naručitelja, kao sredstvo osiguranja tražbina koje prijevoznik ima prema naručitelju (ili osobama za čija djela odgovara naručitelj) na temelju ugovora.

Napomenimo da je naručitelj obaveznik plaćanja svih poreza, taksi, pristojbi i sličnih davanja koja su neophodnih radi izvršenja ugovora a koja se odnose na kontejnere i teret složen u njima.

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

Stranke ugovora o prijevozu kontejnera tijekom izvršenja toga ugovora mogu stupiti u pravne odnose s trećim osobama. U tom kontekstu važno je imati na umu činjenicu da naručitelj iz slot charter ugovora rijetko prijevozniku na teret predaje svoj vlastiti teret složen u kontejnere. Naprotiv, naručitelj iz ugovora je zapravo sklopio ugovor o prijevozu kontejneriziranog tereta s nekom drugom osobom (tzv. podbrodarski ugovor - subcharter) i ugovor mu je neophodan kako bi izvršio taj drugi, podbrodarski ugovor o prijevozu. U tom smislu naručitelj iz ugovora o prijevozu kontejnera ujedno je i prijevoznik iz tog drugog podbrodarskog ugovora o prijevozu stvari jer se obvezao taj teret prevesti. Postavlja se pitanje moguće odgovornosti prijevoznika iz ugovora prema podnaručitelju, odnosno naručiteljevom klijentu (onoj osobi s kojom je naručitelj sklopio podbrodarski ugovor i čiji je teret naručitelj predao prijevozniku iz ugovora). To pitanje može biti aktualno u slučaju da dođe do gubitka, manjka, oštećenja na teretu ili do zakašnjenja u prijevozu. Odgovornost prijevoznika za štete na teretu temelji se na pretpostavljenoj krivnji. Prijevoznik će se osloboditi odgovornosti ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potječu iz uzroka kje nije mogao spriječiti niti otkloniti dužnom pažnjom. Odgovornost prijevoznika je ograničena i po visini - maksimalno do iznosa od 666,67 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po koletu ili jedinici oštećenoga manjkajućeg ili izgubljenog tereta ili tereta predanog sa zakašnjenjem, odnosno 2 obračunske jedinice Posebnih prava vučenja po kilogramu težine oštećenog, manjkajućeg ili izgubljenog tereta, s time da se primjenjuje iznos koji je viši. Kod kontejneriziranog tereta, pod jedinicom tereta smatra se koletu ili jedinica tereta navedena u teretnici ako je u teretnici navedeno koletu ili jedinica tereta sadržana u kontejneru. Međutim, ako u teretnici nije navedeno koletu ili jedinica tereta, tada se pod jedinicom tereta smatra sam kontejner. Odredbe o odgovornosti prijevoznika sadržane su u čl. 547.-574. PZ-a i najvećim dijelom sačinjene su po uzoru na Haško-Visbyjskih pravila. Prijevoznik iz ugovora o prijevozu kontejnera nije ni u kakvoj izravnoj ugovornoj vezi s podnaručiteljem. Ipak, postoji mogućnost njegove odgovornosti za štete na teretu, odnosno za zakašnjenje. Tako odredba članka 452 PZ-a daje ovlast naručitelju iz brodarskog ugovora (ugovora o prijevozu kontejnera je brodarski ugovor) da ugovori s trećom osobom ugovor o prijevozu stvari brodom na koji se odnosi brodarski ugovor. Za obveze iz toga ugovora odgovara i brodar trećim osobama prema propisima čija se primjena ne može sporazumom stranaka isključiti i prema uvjetima uobičajenim za takvu vrstu prijevoza. Prijevoznik iz ugovora ovdje ima ulogu brodar - glavne odgovorne osobe iz ugovora o iskorištavanju brodova. Brodar je definiran u t. 32. članka 5. PZ-a kao fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda. Ako se obveze brodaru povećaju, naručitelj odgovara brodaru za te povećane obveze. Ako je trećoj osobi s kojom je bio sklopljen podbrodarski ugovor bio poznat brodarski ugovor, tada brodar toj osobi odgovara samo u granicama brodarskog ugovora i pravnih propisa čija se primjena ne može isključiti sporazumom stranaka.

Dakle, za prijevoznika iz ugovora o prijevozu kontejnera postoji opasnost da bude podvrgnut tužbi treće osobe za naknadu štete na teretu koji mu je predao «njegov» naručitelj. Kako bi ublažili ili otklonili tu opasnost, na inzistiranje prijevoznika, u ugovore unosi se klauzula kojom naručitelj jamči da treća osoba neće protiv prijevoznika istaknuti tražbinu za naknadu štete na teretu. Akodo toga ipak dođe, utvrđuje se obveza naručitelja iz ugovora da obešteti prijevoznika iz toga ugovora u pogledu svih iznosa koje je ovaj morao isplatiti trećim osobama na ime naknade štete na teretu kao i u pogledu svih drugih štetnih posljedica takvih tražbina trećih osoba. Primjerice, zbog tražbine iz ugovora o prijevozu stvari naručitelj iz podbrodarskog ugovora može tražiti privremenu mjeru zaustavljanja broda. Zaustavljanje broda

