

1. UVOD

1.1. PREDMET I PROBLEM ISTRAŽIVANJA

Svjetska trgovina današnjice temelji se na transportu dobara, roba i usluga iz dijelova svijeta u kojima se proizvode do regija svijeta gdje postoji potreba za njima tj. do njihovih krajnjih korisnika. Međunarodna trgovina i pomorski prijevoz robe morem predstavlja najučinkovitiji način za postizanje tog cilja, tj. da se maksimalnu količinu robe dostavi putem mora uz minimalan ulog po jedinici troškova dostave. Time cijela trgovina na čemu se temelji ekonomski napredak današnje civilizacije predstavlja glavno oruđe napretka modernog doba. Nameće se pitanje kako uz najjeftiniji način transporta robe i proizvoda dostaviti najveću moguću količinu na današnja moderna tržišta te pri tome i zaraditi.

Jedno od rješenja predstavlja transport robe i ljudi morem brodovima čiji je kapacitet kroz povijest samo rastao do današnjih dana u kojem se od jednom može prevesti više tisuća artikala pakiranih u prikladnoj ambalaži. Tako se za svaku vrstu robe razvila posebna grana transporta koja je savršeno prilagođena pojedinoj robi.

Samo od nekih vrsta brodova potrebno je navesti glavne; tankeri prevoze tekućine, putnički brodovi prijevoze ljudi i vozila, a brodovi za prijevoz rasutih tereta specijalizirani su za prijevoz žitarica i sirovina koji su neophodni svakoj zemlji za industriju i napredak čovječanstva.

Kako bi se to ostvarilo prijevoz robe se ugovara sklapanjem ugovora o prijevoza robe morem a cilj ovog diplomskog rada je definirati metode transporta, objasniti sve subjekte iz tih ugovora te objasniti njihove uloge u ostvarivanju da roba sigurno dođe iz polazne u dolaznu luku kako bi se uspješno plasirala krajnjem kupcu.

Predmet istraživanja su ugovori o pomorskom prijevozu, definiranje prava i obveza svih subjekata iz ugovora o prijevozu morem te usporedbom rasčlanjivanje različitih ugovora koji su specifični za prijevoz kojim se bave.

1.2. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Za svoj diplomski rad odabrao sam temu naziva „*Subjekti iz ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova*“. U svom diplomskom radu obraditi ćemo niz poglavlja i tema poput „*Subjekti iz ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova*“ a one obuhvaćaju pojam brodarka i prijevoznika te ulogu brodarka kroz povijest.

Pošto su ugovori sastavni dio pomorskog prometa i funkcioniranja pomorstva obuhvatio sam također „*vrste ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova*“, a tu spadaju ugovori o prijevozu tekućih tereta, ugovori o prijevozu rasutih tereta te uvjeti poslovanja prijevoza osoba i stvari.

Kao zadnju temu obradili sasmo „*dokumente iz ugovora o prijevozu morem*“ koja obuhvaća sve najčešće dokumente koji se pojavljuju uz ugovor o prijevozu morem.

U svom diplomskom radu obradio sam temu brodarka koja u samom početku definira brodarka kao najvažniju osobu u organizaciji plovidbenog pothvata. Njegova najvažnija zadaća je siguran prijevoz tereta za dogovorenu naknadu temeljem ugovora o prijevozu.

Odgovornost koju preuzima temeljem ugovora o prijevozu je ta da odgovara u potpunosti za preuzet teret naručiocu do okončanja plovidbenog pothvata. Definiram koji su preduvjeti potrebni za siguran početak plovidbenog pothvata i opisujem zakonske regulative koje definiraju odgovornosti i dužnosti kako broдача tako i naručioca. Uz broдача i naručioca u ugovoru o prijevozu morem pojavljuju se još mnogi pravni subjekti čiju sam funkciju ukratko opisao kao i njihove specifične zadaće.

Obrađujući temu broдача osvrćem se detaljno na pravno značenje i ulogu broдача kroz povijest od antike do današnjih dana. Uloga broдача s razvitkom tehnologije i sve kompleksnijim metodama prijevoza tereta se mijenja te u pomorskom pothvatu postepeno sudjeluje sve više ljudi. Tako broдар od samostalnog prijevoznik i vlasnika plovila u antici postaje samo jedan od subjekata u ugovoru. U svojoj srži neke zadaće broдача ostaju nepromijenjene no mnoge se mijenjaju.

U radu se stoga prikazuju:

- opće karakteristike ugovora o prijevozu mora te njihova povijest i razvitak
- razlike, zahtjevi, prava i obaveze te odgovornosti koje proizlaze iz ugovora
- različite vrste prijevoza morem
- primjeri pojedinih vrsta prijevoza, zakonitosti pomorskog tržišta
- dokumenti koji prate teret na njegovom putu od naručioca do krajnjeg korisnika

U svom diplomskom radu „*Subjekti iz ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova*“ opisao sam ulogu svih sudionika u pomorskom prometu morem, njihovih međusobnih odnosa i pravnih regulativa koje se odnose na pomorsku trgovinu te promet roba i ljudi morem. O današnjem transportu robe morem ovisi cijela današnja civilizacija pošto se i najveći dio roba preveze upravo ovim putem stoga sam smatrao vrlo važnim opisati kako taj cijeli sustav pobliže funkcionira.

1.3. DOSADAŠNJE SPOZNAJE

Pomorski prijevoz u moderno doba dosegao je nekad nezamisliv napredak te je ključan faktor za transport robe i trgovinu na kojoj počiva cijela današnja moderna civilizacija. Od nekad sporedne grane gospodarstva prijevoz robe morem preuzeo je primat već sredinom prošlog stoljeća te je čovječanstvo pokušavalo što veću količinu robe i ljudi prebaciti kao bi se cijelo tržište i ekonomije svih zemalja svijeta razvile a neke su prerasle i u super sile današnjice.

Primjenom zakona i napredne tehnologije rizik od gubitaka robe smanjen je na minimum a sve osobe iz ugovora o prijevozu robe morem imaju da kroz svoji rad osigura zaradu za svoj specifičan posao. Zato je od iznimne važnosti dobro definirati prava i obaveze koje nastaju u međunarodnoj i domaćoj trgovini.