može prijevozniku iz ugovora o prijevozu kontejnera prouzročiti znatne troškove koje bi mu naručitelj iz toga ugovora morao naknaditi. Vidi: spor «The Tychy», Lloyd's Law Reports (1999) 2, str. 11. Istovremeno bi naručitelj iz ugovora o prijevozu kontejnera imao obvezu što hitnijeg davanja zamjenskog osiguranja kako bi prijevoznikov brod bio što prije oslobođen od zaustavljanja u cilju nastavka putovanja. Dodatnu zaštitu za prijevoznika predstavljaju i klauzule kojima se naručitelj iz ugovora obvezuje da u teretnicama koje izdaje za prijevoz tereta u kontejnerima a kojeg na temelju ugovora ukrcava na brod prijevoznika, ni na koji način neće uspostavljati ugovorni odnos između prijevoznika i podnaručitelja. Osobito u tim teretnicama naručitelj ne smije kao prijevoznika označiti osobu koja je prijevoznik iz ugovora. Pored toga, na temelju ugovora, naručitelj iz toga ugovora mora u teretnicama izdanima na temelju podbrodarskog ugovora staviti tzv. Paramount klauzulu kojom se utvrđuje primjena Haaških ili Haaško-Visbyjskih pravila, kao i tzv. Himalaya klauzulu ili drugu sličnu klauzulu kojom se prijevoznik iz ugovora o prijevozu kontejnera može koristiti svih povlastica iz teretnice jednako kao i sam izdavatelj teretnice, odnosno klauzula kojom se osigurava zaštita prijevoznika iz ugovora od tužbi za naknadu štete koje bi se zasnivale na njegovoj izvanugovornoj odgovornosti.

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

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

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

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

Pomorski poduzetnici najčešće sklapaju ove ugovore radi ostvarenja jednog od dva temeljna cilja. Kao prvo, on može poslužiti kao osnovni, mada ne i jedini, dokument kojim se ustanovljuju prava i obveze više prijevoznika udruženih u konzorcij radi održavanja jedne ili

više pomorskih linija za prijevoz tereta. Tako se ostvaruje racionalizacija poslovanja (svaki prijevoznik ima manje troškova, ulaže manji broj brodova za održavanje linije a ostvaruje se veća frekventnost linija). To ide na ruku i korisnicima prijevoza na tim linijama. U tom kontekstu ovaj ugovor je jedno od sredstava okrupnjavanja tržišta pomorskog prijevoza stvari.

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

Bez obzira na cilj koji se njime želi ostvariti, ovaj ugovor karakterizira činjenica da se radi o ugovorima koji u pravilu imaju višegodišnji vijek trajanja i koji su vezani za više putovanja na određenim prijevoznim linijama.

Suvremeni ugovori o prijevozu kontejnera već su visoko standardizirani. Nesumnjivo je da će s daljnjim razvitkom svjetske trgovine uloga ovaog ugovora u budućnosti biti još značajnija. To će vjerojatno značiti i potrebu za još preciznijim pravnim uređenjem ovog ugovora ali i za promptnim davanjem odgovora na sporna pitanja koja će se u sklapanju i izvršenju ovog ugovora neminovno javljati u praksi.

7.4 Prijevoz putnika i prtljage

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

- prijevoznik je osoba koja sklapa ugovor o prijevozu ili u čije se ime taj ugovor sklapa, bilo da on sam stvarno obavlja prijevoz bilo da ga obavlja preko stvarnog prijevoznika,
- stvarni prijevoznik jest osoba različita od prijevoznika bilo da je vlasnik broda, naručitelj, bilo osoba koja iskorištava brod koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili samo dio prijevoza,
- putnik je osoba koja se prevozi brodom na temelju ugovora o prijevozu ili koja prati vozilo ili žive životinje koje se prevoze na temelju ugovora o prijevozu stvari,
- prtljaga je svaka stvar uključujući i vozilo koje se prevozi na temelju ugovora o prijevozu, osim:
- stvari i vozila koja se prevoze na temelju ugovora o zakupu, na temelju teretnice, prtljažnice ili druge prijevozne isprave ili ugovora koji se u prvom redu odnosi na prijevoz stvari, i
- živih životinja,
- ručna prtljaga jest prtljaga koju putnik ima u svojoj kabini ili koju on čuva ili nadzire, uključujući i prtljagu koja se nalazi u vozilu ili na vozilu,
- šteta zbog zakašnjenja jest materijalna šteta koja je prouzročena zato što prtljaga nije uručena putniku u razumnom roku, računajući od dana dolaska broda na kojemu se prtljaga prevozila ili je trebalo da se prevozi, ali ne obuhvaća zakašnjenje uzrokovano obustavom rada, štrajkom ili sličnim događajima.

Ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik se obvezuje putnika prevesti brodom, a putnik platiti prevozninu. Visina prevoznine određuje se ugovorom. Prijevoznik je dužan izdati

putniku, na njegov zahtjev, putnu kartu. Putna karta može glasniti na ime ili na donositelja. Predmijeva se da sadržaj putne karte odgovara sklopljenom ugovoru, dok se ne dokaže protivno. Nepostojanje, neispravnost ili gubitak putne karte ne utječu na postojanje, valjanost i na sadržaj ugovora o prijevozu. Prigovor protiv sadržaja putne karte na donositelja može se staviti samo pri njezinu izdavanju. Putna karta koja glasi na ime ne može se prenijeti na drugu osobu bez pristanka prijevoznika.

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

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

Prijevoznik je dužan vratiti prevozninu putniku čija karta glasi na ime ako putnik odustane od putovanja u plovidbi u granicama unutarnjih morskih voda Republike Hrvatske šest sati prije početka putovanja, a u plovidbi izvan tih granica – tri dana prije početka putovanja. U slučaju odustajanja od putovanja prijevoznik ima pravo zadržati najviše do 10% svote prevoznine.

Ako je putna karta izdana na donositelja, prijevoznik je dužan, ako drugačije ne proizlazi iz putne karte, vratiti prevozninu putniku, uz uvjet da je odustao od putovanja jedan sat prije početka putovanja. U slučaju odustajanja od putovanja prijevoznik ima pravo zadržati najviše do 10% svote prevoznine.

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

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

Ako je do prekida putovanja došlo namjerno ili krajnjom nepažnjom prijevoznika, odnosno osoba koje rade za prijevoznika, prijevoznik je dužan nadoknaditi putniku štetu.

Putnik koji traži vraćanje prevoznine dužan je, u plovidbi u granicama unutarnjih morskih voda Republike Hrvatske najkasnije u roku od tri dana, a u plovidbi izvan tih granica najkasnije u roku od sedam dana od dana kad je putovanje završeno, zahtijevati od prijevoznika pisanim

putem vraćanje prevoznine, odnosno naknadu štete ili u tim rokovima podnijeti tužbu sudu. Pisani zahtjev za povratak u mjesto polaska, odnosno za nastavljjanje putovanja putnik je dužan dostaviti prijevozniku u roku od 24 sata poslije protoka rokova. Putnik koji ne postupi na navedeni način, gubi pravo tražiti od prijevoznika naknadu štete, povrat prevoznine, odnosno nastavljjanje putovanja ili vraćanje u polaznu luku.

Odredbe o odgovornosti prijevoznika za smrt ili tjelesne ozljede putnika primjenjuju se i kad se prijevoz obavlja besplatno.

Prijevoznik odgovara za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, za oštećenje, manjak ili gubitak prtljage ako se događaj koji je prouzročio štetu dogodio za prijevoza te za zakašnjenje u predaji prtljage putniku ako se šteta, odnosno zakašnjenje može pripisati krivnji prijevoznika ili osoba koje rade za prijevoznika.

Osoba koja traži naknadu štete mora dokazati da se događaj koji je prouzročio štetu dogodio u tijeku prijevoza te visinu štete.

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

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

Ako prijevoznik dokaže da su smrt ili tjelesna ozljeda putnika, oštećenje, manjak ili gubitak prtljage ili zakašnjenje u predaji prtljage putniku u cijelosti ili djelomično prouzročeni krivnjom putnika ili njegovim ponašanjem koje se ne može smatrati uobičajenim, sud će isključiti, odnosno ublažiti prijevoznikovu odgovornost. Odgovornost prijevoznika u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika ograničava se, u svim slučajevima, na 175.000 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po putniku i putovanju. Ako se naknada štete dosuđuje u obliku rente kapitalizirana svota rente ne može premašiti navedenu svotu. Svota gore navedena služi za namirenje svih vjerovnika čije se tražbine temelje na događajima nastalim tijekom jednoga putovanja.

Odgovornost prijevoznika za štetu nanесenu prtljazi zbog njezina oštećenja, manjka ili gubitka ili zakašnjenja u predaji prtljage putniku ograničava se u svim slučajevima:

- za ručnu prtljagu – 1.800 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po putniku i putovanju,

- za vozila, uključujući i prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu na – 10.000 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po vozilu i putovanju,
- za ostalu prtljagu – 2.700 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po putniku i putovanju.

Gore navedene svote ne primjenjuje se na odgovornost prijevoznika i na naknadu štete za stvari od vrijednosti.

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

Ako je tužba podnesena protiv osoba koje rade za prijevoznika za štete predviđene odredbama ovoga Zakonika o prijevozu putnika i prtljage, te se osobe, ako su radile u okviru poslova koje obavljaju na brodu, mogu koristiti isključenjem ili ograničenjem odgovornosti na koje se može pozvati prijevoznik.

Osobe koje rade za prijevoznika ili stvarnog prijevoznika ne mogu se pozivati na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji su te osobe učinile, bilo u namjeri da prouzroče štetu bilo bezobzirno znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastati. Granice odgovornosti koje prijevoznik i putnik ugovore ne odnose se na osobe koje rade za prijevoznika.

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

Kad postoji osnova za primjenu granica odgovornosti, te granice odgovornosti važe za ukupnu svotu odštete koja se može postići u okviru svih ugovornih i izvanugovornih tužbi podnesenih po osnovi odgovornosti zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika ili oštećenja, manjka ili gubitka prtljage ili zakašnjenja u predaji prtljage putniku.

Pri prijevozu koji je obavio stvarni prijevoznik ukupna svota odštete koja se može ostvariti od prijevoznika ili stvarnog prijevoznika te od osoba koje za njih rade, a koje su obavljale svoju službenu dužnost, ne može biti veća od najveće svote odštete koja se može tražiti bilo od

prijevoznika bilo od stvarnog prijevoznika, s tim što nijedna od tih osoba ne odgovara preko granice koja se na nju može primijeniti.

U svim slučajevima kad se osobe koje rade za prijevoznika ili za stvarnog prijevoznika mogu pozvati na ograničenje odgovornosti, ukupna svota odštete koja se može dobiti od prijevoznika, ili eventualno od stvarnog prijevoznika i osoba koje rade za njih ne može prijeći to ograničenje.

Putnik je dužan uputiti pisani prigovor prijevozniku ili njegovu opunomoćeniku:

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

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

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

Prijevoznik ima pravo zadržati i prodati prtljagu koja mu je predana na prijevoz i stvari od vrijednosti što ih je primio na čuvanje za namirenje svojih tražbina u vezi s prijevozom putnika, prtljage i čuvanjem stvari od vrijednosti.

7.5 Drugi pomorski plovidbeni poslovi

Odredbe u narednom tekstu primjenjuju se na ugovore koje sklapaju ugovaratelj posla i brodar, a kojim se brodar obvezuje da će brodom obaviti kakav posao koji se ne odnosi na prijevoz putnika, prtljage, stvari ili tegljenje, a ugovaratelj posla obvezuje se da će platiti naknadu. Ovakav ugovor može se sklopiti i na vrijeme.

Ako nije drugačije ugovoreno, brodar odgovara za sposobnost broda za plovību. Brodar odgovara za radnje i propuste osoba koje u izvršenju ugovora rade za brodara kao za vlastite

radnje i propuste, ako među strankama nije drugačije ugovoreno. Osobe koje rade za brodarka odgovaraju za smrt i tjelesne ozljede ugovarateljevih osoba koje se nalaze na brodu u okviru izvršenja ugovora, prema odredbama o odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede članova posade.

Odredbe o vozarini za prijevoz stvari na odgovarajući se način primjenjuju i na ugovore o drugim plovidbenim poslovnima.