Kako bi cijelo čovječanstvo nastavilo ekonomski , socijalni i znanstveno tehnološki razvoj međunarodna trgovina čini glavnu granu razvoja a u budućnosti kroz razvoj novih tehnologija biti će omogućeno još učinkovitije djelovanje na ovom području. S toga je i ovo područje kojimse bavi ovaj diplomski rad ima još mnogo prostora za razvoj, razvitak i primjenu novih tehnologija u budućnosti.

1.4. ZNANSTVENE METODE

Tijekom istraživanja i pripreme za ovaj rad koristio sam se metodom usporedbe svih poznatih i manje poznatih činjenica o ovoj temi te sam usporedio međusobno različite vrste ugovora o pomorskom prijevozu ističući pri tom specifičnosti svake vrste od njih te po kojim se elementima međusobno razlikuju. Također opisao sam i usporedio domaće i svijetsko tržište prijevoza robe morem te pojasnio na koji način funkcionira te što je uzrok promjena na njemu i različitih faza istog. U radu sam primijenio metodologiju znanstvenoistraživačkog rada i koristio literaturu koja je navedena na kraju rada.

Pri izradi rada korištene metode deskripcije i komparacije, kao i neke znanstvene metode istraživanja, između ostalog: grafičko oblikovanje podataka, te sistematiziranje istih.

1.5. STRUKTURA DIPLOMSKOG RADA

Ovaj diplomski rad sastoji se od četiri glavne cjeline u kojima obrađujem tematiku glavnih sudionika pomorskog pothvata, vrste ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova i dokumentima koji se pojavljuju uz ugovor o prijevoz morem.

U prvom dijelu svog diplomskom rada obrađujem detaljnije drugu glavnu ulogu iz ugovora o pomorskom prijevozu a to je uloga broдача i prijevoznika. U prošlosti je broдар ujedno i bio prijevoznik no u zadnjih par stotina godina prijevoznik samo „izvršitelj „ plovidbenog pothvata. U ovom dijelu opisujem sve njegove zadaće ,povijesni razvoj te funkcije, odgovornosti te odnos s drugim subjektima pomorskog pothvata.

U razradi teme opisujem „vrste ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova“ te specifičnosti svake pojedine grupe ugovora, ugovori o prijevozu tekućih, rasutih tereta i prijevoza osoba i stvari. Navodim specifičnosti svake grupe, zakonske obaveze između subjekata koji sudjeluju u pomorskom pothvatu te se osvrćem na neke trenutne svjetske trendove na svakom od tih tržišta.

U posljednjem dijelu ovog diplomskog rada „*dokumenti iz ugovora o prijevozu morem*“, pišem o svim glavnim dokumentima koji se uz ugovor o prijevozu stvari morem pojavljuju pri izvršenju plovidbenog pothvata. Uz slike opisanih dokumenata osvrćem se na zakonske regulative koje se odnose na izdavanje, prijenos i rukovanje tim dokumentima te koju ulogu imaju u međusobnom poslovnom odnosu svih subjekata koji sudjeluju u prijevozu tereta morem.

Budućnost ove grane transporta ostat će jednako važna i sigurno dobiti na važnosti u desetljećima koje dolaze pošto se zbog globalizacije i konzumerizma moderna civilizacija sve više okreće povećanoj potrošnji robe i dobara. Kao preduvjet za to potrebna je izvrsna povezanost kontinenata i protok robe što pomorski prijevoz gura u prvi plan. U svom diplomskom radu pokušat ću razlučiti uloge svih sudionika u pomorskom pothvatu te njihove međusobne odnose .

2. GLAVNE OSOBE IZ UGOVORA O ISKORIŠTAVANJU POMORSKIH BRODOVA

Broj subjekata koji sudjeluju u pomorskom poduhvatu često nije malen pošto je za glavni cilj potreban veći broj ljudi koji rade na specifičnim funkcijama, te su stručnjaci za pojedina područja. Razlog tome je transport robe i osoba od jednog do drugog mjesta. Potreban je cijeli tim dobro usklađenih ljudi iz raznih odjela određene tvrtke ili njihovih kooperanata da se plovidbeni pothvat uspješno izvrši.

Prema definiciji novog Pomorskog Zakonika Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu PZ) iz 2004. (čl.422.) ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova su ugovori o plovidbenom poslu i zakupu broda. Ugovori o pomorskom plovidbenom poslu dijele se na:

- I. ugovor o prijevozu stvari morem
- II. ugovor o prijevozu putnika morem
- III. ugovor o tegljenju odnosno potiskivanju morem

Uz gore navedene ugovore još spadaju i ugovori koji se odnose na druge pomorske poslove. Za početak potrebno je posjedovati sredstvo transporta. Brod za određenu namjenu posjeduje brodar, odnosno vlasnik broda. Brodar pak može biti fizička ili pravna osoba (kompanija, zakupnik ili društvo). Iako se ugovori o iskorištavanju brodova međusobno razlikuju s obzirom na vrstu transporta, broj ljudi ili organizaciju koja u njemu sudjeluje načelno je uvijek isti; brodar nudi uslugu prijevoza robe ili ljudi ugovaratelju plovidbenog posla za koju nakon uspješnog obavljenog prijevoza i odbijenih troškova istog naplati vozarinu. Najčešće se naplaćuje po količini prevoženog tereta. U tom plovidbenom pothvatu može sudjelovati brodar osobno ili angažirati podizvođača ili više njih. U slijedećem tekstu objasniti ćemo funkcije i odgovornosti glavnih osoba iz ugovora o pomorskom poduhvatu koji se uvijek pojavljuju u svim ili većini pomorskih Ugovora.

Glavne osobe iz Ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova čine sastavni dio svakog Ugovora o prijevozu stvari, tereta i osoba morem. Oni se razlikuju ovisno o uvjetima pojedinog broдача, dužnostima i obavezama potpisanog ugovora razlikuju jedan od drugoga.

U daljnjim poglavljima detaljnije ćemo objasniti ulogu broдача, prijevoznika i naručioca pomorskog plovidbenog pothvata. Kroz povijest one su često bile isprepletene. Ponekad je uloga broдача i prijevoznika bila jedna te ista te ju je obavljala jedna osoba. Uz ove dvije u Ugovorima o prijevozu morem nalazimo još uloga poput krcatelja tereta, špeditera, dostavljača tereta te u izvanrednom slučaju zapovjednik jednog broда može sklopiti ugovor o tegljenju drugog broда u opasnosti.