7.6 Zakup

Ugovorom o zakupu broda, zakupodavatelj daje zakupoprimalcu brod na uporabu, uz plaćanje zakupnine, radi obavljanja plovidbene djelatnosti. Ugovor o zakupu broda mora biti sklopljen u pisanom obliku. Ugovor o zakupu broda koji nije sklopljen u pisanom obliku nema pravni učinak.

Zakupodavatelj je dužan predati zakupoprimalcu brod u takvu stanju da se može iskoristavati prema ugovorenoj ili uobičajenoj namjeni. Brod se, ako nije drugačije ugovoreno, predaje bez posade.

Troškove pogona broda snosi zakupoprimalac. Zakupoprimalac je dužan održavati brod za trajanja ugovora i nakon proteka ugovora vratiti brod u stanju i mjestu u kojem ga je primio. Zakupoprimalac ne odgovara za redovno trošenje broda. Zakupoprimalac ne snosi troškove popravka broda potrebnog za uklanjanje skrivenih mana broda koje su postojale u vrijeme kad mu je brod predan na uporabu niti snosi štetu za gubitak broda zbog djelovanja više sile.

Za štetu nastalu zbog mana koje čine brod nesposobnim ili smanjuju njegovu sposobnost za ugovoreno ili uobičajeno iskorištavanje, a postojale su u vrijeme predaje broda zakupoprimalcu, odgovara zakupodavatelj, ako ne dokaže da te mane nije mogao otkriti dužnom pažnjom.

Ako se brod daje u zakup, posada je dužna izvršavati naloge zakupoprimalca ako je to u ugovoru o zakupu predviđeno. Zakupoprimalac ima pravo mijenjati posadu. U slučaju sumnje je li sklopljen ugovor o zakupu broda ili brodarski ugovor smatra se da je sklopljen brodarski ugovor.

Zakupnina se plaća mjesečno unaprijed, računajući od dana kad počne teći. Zakupnina ne pripada zakupodavatelju dok je zakupoprimalac spriječen rabiti brod krivnjom zakupodavatelja ili zbog skrivene mane broda koja je postojala u trenutku predaje broda zakupoprimalcu. Ako zakupoprimalac ne plati zakupninu o dospelosti, zakupodavatelj može odmah tražiti naplatu zakupnine ugovorene za cijelo vrijeme trajanja ugovora o zakupu broda ili može odustati od ugovora.

Ugovor o zakupu broda može se sklopiti na određeno ili na neodređeno vrijeme, za jedno ili za više putovanja.

Ugovor o zakupu broda sklopljen na određeno vrijeme može se produljiti samo pisanim sporazumom. Ugovor o zakupu broda sklopljen na neodređeno vrijeme može se otkazati pisano, i to najkasnije tri mjeseca unaprijed. Ugovor o zakupu broda prestaje u slučaju propasti broda, njegove trajne nesposobnosti za iskorištavanje i u slučaju više sile koja onemogućuje iskorištavanje broda za vrijeme zakupa.

Ako popravci broda koje snosi zakupodavatelj traju predugo, ili se predviđa da će trajati predugo, zakupoprimalatelj može odustati od ugovora.

Ako zakupoprimalatelj ne vrati zakupodavatelju brod nakon proteka ugovora o zakupu, dužan je za prekoračeno vrijeme platiti naknadu u visini dvostruke zakupnine. Ako je zakupoprimalatelj kriv za zakašnjenje u vraćanju broda, odgovara zakupodavatelju i za svaku štetu iznad svote navedene prethodno.

Nagrada za spašavanje koje je obavljeno zakupljenim brodom za trajanja ugovora o zakupu broda pripada zakupoprimalatelju.

Zakupoprimalatelj može dati brod u podzakup samo na temelju pisanog pristanka zakupodavatelja.

7.7 Ugovor o gradnji broda

Ugovor o gradnji broda je ugovor kojim se brodograditelj obvezuje prema projektu i tehničkoj dokumentaciji sagraditi novi brod u određenom roku, a naručitelj se obvezuje za izgrađeni brod platiti ugovorenu cijenu.

Ugovor o preinaci i popravku broda je ugovor kojim se brodograditelj obvezuje da će preinaciti ili popraviti postojeći brod u određenom roku, a naručitelj se obvezuje platiti naknadu brodograditelju za ugovoreni popravak ili preinaku.

Prema pomorskom zakoniku Republike Hrvatske (PZ) ugovor o gradnji broda te izmjene i dopune tog ugovora moraju biti sastavljeni u pisanom obliku. U protivnom nemaju pravni učinak. Ako ugovorom o gradnji broda nije drugačije predviđeno, smatra se da brod u gradnji pripada brodograditelju.

Brodograditelj je dužan obaviti gradnju prema ugovoru o gradnji broda i pravilima struke te na način da se brodu mogu izdati isprave o sposobnosti za plovidbu, a i druge isprave predviđene ugovorom o gradnji broda.

Prema BIMCO-vu standardnom ugovoru o gradnji broda, Newbuildcon, naručitelj ima pravo u bilo koje vrijeme tijekom gradnje broda podnijeti pisani zahtjev brodograditelju o opravdanim, manjim izmjenama na plan gradnjem. Po primitku zahtjeva, brodograditelj je dužan dostaviti naručiocu pisanu ponudu za radove u skladu s izmjenama plana gradnje.

Naručitelj ima pravo nadzora nad izvršenjem gradnje broda, i u tu svrhu može odrediti jednog ili više nadzornika gradnje. Imenovanje i smjenjivanje nadzornika gradnje naručitelj mora pisanim putem priopćiti brodograditelju. Troškove u vezi s radom nadzornika gradnje snosi naručitelj. Brodograditelj je dužan omogućiti nadzornicima gradnje obavljanje nadzora u tijeku gradnje. Ako nadzornik gradnje ustanovi da izvođenje nekih radova nije u skladu s odredbama ugovora ili s uobičajenim postupanjem savjesnog i profesionalnog poduzetnika, dužan je brodograditelju odmah staviti pisane primjedbe. Ako brodograditelj ne prihvati primjedbe nadzornika gradnje, mora o tome, bez odgode, pisano obavijestiti naručitelja i zahtijevati postupak koji je za takav slučaj predviđen u ugovoru. Ako ugovor ne predviđa postupak tada spor rješava sud.