Uloga ima mnogo te svaka od njih nalazi svoje mjesto u širokom području različitih vrsta Ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova. Uloge su se od početaka korištenja broда kao sredstva za prijevoz osoba i stvari povećavale s obujmom poslova i vrsta tereta koji su bili prevoženi.

Moderni plovidbeni pothvat velika je logistička operacija koja zahtjeva rad na više razina koja obuhvaća:

- potpisivanje Ugovora o plovidbenom pothvatu
- nabavljanje broda
- organiziranje posade
- organiziranje plaćanja
- ugovaranja lučkih i putnih troškova - npr. naknada za korištenje pomorskih prometnih kanala i ustava
- organiziranje krcatelja i dostavljača robe koje je ovisno o vrsti Ugovora
- organizaciju i pravilan smještaj robe unutar broda uzimajući u obzir redosljed luka koje dotiče i sl.

Pošto je ovo prevelik posao čak i za skupinu ljudi u današnje vrijeme formirane su tvrtke koje se specijaliziraju za pojedinu uslugu i kao takve djeluju na tržištu. To znači da je unutar jednog plovidbenog pothvata često angažirano i više stotina ljudi od kojih svatko odrađuje svoji specifičan dio posla koji se uz današnju tehnologiju često teži sve većoj specijalizaciju. Nasuprot tome neke stare uloge poput skupina za iskrcaj terete i „štivadora“ (obalnog radnika, slagača tereta) nestaju s početkom korištenja suvremenih dizalica za iskrcaj tereta. Tijekom povijesti formirani su međunarodni ugovori kojima su se sve zemlje potpisnice obvezale prihvatiti određene normative i pravne akte koji uređuju odnose između svih sudionika plovidbenog pothvata. Kakao bi lakše trgovali tijekom povijesti potpisivani su razni međunarodni ugovori a međunarodne konferencije bile su glavna mjesta za pregovore između svih njihovih sudionika. Kako bi lakše poslovali zemlje su implementirale ove dogovore u svoj pravni sustav.

Izvori prava prijevoza stvari morem:

- 1) Konvencija o izjednačavanju nekih prava o teretnici, tzv. Haaška prava (*eng. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading* ("Hague Rules") održana u Hagu 1924.
- 2) Protokol o izmjeni međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1968. (tzv. Visbyjska pravila ili Visbyjski protokol)
- 3) Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924., kako je izmijenjena Protokolom iz 1968., Bruxelles, 1979. (tzv. SDR Protokol)
- 4) Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, Hamburg, 1978. (tzv. Hamburška pravila)
- 5) Konvencija UN o prijevozu robe morem, 1978. (Hamburg, Hamburška pravila, UNCITRAL)

Sva četiri navedena međunarodna ugovora su na snazi. Republika Hrvatska obvezana je Haškim pravilima iz 1924., kao i njezinim protokolima: Visbyjskim protokolom iz 1968. te SDR Protokolom iz 1979. Hamburškim pravilima Hrvatska nije obvezana.

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju Hrvatska je preuzela i uskladila veći dio pomorskih zakona s europskim zakonodavstvom a dio zakona je još u fazi usklađivanja ili je privremeno stavljen izvan snage kao na primjer zakon o ZERP-u.¹

Ostali bitni sudionici u ugovoru o iskorištavanju pomorskih brodova su:

Naručitelj je osoba ili tvrtka koja od broдача naručuje prijevoz određene robe prema određenoj vozarini. O naručitelju ćemo govoriti detaljno u slijedećem poglavlju ovog diplomskog rada.

Prijevoznik je prema pomorskom zakoniku (N/N 181/04, 76/07, 146/08.) prijevoznik jest vlasnik broда, broдач ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza (PZ čl.5. stavak 40.). Prijevoznik je broдач koji organizira prijevoz tereta morem od polazne luke do luke iskrcaja te za taj posao naplaćuje određenu vozarinu, ovisno o vrsti i količini tereta. Može ili ne mora imati vlastiti broд. O funkciji prijevoznika izlagati ćemo detaljnije u narednim poglavljima poglavlju.

Krcatelj se pojavljuje kao neizostavni subjekt u ugovoru o pomorskom prijevozu pošto je njegova zadaća da preuzimanja naloga od naručitelja ili posrednika(špeditera) temeljem ugovora o prijevozu dostavi i preda teret prijevozniku u vremenu i obliku određenom ugovorom o prijevozu. Krcatelj pri tom ima pravo od broдача tražiti da mu izda teretnici (eng. *Bill of Lading, B/L*) a na adresu krcatelja se predaje i pismo spremnosti kojim se potvrđuje da je broд spreman za prihvāt tereta. Ovaj dokument također je bitan radi stojnica² pošto teko od njegovog izdavanja one mogu teći a ukrcaj ili iskrcaj robe može započeti.

Primatelj je osoba koja je ovlaštena od naručitelja primiti teret od broдача u iskrcajnoj luci. Ime osobe zadužene za preuzimanje tereta navodi se u samoj teretnici. On je najčešće kopneni prijevoznik koji teret odvozi do konačnog odredišta.

Otpremnik (špediter, eng *forwarder*) je poduzetnik cjelokupnog transportnog pothvata. On obavlja posao u svoje ime i za račun nalogodavca. Otpremnik sklapa ugovor o prijevozu i sve druge ugovore za izvršenje samog posla (cestovni, riječki ili zračni transport robe nakon što dođe do polazne odnosno dolazne luke brodom). Nalogodavac se otpremniku za taj posao obvezuje isplatiti dogovorenu naknadu.

Kod poslova otpremništva pojavljuju se još dva pojma. Prvi od njih je podotpremnik. Podotpremnik preuzima u cijelosti preuzimanje robe od otpremnika, dok međuotpremnik preuzima samo dio poslova otpremnika.

¹ ZERP skraćenica za „*Zaštićeni ekološko ribolovni pojas*“, proteže se od vanjske granice teritorijalnoga mora u smjeru pućine do njegove vanjske granice , ne veću od 12 nautičkih milja.

² Stojnice su razdoblje utvrđeno ugovorom o prijevozu stvari morem u kojem je broдач dužan držati broд raspoloživim za ukrcaj ili iskrcaj tereta bez posebne naknade, a naručitelj te radnje obaviti. Ukoliko taj rok prođe poćinju teći prekostojnice (eng. *demurrage*) koje se naplaćuju prema dnevnoj tarifi. Ukoliko se probiju i prekostojnice poćinju teći izvanredne prekostojnice za koje naknada iznosi za 50% više od prekostojnica.