Pri izradi i nabavi dijelova ili pripadaka broda što ih je brodograditelj naručio ili nabavio od osoba koje je odredio naručitelj brodograditelj odgovara za nedostatke, obavljenih radova ili

nabavljenih dijelova ili pripadaka ako ne dokaže da te nedostatke nije mogao uočiti uporabom dužne pažnje. Brodograditelj ne odgovara za nedostatke gradnje broda ako dokaže da je do njih došlo zato što je pri izvođenju određenih radova postupio na zahtjev naručitelja i upozorio ga na mogućnost nastanka štetnih posljedica koje je mogao predvidjeti uporabom dužne pažnje.

Kad naručitelj daje materijal za gradnju broda, brodograditelj je dužan pregledati materijal i ako ustanovi nedostatke, mora o tome, bez odgode, obavijestiti naručitelja. U protivnom odgovara za štetne posljedice nastale zbog nedostatka u materijalu. Brodograditelj ne odgovara kako je navedeno ako je naručitelj, unatoč upozorenju da materijal ima nedostatke, zahtijevao da brodograditelj takav materijal ugradi u brod.

Ako brodograditelj nije istovremeno i projektant brodograditelj odgovara za one nedostatke u gradnji broda koje je izveo u skladu s projektom, a mogao ih je otkriti uporabom dužne pažnje. Brodograditelj ne odgovara kako je navedeno ako je naručitelj, unatoč upozorenju, zahtijevao da se radovi izvedu prema projektu.

Brodograditelj i brodopopravljač koji drže brod u gradnji ili na popravku u brodogradilišnoj luci imaju pravo zadržati brod, dok im ne budu isplaćene tražbine u skladu s ugovorom o gradnji ili popravku broda.

Brodograditelj je dužan u primjerenom roku, na svoj trošak i rizik, otkloniti nedostatke za koje je odgovoran. Ako se nedostaci ne mogu otkloniti, naručitelj može zahtijevati odgovarajuće sniženje cijene. Ako je nedostatak koji se ne može otkloniti bitan, naručitelj ima pravo raskinuti ugovor.

Prema Newbuildcon, prisutnost naručiteljeva nadzornika na inspekcijama i testiranjima opreme i pripadaka broda, kao i njegov propust da prigovori projektu koji je izradio brodograditelj, uporabljenom materijalu i načinu izvođenja radova, ne oslobađa brodograditelja odgovornosti prema ovom ugovoru kao niti obveza savjesnog i profesionalnog poduzetnika.

Brodograditelj odgovara za skrivene nedostatke koji se otkriju u tijeku jedne godine, računajući od dana predaje broda naručitelju, uz uvjet da ga naručitelj pisano obavijesti o tim nedostacima čim ih otkrije. Obveze brodograditelja zastaravaju za jednu godinu, računajući od dana kad je brodograditelj obaviješten o nedostacima broda.

Sve gore navedeno na odgovarajući se način primjenjuju i na ugovor o popravku ili preinaci broda, osim na dokovanje broda, ako se dokovanje obavlja kao samostalan posao primjenom tarife. Ako se dokovanje obavlja na temelju samostalnog ugovora onda se na dokovanje primjenjuju odredbe koje reguliraju druge pomorske plovidbene poslove. Prema klauzuli o intelektualnom vlasništvu iz BIMCO-va standardnog ugovora o popravku broda, Repaircon, premda je brodopopravljač vlasnik podataka, nacрта i odljevaka učinjenih u svezi s ovim ugovorom, naručitelj ima pravo u bilo koje vrijeme tražiti i koristiti navedeno u kasnijim radovima na istom brodu ili brodu blizancu. Brodopopravljač ne smije navedni materijal učiniti dostupnim trećoj osobi bez pristanka naručitelja.

7.8 Ugovor o pomorskoj agenciji

Ugovorom o pomorskoj agenciji, pomorski agent se obvezuje, na temelju opće ili posebne punomoći, u ime i za račun nalagodavatelja, obavljati pomorske agencijske poslove te poslove pomaganja, posredovanja i zastupanja, a nalagodavatelj se obvezuje pomorskom agentu nadoknaditi troškove i platiti nagradu.

Pomorski agencijski poslovi jesu posebice oni koji se odnose na plovidbu, brodove i njihovo iskorištavanje, a osobito na: prihvaćanje i otpremanje brodova, posredovanje pri sklapanju ugovora o iskorištavanju brodova, kupoprodaji, gradnji, preinaci i popravku brodova, osiguranju brodova, tereta i interesa, opskrbi zalihama, te na brigu o putnicima.

Ugovor o pomorskoj agenciji na temelju opće punomoći mora biti sklopljen u pisanom obliku. Ugovor koji nije sklopljen u pisanom obliku ne proizvodi pravne učinke. U slučaju sumnje o granicama opće punomoći smatrat će se da se ona odnosi na poslove prihvaćanja i otpremanja brodova.

Ako se pomorski agent isključivo bavi posredovanjem, odnosno zastupanjem pri sklapanju ugovora o iskorištavanju brodova, smatrat će se, u slučaju sumnje o granicama opće punomoći, da se ona odnosi na posredovanje pri sklapanju tih ugovora, osim ugovora o zakupu i ugovora o prijevozu na vrijeme za cijeli brod.

Ako nalogodavatelj ograniči ovlaštenja pomorskom agentu koja se odnose na uobičajene poslove pomorskoga agencijskog posla, to ograničenje nema pravni učinak prema osobama koje nisu za nj znale niti su prema okolnostima za nj morale znati.