Međutim otpremnik odgovara za rad podotpremnik i međuotpremnik pošto ih najčešće on angažira kako bi lakše izvršio posao ukoliko za tim ima potrebe.

Ugovor o otpremi mora sadržavati naziv robe, opis robe, količinu robe, relaciju i vrijednost. U ugovoru o otpremi pojavljuje se i dispozicija. Dispozicija je dokument kojim nalogodavac daje nalog ovlaštenom otpremniku da ga zastupa u carinskom postupku. Nalogodavac svojom ovjerenom dispozicijom odgovara za točnost podataka prema carinskom zakonu i snosi odgovornost prema carinskom zakonu za sve nepravilnosti koje su upisane, a ne odgovaraju činjeničnom stanju robe.

Obveze otpremnika su upozoriti na nedostatke u nalogu ili pakiranju robe, postupati s robom u interesu naručitelja u maniri dobrog gospodara, obavještavati naručitelja o tijeku posla te postupati po njegovim uputama. Ukoliko se primijete nepravilnosti otpremnik također ima obvezu o tome obavijestiti naručitelja te osigurati pošiljku ukoliko je tako dogovoreno.

Pravo je otpremnika naplatiti od naručitelja svoj izvršeni rad prema dogovorenoj naknadi. U slučaju neisplate naručitelja i pokrivanja svih troškova, otpremnik ima pravo zadržati stvari do podmirenja duga ili ima pravo prema dokumentima u posjedu (teretnica i sl.) prodati teret radi naplate potraživanja nakon isteka službeno ugovorenog vremena za naknadu troškova.

Otpremnik je drugi najvažniji pravni subjekt iza brodarka za prijevoz robe do cilja i pokriva praktički cijeli put izuzev broda. Zato ćemo pobliže objasniti zadaću otpremnika u postupku dostave robe. Tako osnovni poslovi otpremnika su instradacija tj. odabir najkraćeg, najpovoljnijeg i najekonomičnijeg puta kojim će teret putovati od polazišta do odredišta.

Otpremnik je zadužen također za organizaciju prijenosa robe s kopna na more i obratno koji najčešće uključuje multimodalni prijevoz *door to door* (eng. *Od vrata do vrata tj. transport od tereta od polazišta do odredišta*). Ovaj prijevoz tereta obuhvaća ukrcaj iskrcaj i prekrcaj samog tereta, organizaciju i transportno osiguranje tereta kao i njegovo skladištenje na kraju puta. Otpremnik također rješava većinu papirologije, izdaje i ispunjava prijevozne isprave te obračunava vozarinu, carinu i troškove raznih pristojbi tijekom transporta.

Od dodatnih poslova otpremnika tu su ugovori o pakiranju robe, signiranju, vaganju, sortiranju, uzorkovanju robe te kontrola kvalitete robe, izdavanja jamčevnih pisama za iskup robe ili izdavanja čistih teretnica, izdavanja FIAT³ isprava i zastupanje naručitelja u ostalim poslovima.

Slagač (eng. *Stevadores*) je osoba ili tvrtka koja fizički vrši ukrcaj robe na brod i iskrcaj robe s broda prema ugovoru o slagačkom poslu. U njemu se slagač obvezuje izvršiti posao slaganja ili pretovara robe, a naručitelj se obvezuje platiti mu naknadu za obavljen posao. Dodatni poslovi slagača su čuvanje i skladištenje robe do njezina preuzimanja.

Osim brodarka i naručitelja postoje i razni podnaručitelji koje angažira naručitelj kako bi lakše izvršio zadan mu posao. Naručitelj, na temelju ugovora, odgovara podnaručitelju a brodar odgovara podnaručitelju za obveze iz potprijevnog ugovora solidarno s naručiteljem.

³ FIATA (eng. *International Federation of Freight Forwarders Association*) je kratica za međunarodni savez otpremnih udruženja koji imaju standardiziranu dokumentaciju prihvatljivu diljem svijeta.

Pomorski agent je osoba koja zastupa ili posreduje u pomorskom poslovanju. Pomorski agent vrši zadatke iz različitih ugovora, a temelj je ugovor o pomorskoj agenciji. Njegovi poslovi obuhvaćaju: prihvata i otpremu brodova, zastupanje nalogodavca pred državnim i ostalim javnim službama, pred fizičkim i pravnim osobama pri nabavi zaliha, goriva i za ostale usluge.

Prvi pomorski agenti nastaju kao posljedica izdvajanja zapovjednika i vlasnika broda te kada su vlasnici prestali pratiti teret na pomorskim putovanjima a brodari i zapovjednici su imali potrebu da im netko pomogne i olakša pojedine dijelove posla. U ovom se periodu pojavljuje uloga pomorskog agenta te ćemo u nadolazećim poglavljima detaljnije objasniti njegovu ulogu i obveze.

Agent posreduje tijekom sklapanja ugovora o iskorištavanju brodova, kupoprodaje, gradnje, remonta, preinaka, prema nalogu brodarka organizira zapošljavanje posade broda, sklapa ugovore o osiguranju, prodaje putne karte i asistira putnicima te može obavljati poslove u brojačkoj ili mjenjačkoj službi. Agent može zastupati brodarka, prijevoznika i brodovlasnika, vlasnika tereta ili osiguravatelja.

Pomorski agent jedna je od najvažnijih karika u pomorskom poslu za časnike i posadu pošto najčešće preko njega nakon kvalifikacije dobivaju posao na brodu. Većina velikih brodarka ne održava osobno selekciju kandidata za poslove na brodu već to prepuštaju iskusnim pomorskim agentima i agencijama.

Prema području djelovanja agenti se razlikuju:

- lučki agenti (prihvat i otprema broda u luci)
- agenti posrednici pri sklapanju ugovora o prijevozu (traže s jedne strane teret, a s druge brod)
- agenti tereta (zastupaju vlasnike tereta)
- agenti osiguravatelja (sklapaju ugovore o osiguranju)

Prema nalogodavcu razlikuju se:

- agent prijevoznika (zastupa sve prijevoznike tereta, na kopnu i moru)
- agent osobe zainteresirane za teret
- agent osoba zainteresiranih za pomorsko osiguranje

Prema imenovanju razlikuje se:

- agent kojeg imenuje brodarka ili brodovlasnik;
- agent kojeg imenuje brodarkov punomoćnik (zapovjednik, drugi agent itd.)
- agent kojeg imenuje brodarkov suugovornik (naručitelj prijevoza)
- agent kojeg imenuje osiguravatelj ili reosiguravatelj

Prema širini ovlaštenja agent može biti:

- opći (generalni) i djelovati temeljem opće (generalne) punomoći

U ovom slučaju obavlja sve poslove u luci u ime broдача, ovlasti su mu trajne, smije imenovati podagente te smije sklapati ugovore o prijevozu. U ovom slučaju ima mogućnost da s broдаром potpiše ugovor ekskluziviteta. Ovim ugovorom se osigurava da jedino on ima pravo ugovarati i potpisivati ugovore u ime broдача, nalaziti posadu i sve ostale poslove koji su potrebni pri sklapanju ovakvih ugovora. Jedino ograničenje je to da ne smije sudjelovati u kupoprodaji broда tj. nema pravo prodaje broда jer nije vlasnik.

Jedini ugovor koji agent ne može potpisivati je onaj o prodaji broда pošto pravo prodaje ima isključivo vlasnik broда.

-posebni ili specijalni (ad hoc) ugovor

Posebni ugovor omogućava agentu posebno pravo odnosno definira mogućnost ugovaranja samo za jedan posao, putovanje ili samo za jedan broд. U ovom pogledu možemo povući paralelu s ugovorima na putovanje (eng. Charter party) pošto se ta vrsta ugovora također potpisuje samo za pojedino putovanje.

Konačno, prema vremenskom periodu agenti mogu biti povremeni ili stalni za pojedine broдare, s ograničenim ili neograničenim ovlastima a mogu biti i teritorijalno ograničeni.

Kod teritorijalnog ograničenja svaki agent dobiva određenu regiju ili dio svijeta koji pokriva te ne može potpisivati ugovore s pravnim i privatnim subjektima izvan svog zadanog teritorija.

Ovlasti agenta su uglavnom trajne, smije imenovati podagente, može sklapati i ugovore o prijevozu, jedini zastupa određenog broдача, nije ovlašten posredovati u kupoprodaji brođova.

Pomorske agencije se povezuju u nacionalna udruženja. U Hrvatskoj je sjedište Udruženja pomorskih agenata u Rijeci. Međunarodna federacija nacionalnih udruženja pomorskih agenata je FONASBA⁴ koja ima 38 zemalja članica diljem svijeta te je jedna od savjetodavnih agencija IMO-a (*International Maritime Organization*) međunarodne pomorske organizacija koja je krovna organizacija međunarodne trgovine morem. Ovo ukratko čini opis zadaća pomorskih agenata i agencija te način na koje one djeluju na svjetskom i domaćem tržištu.

⁴ FONASBA je kratica za (eng. *The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents*) Međunarodna federacija nacionalnih udruženja pomorskih agenata

2.1. BRODAR

Prema Pomorskog Zakonika Republike Hrvatske članak 5. statuta 1. točke 32., „*brodar je 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*“. Iz ove definicije možemo zaključiti da je brodar osoba koja treba zadovoljiti dva glavna uvijeta od kojih je prvi da je u posjedu (držanje) broda te drugog , da je nositelj plovidbenog pothvata (poduzetništvo). Brodar može biti fizička ili pravna osoba, što znači da brod može posjedovati osoba ili društvo, tj. kompanija.

Također brod se prema Hrvatskom Pomorsko Zakoniku iz 2004. u članku 5. St.4. definira kao „*brod, osim ratnog broda jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15, ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Brod može biti putnički teretni, tehnički plovni objekt, ribarski , javni ili znanstvenoistraživački.*“

Posjedom se smatra praktičko raspolaganje brodom, pri čemu se ono izjednačuje s posjedom stvari prema Zakonu o vlasništvu i drugim stvarnim pravima Hrvatskog Pomorskog Zakona prema čl. 10. stavak 1. koji se definira kao faktična vlast glede neke stvari. Opći građanski zakonik iz 1811. godine a koji se kod nas primjenjivao na posjed gledao je sa subjektivističke koncepcije, prema kojoj posjed čine *corpus i animus*. Uz posjed morala je postojati volja za držanje stvari kao svoje. Znači samo izvršavanje vlasti na stvari (*corpus*) nije bio posjed, bilo je pravno relevantno držanje (*detencija*).

Nasuprot toga subjektivistička teorija posjeda podrazumjeva da uz *detenciju* bude zadovoljen subjektivni element (*animus*). Prema tom tumačenju samo je vlasnik mogao biti posjednik stvari, a da su ostale osobe mogle biti isključivo *detentori* po raznim osnovama (zakup, najam itd.). Pravni naslov prava na posjed broda najčešće pribavlja vlasništvo broda ukoliko su brodovlasnik i brodar ista osoba.

U slučaju zakupa ili podzкупа broda pravni naslov prava na posjed broda najčešće pribavlja vlasništvo preko ugovora o zakupu broda (eng. *Bareboat charter*) čime zakupoprimalac postaje brodar. Svojsstvo se brodara također može steći ukoliko na temelju ovasti iz pomorske hipoteke, založni vjerovnik radi namirenja potraživanja uzme brod te ga sam iskorištava.

Nositelj plovidbenog pothvata opisuje osobu koja u svoje ime preuzima obvezu izvršenja plovidbenog podhvata u najširem smislu te riječi te je odgovorna za plovidbenu djelatnost⁵. Definicija nositelja plovidbenog pothvata sastoji se od: **pojma nositelja i pojma poduhvat**. Prema našem pravu brodar ostaje poduzetnik pomorskog plovidbenog pothvata i ako prepusti korisniku komercijalnu uporabu broda. Time zakupoprimalac broda postaje novi nositelj plovidbenog pothvata. On čini pomorski poduhvat za svoje ime i za svoj račun.

⁵ G.Gasparini, Osobe u odnosu na brod u Jugoslavenskom pravu s posebnim osvrtom na upis i stvarnopravna jamstva, *Savjetovanje o stvarnopravnim i obveznopravnim jamstvima u vezi s brodom s aspekta osiguranja*, Udruženje za pravo osiguranje SRH Pula 1988. str. 16.