Pomorski je agent obavezan i ovlašten uporabom dužne pažnje, u granicama danog ovlaštenja, obavljati poslove koji su potrebni ili uobičajeni za izvršenje dobivenog naloga. Pomorski agent može, na temelju izričitog ovlaštenja ugovornih strana, potpisati u ime i za račun obiju ugovornih strana ugovor o iskorištavanju brodova. Ako pomorski agent izričito ne navede da nastupa u svojstvu agenta, smatra se u odnosu na osobu koja je u dobroj vjeri da radi u svoje ime.

Pomorski agent ima pravo na predujam za naknadu svojih troškova i onih učinjenih za nalogodavca i nagradu. Ako naknada troškova i nagrada agentu nisu plaćene, agent ima pravo pridržaja na imovini nalogodavatelja. Pomorski agent ima pravo na naknadu troškova i na nagradu za posredovanje i sklapanje ugovora na temelju činjenice da je posredovao pri njegovom sklapanju.

Uvjete za obavljanje djelatnosti pomorskog agenta, te prava i obveze pomorskog agenta, osim onih propisanih ovim Zakonikom, propisuje ministar.

8. Zaključak

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

Nakon postavljene odluke o upošljavanju broda i odabiru rute na otvorenom pomorskom tržištu, prijevoznik ugovara brod s naručiteljem na putovanje za prijevoz određenog tereta između određenih luka ili ugovara brod na vremenski period. Pored odabira optimalnih opcija glede ugovaranja, razumijevanje sadržaja i uloge pojedinih klauzula u ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova od presudne je važnosti za uspješnost poslovanja prijevoznika. Iz navedenih klauzula proizlaze ugovorna ovlaštenja, obveze i odgovornosti za svaku stranu supotpisnicu ugovora, prijevoznika i naručitelja.

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

LITERATURA

1. Adland, R. O. and Koekebakker, S., MARKET EFFICIENCY IN THE SECOND-HAND MARKET FOR BULK SHIPS, *Maritime Economics and Logistics*, (6), 2004, str. 1–15.
2. Alizadeh, A. and N. Nomikos, THE DRY BULK SHIPPING MARKET, *The Handbook of Maritime Economics and Business*, LLP, London, 2002.
3. Beaulieu, J.J. and Miron, J.A., THE SEASONAL CYCLE IN US MANUFACTURING, *Economic Letters*, 37, 1991, str. 115–118.
4. Beenstock, M., A THEORY OF SHIP PRICES, *Maritime Policy and Management*, 12(3), 1985, str. 215–225.
5. Beenstock, M. and Vergottis A., AN ECONOMETRIC MODEL OF THE WORLD MARKET FOR DRY CARGO FREIGHT AND SHIPPING, *Applied Economics*, 21, 1989, str. 339–356.
6. Birkeland, S. and Tvedt, J., FREIGHT RATES AND TANKER VALUES – EMPIRICAL FINDINGS AND IMPLICATIONS FOR ASSET PLAY, Working Paper 25, SNF/Norwegian School of Economics, 1997.
7. Branch, A., ECONOMICS OF SHIPPING PRACTICE AND MANGEMENT, Chapman and Hall Ltd, London, New York, 1988.
8. Campbell, J. Y. and Schiller, R. F., STOCK PRICES, EARNINGS AND EXPECTED DIVIDENDS, *Journal of Finance*, 43, 1988, str. 661–676.
9. Chen, Z., and Knez, P. J., MEASUREMENT OF MARKET INTEGRATION AND ARBITRAGE, *REVIEW OF FINANCIAL STUDIES*, 8(2), 1995, str. 287–325.
10. Cox, J.C., J.E. Ingersol and S.A. Ross, A THEORY OF THE TERM STRUCTURE OF INTEREST RATES, *Econometrica*, 53, 1985, str. 353–408.
11. Devanney, J.M., INVESTMENT IN MARINE TRANSPORTATION, MIT Sea Grant Project, Report no. MITSG, 1971, str. 71–77.
12. Dixit, A., THE ART OF SMOOTH PASTING, Working Paper, Princeton University, May 1991.
13. Gatev, E. G., Goetzman, W. N. and Rouwenhorst, K. G., PAIRS TRADING: PERFORMANCE OF A RELATIVE VALUE ARBITRAGE RULE, *Review of Financial Studies* (forthcoming), 2005.
14. Glen, D., THE MARKET FOR SECOND-HAND SHIPS: FURTHER RESULTS ON EFFICIENCY USING COINTEGRATION ANALYSIS, *Maritime Policy and Management*, (24), 1997, str. 245–260.
15. Glen, D., M. Owen and R. Van der Meer, SPOT AND TIMECHARTER RATES FOR TANKERS 1970 – 1977, 1981.
16. Grammenos Th. C. – THE HANDBOOK OF MARITIME ECONOMICS AND BUSSINES, LLP, London, 2002.
17. Hale, C. and Vanags, A., THE MARKET FOR SECOND-HAND SHIPS: SOME RESULTS ON EFFICIENCY USING COINTEGRATION, *Maritime Policy and Management*, (19), 1992, str. 131–140.
18. Hale, C. and Vanags, A., SPOT AND PERIOD RATES IN THE DRY BULK MARKET, *Journal of Transport Economics and Policy*, Sept. 1989, str. 281–291.
19. Hopkins, BUSINESS AND LAW FOR THE SHIPMASTER, Brown, Son & Ferguson, Ltd., Glasgow 1997.