Pojam plovidbenog pothvata PZ ne definira. Tijekom opremanja broda za ili tijekom putovanja sudjeluju najčešće više osoba koje obuhvaća popunjavanje broda osobljem, menadžment broda, osobe odgovorne za ukrcaj robe i sl. Iz toga povlači pitanje da li je tim slijedom moguće da jedan brod ima i više brodara? Hrvatski Pomorski Zakonik to isključuje kao mogućnost pošto je vlasnik samo jedan (bez obzira bio on fizička ili službena osoba),. Zapovjednik⁶ je glavni na brodu izvršava zadatke brodara. On na taj način poprima izvršnu funkciju, a imenuje ga kompanija (čl. 146. st.3.).

Svaki brod ima jasno definiranog brodarka čija se funkcija također potvrđuje i temeljem upisa u upisnik brodova⁷ koji predstavlja glavni vlasnički dokument svakog broda. Time je brodarko odgovoran za izvršenje ugovorenog pomorskog pothvata pošto je njegov organizator i izvršitelj. On je također odgovoran za sve ugovorne i izvanugovorne obveze koje prate plovidbeni pothvat.

Brodar može ili ne mora opremiti brod. No on je odgovoran za sve rizike koji na plovidbenom pothvatu postoje. Treba naglasiti kako je to ujedno i njegova glavna funkcija. Pomorski zakon također definira više tipova ugovora koje onda označuju vrstu brodarka koji može biti oprematelj, zakupoprimalac, iznajmitelj ili brodarko. Kod brodarkog ugovora za prijevoz cijelim brodom ili dijelom broda brodarko je dužan dati ugovoreni brod te bez pristanka krcatelja ne može zamijeniti brod drugim brodom. Do zamjene broda može doći samo u slučaju izvanrednih situacija, tj. oštećenja broda do te razine da više nije sposoban za sigurnu plovidbu. U tom se slučaju ima pravo zamijeniti brod s drugim. U tom se slučaju teret prekrca na zamjenski brod. Pristanak za prekrcaj u tom slučaju može dati primalac tereta ako kao zakoniti vlasnik teretnice raspolaže robom. U slučaju zamjene broda ugovor o prijevozu ostaje na snazi kao i sve ostale obaveze brodarka te se koristi do ispunjenja ugovora.

Jedna od najvažnijih stavki koja je i obvezan preduvjet za plovidbeni pothvat je zadaća brodarka je da posjeduje ili pribavi brod te da ga prije plovidbenog pothvata pripremi. U svim ugovorima o prijevozu robe i ljudi morem postoji klauzula koja obvezuje brodarka da brod osposobi za plovidbu (*eng. Sea Worthiness*).

Sposobnost broda obuhvaća opću sposobnost plovidbe. Točnije, brod mora biti čvrst i njegov trup vodonepropustan, prikladan i snabdjeven svom potrebnom opremom za normalno funkcioniranje. Mora imati postrojenja koja osiguravaju sigurnu navigaciju.

Također mora biti u stanju odoljeti opasnostima mora poput oluje uz pretpostavku da ona nije prejak za određeno plovidbeno područje. Ukoliko tijekom plovidbe brod izgubi neki sastavni dio opreme broda koji je nužan u svakom segmentu sigurne plovidbe, brod se smatra nesposobnim za plovidbu te se nedostatak otklanja u za to najbliže predviđenoj luci. Najčešće i najveći postotak izgubljene opreme broda su sidra. Uz gubitak sidra velike probleme zadaju kvarovi sustava za upravljanje poput kormila koje onemogućava sigurnu plovidbu.

⁶ U čl. 146. PZ ističe da na brodu može postojati samo jedan zapovjednik te čak i u slučaju njegove smrti, odsustva ili zamjene, zamjenjuje ga prva niže rangirana osoba tj. prvi časnik (ovisi o ustrojstvu zapovjednog lanca i namjeni broda).

⁷ Vrste upisnika brodova propisuje čl.196. PZ a o dijelovima upisnika govore članci od 197. do 201. PZ-a.

Brodar je odgovoran za sposobnost broda no njegovu relativnu, a ne apsolutnu sposobnost. To znači da je brodar odgovoran da osposobi brod i da je brod sposoban ukrcati ugovoreni teret i pod normalnim okolnostima pojedinog godišnjeg doba prevesti isti. Iz tog razloga svaki je brod podvrgnut redovnom kontrolnom pregledu te po potrebi izvanrednim pregledima kojima se utvrđuje stanje broda.

Brodar je također vrlo bitna osoba u slučajevima nezgoda poput smrti, ozljeda posade ili trećih osoba, raznih materijalnih šteta i sl. On odgovoran za sigurnost te ukupan plovidbeni pothvat. Problem nastaje ukoliko se dokaže da je upravo njegovim naređenjem došlo do štete. Nema i greška broдача obuhvaća bitne segmente poput zanemarivanja upozorenja kapetana na nadolazeću oluju zbog izbjegavanja prekostojnica⁸, također slučajevi solidarne odgovornosti s ostalim sudionicima plovidbenog pothvata.

Zbog vrlo strogog rasporeda u redu vožnje i lučkih operacija brodar ponekad nalaže zapovjedniku opasnije rute kako bi stigao do odredišta na vrijeme. Ona može obuhvatiti smjer kroz oluju te on time dovodi cijeli brod i teret u opasnost. U ovim slučajevima ukoliko zapovjednik zna da je opasnost prevelika smije odbiti nalog broдача te stići na odredište sigurnijim putem i po cijenu sankcija kojima time izlaže broдача.

Pri sudskim sporovima zbog kompleksnih odnosa i različitih tumačenja zakona koji su često različiti u zemljama sudionika (tužitelja i tuženoga) a u kojima ponekad osoba koja je upisana u registar kao brodar dokaže različitim dokumentima da nije u posjedu broda i da nije bio u funkciji broдача (oboriva presumpcija), na tužitelju je da formulira tužbu na taj način da se obuhvati odgovornost osoba koje su u komercijalnom iskorištavanju samog broda.

Možemo zaključiti da je brodar tijekom povijesti i bio glavna stranka u prijevozu robe morem a i danas je zadržao tu funkciju pošto je on izvršitelj plovidbenog pothvata. Pošto čini okosnicu pomorskog prijevoza brođari će uvijek snositi određen rizik od gubitka broda ili tereta no u današnje vrijeme zakonski akti zaštitili su kako naručioca tako i broдача od kaznene i pravne odgovornosti te definirali točno uvijete odgovornosti oba subjekta pri ostvarenju pomorskog pothvata.

Neke naznake budućnosti nagovještavaju nam da će se s daljnjim razvojem tehnologije moći graditi puno sigurniji brodovi koji će biti manje podložni utjecajima mora što će pospješiti i ekonomizirati brodsko poslovanje, povećati sigurnost plovidbe i unaprijediti svjetsku trgovinu.

⁸ Vrsta sankcija (financijskih) kojima se kažnjava brodar ukoliko prekrši planirani ostanak u luci ili prekorači period ukrcaja ili iskrcaja robe.

2.2. ULOGA BRODARA U POVIJESTI

Današnji pojam broдача uveliko se razlikuje od pojma broдача u povijesnom kontekstu te značenja same riječi. U prošlosti, od vremena kad je čovjek počeo ploviti i trgovati pomorskim rutama pojam brođovlasnika nalazimo u zapisima iz rimskog doba. U to vrijeme pojam brođovlasnika bio je neodvojiv s vlasnikom plovila (*lat. dominius navis*), odnosno svi vlasnici plovila bili su i njihovi zapovjednici te su osobno izvršavali plovidbu, bili odgovorni za posadu i teret te vodili sve financijske transakcije vezane uz brod. Iz tog jedinstva prvo se izdvaja zapovjednik brođa (*lat. magister navis*) kao izvršitelj plovidbenog pothvata i predstavnik vlasnika.

Rimsko pravo prepoznaje osim vlasnika brođa osobu koja za svoj račun obavlja profesionalno podzetništvo te odgovara trećim osobama za obveze iz brođarskog poslovanja (*lat. exercitor navis*).

Osoba koja je bila oštećena mogla je podneti tužbu *Actio exercitoria* (*lat. Actio exercitoria*) za naknadu štete protiv osobe koja je ostvarivala financijsku dobit od pomorskih podviga tj. *exercitor navis* (brođar). Iz tog razloga tužba se nazivala *Exercitoria* (*lat. Exercitoria*) prema osobi kojoj se odnosila. *Exercitor navis* imenovao je zapovjednika kao svog predstavnika u plovidbi⁹.

Tijekom srednjeg vijeka započenje nova faza u pomorstvu jer po prvi puta pomorsko poduzeće dobiva moderni oblik trgovačkog društva. U njemu jedna osoba ostaje na kopnu i brine se o svim financijskim, logističkim, pravnim poslovima, ugovara nove poslove i komunicira sa naručiteljima plovidbenih poslova dok zapovjednik plovi. Rani srednji vijek obuhvaćao je obalnu plovidbu, mediteransku plovidbu između velikih trgovačkih luka koji je obuhvaćao prijevoz začina, tekstila, amfora i ostalih dragocjenosti. U to doba pomorska je plovidba jako ovisna o vremenu, strujama i najviše o smjeru puhanja vjetra pošto uz vesla svi veći brodovi koriste jedra. Prevozili su se uglavnom skupi predmeti ili sirovine koji mogu cijenom opravdati veliki izdatak naručitelja. Putovanja morima je u to vrijeme pothvat visokog rizika (pogotovo za velika putovanja). Pomorske su nesreće bile česte jer je brođovlje bilo nemoćno prema silama prirode.

Poznato je da su Kinezi konstruirali prvi magnetski kompas između izmedju 1040. i 1117. godine. Iz toga možemo zaključiti da su bili vodeća pomorska nacija na svijetu i regiji jer im je služenje kompasom omogućavalo da plove na puno većim udaljenostima te time sigurno stignu na željenu destinaciju.

Prvi pisani trag o upotrebi kompasa na europskim brođovima nalazi se u francuskoj satiri *La Bible de Guyot de Provins* iz sredine XII stoljeća. U XIV st. pojavljuje se suhi kompas s nalijepljenom ružom kompasa (vjetruljom) ispod igle kakav se u nešto moderniziranim obliku upotrebljava i danas¹⁰. Time europski pomorci dobivaju praktički neograničen domet te ih ograničava samo veličina brođova, pošto su se u to vrijeme gradili isključivo drveni jedrenjaci.

⁹ Pomorska enciklopedija, drugo izdanje, Jugoslavenski leksikografski zavoda, Zagreb, 1972., svezak I. str.528.

¹⁰ Izvor: Fragmenti svjetske povijesti pomorstva, Henry Moreplovac, II. dio

URL: www.ziemiaprzyszlosci.pl/samochody//w/hr/Brodogradnja

Tijekom sredine srednjeg vijeka pomorstvo doživljava procvat te se grade sve veći i brži jedrenjaci. Tehnike gradnje, materijali i vrste jedara dovode se do savršenstva. Najbolji i najveći jedrenjaci tog vremena nazivaju se *clipperi*. U svom zlatnom vremenu *clipperi* ostvaruju za ono vrijeme nezamislive brzine, koje postižu i 22 čvora¹¹ kod nekih jedrenjaka. U ovo vrijeme u Europi rađaju se i pomorske velesile poput Velika Britanije, Francuske, Portugala, Nizozemske te Dubrovačke Republike, koje prednjače u brodogranji i bogatstvu koje je direktna posljedica dobro razvijene brodogradnje. Brodovi su neophodno sredstvo za prijevoz robe, sirovina, raznog tereta, roblja i ljudi koji u to vrijeme ostvaruju matične zemlje s kolonijama.

Početak osamnaestog stoljeća napredak u tehnologiji omogućava razvoj i primjenu parnog stroja. Parni stroj izumio je *Thomas Newcomen u Tiptonu* u Staffordshireu 1712. godine. Parni stroj na brodovima predstavlja novi veliki preokret. Primjena parnog stroja prvo na željeznički, pa onda i brodarski sektor postiže jako dobre rezultate.