20. Kavussanos, M. G. and A. Alizadeh, THE EXPECTATION HYPOTHESIS OF THERMSTRUCTURE AND RISK PREMIA IN DRY BULK SHIPPING FREIGHT MARKETS, *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 36, 2002, str. 267–304.
21. Kavussanos, M. G., COMPARISION OF VOLATILITY IN THE DRY-CARGO SHIP SECTOR: SPOT VERSUS TIME CHARTERS, AND SMALL VERSUS LARGE VESSELS, *Journal of Transport Economics and Policy*, Jan. 1996, str. 67–82.
22. Kavussanos, M.G. and Nomikos N.K., PRICE DISCOVERY, CAUSALITY AND FORECASTING IN THE FREIGHT FUTURES MARKET, *The Baltic Exchange*, 38 St Mary Axe, London EC3A 8BH, UK, April 2004.
23. Kavussanos, M. G., THE DINAMICS OF TIME-VARYING VOLATILITIES IN DIFFERENT SIZE SECOND-HAND SHIP PRICES OF THE DRY-CARGO SECTOR, *Applied Economics*, Vol. 29, 1997, str. 433–444.
24. Klovland, J.T., BUSINESS CYCLES, COMMODITY PRICES AND SHIPPING FREIGHT RATES: SOME EVIDENCE FROM THE PRE-WWI PERIOD, *Norwegian School of Economics and Business Administration*, 1986.
25. Koekebakker, S., R. Adland and S. Sødal, ARE SPOT FREIGHT RATES STATIONARY ?, *Journal of Transport Economics and Policy*, 2006.
26. Koopmans, T., TANKER FREIGHT RATES AND TANKSHIP BUILDING, *De Erven F. Bohn, Haarlem*, 1939. Netherlands.
27. Lo, A.W., LECTURE NOTES 15.442J, *Advanced Financial Economics III*, MIT Sloan School, Spring, 1992.
28. MacLachlam, M., THE SHIPMASTER'S BUSINESS COMPANION, 4th edition, NI, UK, 2004.
29. Merton, R.C., ADVANCED TOPICS IN CAPITAL MARKETS, *Lectures Notes*, Harward University, Spring, 1991.
30. Merton, R.C., A DINAMIC GENERAL EQUILIBRIUM MODEL OF THE ASSET MARKET AND ITS APPLICATION TO THE PRICING OF THE CAPITAL STRUCTURE OF THE FIRM, *Workin Paper no. 497–70*, MIT Sloan School, 1970.
31. Mossin, J., AN OPTIMAL POLICY FOR LAY UP DECISION, *Swedish Journal of Economics*, 70, 1968, str. 170–177.
32. Norman, V.D., MARKET STRATEGIES IN BULK SHIPPING, *Studies in Shipping Economics*, The Norwegian School of Economics and Business Administration, Bergen, 1981.
33. POMORSKI ZAKONIK Republike Hrvatske, NN 181/2004
34. R.S. Platou Shipbrokers a.s
35. Shipping Intelligence Network, CRSL
36. Sødal, S., S. Koekebakker and R. Adland, VALUE BASED TRADING OF REAL ASSETS IN SHIPPING UNDER STOCHASTIC FREIGHT RATES, *Agder University College, School of Management*, Kristiansand, 2006.
37. Stopford, M., SHIPPING MARKET CYCLES, *The Handbook of Maritime Economics and Business*, LLP, London, 2002.
38. Strandenes, S. P., PRICE DETERMINATION IN THE TIME-CHARTER AND SECOND-HAND MARKETS, *Working Paper no. 6*, Centre for Applied Research, Norwegian School of Economics and Business Administration, 1984.
39. Taylor, A.J., A MODEL FOR THE EVALUATION OF SOME SHIPPING COMPANY DECISIONS, *Maritime Policy and Management*, 8, 1981, str. 73–83.

40. Tsolakis, S. D., Cridland, C. and Haralambides, H. E., ECONOMETRIC MODELLING OF SECOND-HAND SHIP PRICES, *Maritime Economics and Logistics*, 5, 2003, str. 347–377.
41. Vergottis, A., AN ECONOMETRIC MODEL OF WORLD SHIPPING, City University Business School, London, 1988.
42. Veenstra, A. W., THE TERM STRUCTURE OF OCEAN FREIGHT RATES, *Maritime Policy and Management*, 26(3), 1999, str. 279–293
43. Zannetos, Z., THE THEORY OF OIL TANKSHIP RATES: AN ECONOMIC ANALYSIS OF TANKSHIP OPERATIONS, MIT press, MA, 1966.

POPIS TABELA

Tabela 1.	Baltic Freight Index (BFI) i Baltic Panamax Index (BPI), promjene u sastavu, <i>Izvor: Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL)</i>	13
Tabela 2.	Veličina broda za prijevoz rasutog tereta u odnosu na terete i rute. <i>Izvor: ISL</i>	30
Tabela 3.	Podjele brodova za prijevoz rasutih tereta obzirom na veličinu.....	43
Tabela 4.	Rezultati regresije za ugovore na putovanje na promatranim rutama.....	44
Tabela 5.	Rezultati regresije za ugovore na vrijeme (1 god.) na promatranim rutama.....	45
Tabela 6.	Stopa promjene trenutne vozarine μ , kolebanje tržišta σ^2 i ostali dobiveni parametri za ugovore na putovanje na promatranim rutama.....	46
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.....	46
Tabela 8.	Stopa promjene trenutne vozarine μ i kolebanje tržišta σ^2 za ugovore na vrijeme (1 god.) na promatranim rutama.....	46
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.).....	47
Tabela 10.	Tehničko-tehnološki parametri broda ugovorenog na putovanje na promatranim rutama.....	48
Tabela 11.	Tehničko-tehnološki parametri broda ugovorenog na vrijeme (1 god.) na promatranim rutama.....	49
Tabela 12.	Polazni slučaj za proračun graničnih vozarina i njihove vrijednosti, brod ugovoren na putovanje.....	50
Tabela 13.	Polazni slučaj za proračun politika poslovanja i proračunate vrijednosti graničnih vozarina, brod ugovoren na vrijeme (1 god.).....	55

POPIS SLIKA

Slika 1.	Usporedba ciklusa svjetske pomorske trgovine rasutim teretom i ciklusa industrijske proizvodnje izražen u % godišnje izmjene. <i>Izrađeno na temelju podataka Bloomberg</i>	5
Slika 2.	Ravnoteža otvorenog pomorskog tržišta.....	7
Slika 3.	Segmenti otvorenog pomorskog tržišta. <i>Izvor: Clarkson Research (CLRS)</i>	8
Slika 4.	Značajne izmjene strukture u BFI.....	14
Slika 5.	Kretanje Baltic Dry Indeksa (BDI). <i>Izvor: Bloomberg</i>	15
Slika 6.	Ciklusi pomorskog tržišta za brodove za prijevoz rasutog tereta, 2007–2017. 4-5-6TC = srednja vrijednost za 4-5-6 ugovora na vrijeme. <i>Izvor UNCTAD</i>	16
Slika 7.	Ciklusi pomorskog tržišta za tankere. <i>Izrađeno na temelju podataka Reuters</i>	17
Slika 8.	Usporedba cijene novog broda i vozarine (ugovor na vrijeme, 1 god.) za veliki brod za prijevoz rasutog tereta. <i>Izrađeno na temelju podataka Bloomberg</i>	17
Slika 9.	Cijena polovnih brodova za prijevoz rasutih tereta, starosti 5 god. <i>Izrađeno na temelju podataka Bloomberg</i>	18
Slika 10.	Cijena novih brodova za prijevoz rasutih i tekućih tereta, starosti 5 god. <i>Izrađeno na temelju podataka Bloomberg</i>	18
Slika 11.	Ciklusi pomorskog tržišta u posljednja tri stoljeća prema Clarksons Research, London. Slika prikazuje prvu godinu svakog ciklusa i duljinu ciklusa, u godinama, između dva vrha.....	19
Slika 12.	Deset ciklusa (11–20) na pomorskom tržištu u periodu od 1971.–2019. <i>Izrađeno na temelju podataka Bloomberg</i>	20
Slika 13.	Isporuca novih brodova za prijevoz rasutog tereta, odlazak u rezalište i narudžba. <i>Izrađeno na temelju podataka Reuters</i>	21
Slika 14.	Isporuca novih tankera, odlazak u rezalište i narudžba. <i>Izrađeno na temelju podataka Reuters</i>	22
Slika 15.	Ciklusi svjetske ekonomije. <i>Izrađeno na temelju podataka Bloomberg</i>	23
Slika 16.	Ekonomski ciklusi na Atlantiku i Pacifiku. <i>Izrađeno na temelju podataka Bloomberg</i>	24
Slika 17.	Porast prometa tereta u svijetu. <i>Izrađeno na temelju podataka UN i UNCTAD</i>	24
Slika 18.	Porast flote brodova za prijevoz rasutog tereta i tankera. <i>Izrađeno na temelju podataka UN i UNCTAD</i>	25
Slika 19.	Komparacija porasta flote brodova s porastom pomorskog prometa. <i>Izrađeno na temelju podataka UN i UNCTAD</i>	25
Slika 20.	Usporedba ciklusa pomorskog prijevoza i svjetskog ekonomskog ciklusa izražena u postotku godišnje izmjene. <i>Izrađeno na temelju podataka Bloomberg</i>	26
Slika 21.	Usporedba ciklusa prijevoza suhog tereta i visine vozarine na otvorenom pomorskom tržištu izražena u postotku godišnje izmjene. <i>Izrađeno na temelju podataka Bloomberg</i>	27
Slika 22.	Ravnoteža i zasićenost pomorskog tržišta (odnos svjetske flote brodova i tereta za prijevoz morem). <i>Izrađeno na temelju podataka CLRS</i>	28
Slika 23.	Komparacija sezonskih izmjena trenutnih vozarina za različite vrste brodova za prijevoz rasutog tereta. <i>Izrađeno na temelju podataka CLRS</i>	31

Slika 24.	Komparacija sezonskih izmjena vozarina za brod ugovoren na period od 1 god. za različite vrste brodova za prijevoz rasutog tereta. <i>Izrađeno na temelju podataka CLRS</i>	32
Slika 25.	Utjecaj premije rizika na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje	51
Slika 26.	Utjecaj stope promjene trenutne vozarine na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje	52
Slika 27.	Utjecaj kolebanja tržišta na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje	53
Slika 28.	Komparativni prikaz utjecaja ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje	54
Slika 29.	Utjecaj ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na putovanje	54
Slika 30.	Utjecaj premije rizika na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme	56
Slika 31.	Komparativni prikaz utjecaja stope promjene trenutne vozarine na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme	57
Slika 32.	Utjecaj stope promjene trenutne vozarine na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme	57
Slika 33.	Utjecaj kolebanja tržišta na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme	58
Slika 34.	Komparativni prikaz utjecaja ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme	59
Slika 35.	Utjecaj ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine na promatranim rutama, ugovor na vrijeme	60
Slika 36.	Komparativni prikaz utjecaja ukupnih troškova poslovanja broda na granične vozarine, ugovor na putovanje i ugovor na vrijeme	61
Slika 37.	Komparativni prikaz utjecaja troškova povrata broda na tržište na granične vozarine, ugovor na putovanje i ugovor na vrijeme	62
Slika 38.	Komparacija režima ugovora broda na putovanje i broda povučenog s tržišta, niži ukupni troškovi poslovanja	63
Slika 39.	Komparacija optimalnih režima ugovaranja broda, niži ukupni troškovi poslovanja	64
Slika 40.	Komparacija optimalnih režima ugovaranja broda, viši ukupni troškovi poslovanja	65
Slika 41.	Komparacija optimalnog režima ugovora broda na putovanje na promatranim rutama	66
Slika 42.	Komparacija optimalnog režima ugovora broda na vrijeme na promatranim rutama	67
Slika 43.	Podjela ugovora o iskorištavanju brodova prema Pomorskom zakoniku RH	70