Još jedna velika novina događa se u to vrijeme, a ta je da se počinju graditi brodovi od metala. Naime brodovi od drva preko 80 metara ne bi imali dovoljno strukturalne čvrstoće (uzdužne) te bi pod naprežanjem pri oluju ili nevremenu redovito tonuli. Razlog tomu bio je taj što drvo, bez obzira koje se koristi, zbog svojih svojstava ne podržava gradnju velikih brodova pošto se povećanjem mase i dužine broda povećava i naprežanja (uzdužna , poprečna i torziona¹²) . Dodatni problem pri dugačkim drvenim brodovima predstavljao je i „*sagging*“ te „*hogging*“¹³ odnosno gubitak strukturalne čvrstoće pri uzdužnom naprežanju. Iako se prije smatralo ideju gradnje broda od metala ravnom ludosti uskoro je dokazano da je gradnja moguća jer metal ne utječe na uzgon.

Prvi potpuno metalni brod bio je „*Great Eastern*“ (Slika 1.), u ono vrijeme dugačak nezamislivih 205 metara i 25 metara širok te gazom od 6,1 metara. Izgrađen je 1857. godine a pogonila su ga dva parna stoja s lopaticama te vijci od impresivnih 7,35 metara koji su i za današnje vrijeme impresivni. Jedan parni stoj pogonio je lopatice dok je drugi pogonio vijak uz dodatnih 6000m² jedara. Brod je bio konstruiran za prijevoz 4000 putnika te je postizao maksimalnu brzinu od 13 čvorova. Iako je bio financijski promašaj, njegovi su ga brodovlasnici prenamijenili za polaganje kablova te je završio svoju službu 1889. Gradnja sve većih brodova se nastavila te je dolaskom modernog doba i industrijalizacije prekički svaki kutak Zemlje bilo moguće doseći sa vrlo brzim i pouzdanim metalnim brodovljem. Dalji napredak bio je ograničen tek maštom brodograditelja te sustavima i tehničkim inovacijama pojedinog doba. Od tada brodogradnja se samo razvijala te putem uvodila sve novije sustave propulzije i gradnje te nezaustavljivo plovila prema modernom dobu.

¹¹ Čvor: standardna jedinica za brzinu na moru, tj. milja po satu (nautička milja ima 1.852 metra)

¹² Sila koja djeluje u suprotnim smjerovima na krajevima određenog objekta te ga najčešće rotira po uzdužnoj osi što dovodi do kompleksnog naprežanja te dodatnog stresa

¹³Eng. „*Sagging*“ je povećan uzgon na sredini broda, a smanjenje na krmi i pramcu što napreže krajeve broda, a „*Hogging*“ je efekt povećanja uzgona na krmi i pramcu (kad brod dođe između dvije kreste vala) te smanjenja središnjeg uzgona. U oba slučaja naprežanja koja nastaju mogu oštetiti strukturalnu čvrstoću broda i uzrokovati njegovo potonuće.



Slika 1.: Revellov model broda „*Great Eastern*“
Izvor::www.modelshipgallery.com, listopad 2012.

S navedenim promjenama došlo je i do preraspodjele poslova te je brodar u novoj funkciji imao ulogu opskrbljivača broda, te se brinuo da brod bude spreman za plovidbu. Isto tako da sve od dijelova do oružja bude na brodu te po tome dobio naziv armater¹⁴. Uz odgovornost za brod brodar ima odgovornost prema trećim stranama (naručiteljima) te je također postao sudionik prijevoznog posla. Njemački zakon iz 1897. godine pak navodi da se prema poduzetniku koji je u posjedu tuđeg broda ima poslovati kao da je brod njegov.

Tek sovjetski zakon odvaja funkciju brodara od funkcije poduzetnika što potom talijanski zakon usvaja te 1942. godine u *Codice della navigazione* (pomorski zakonik) utvrđuje i razrađuje to shvaćanje. Prema tom zakonu brodar (*tal. armatore*) je svaka osoba koja obavlja funkciju prijevoza bez obzira bio on vlasnik plovila ili ne. Po uzoru na talijanski zakon tadašnja Jugoslavija preuzima isti zakon ali ga prilagođava tadašnjem socijalističkm ustroju pošto je sve je bilo općenarodna imovina. Prema tom zakonu brodovi su bili vlasništvo države tj. općenarodna imovina, koju je država predala na upravljanje odabranim tvrtkama.

¹⁴ Korijen romanskog izraza *armateur* koji opisuje današnjeg brodara dolazi od značenja „opremanje broda“, a naoružavanje je bilo jedno od glavnih zadatak brodara. U prošlosti su i trgovački brodovi su bili naoružani topovima zbog samoobrane od pirata i gusara koje su susretali na svojim putovanjima. *Pomorska enciklopedija*, Leksikografski zavod FNRJ, Zagreb, 1960. svezak 3, strana 242.

Iz takvog ustroja dolazilo je u pitanje stvarno vlasništvo (brodara-vlasnika, brodara-nevlasnika ili države-vlasnika) u sporovima s državama koji svoj ustroj nisu temeljile na komunizmu. Na kraju, država je bila konačni vlasnik-brodar, a državna poduzeća koja su iskorištavala pojedini brod bila su, a brodari-nevlasnici ukoliko je takva tvrtka ustupila brod trećem brodaru.

Izlaskom regije iz socijalističkog oblika državnog ustroja stvari i odnosi u pomorstvu se ponovo kristaliziraju, ali se ponovo nametnulo pitanje pravog vlasništva. U modernom obliku poslovanja često se više neovisnih tvrtki udružuje i zajedno odgovaraju za plovidbeni pothvat. Ponekad to rade s vlastitim brodom, a ponekad i njega iznajmljuju od treće osobe-vlasnika te svi ukupno postaju „brodar“.

Novi Pomorski Zakonik Republike Hrvatske (NN 181/2004) koji je donesen je 8. prosinca 2004. godine, a stupio je na snagu 29. prosinca iste godine. U svojoj sedmom dijelu, glavi drugoj pojam „brodar“ mijenja u dijelu „ Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova“ u izraz „prijevoznik“. Riječ brodar zadržana je u članku 452. te je omogućeno da naručitelj s trećom osobom sklapa podprijevozni ugovor. U tom slučaju trećoj osobi iz Ugovora o prijevozu ne odgovara samo prijevoznik već i brodar. O ovom slučaju „ brodar “ je vlasnik broda te ga daje u zakup prijevozniku koji organizira prijevoz, plaća posadu i pomoćne usluge raznih tvrtki i suradnika, te snosi odgovornost za plovidbeni pothvat. Prijevoznik je u tom slučaju također i poduzetnik te raspolaže brodom po svojoj volji.

Pomorski Zakonik Republike Hrvatske također uvodi nove odredbe koje se odnose na uvijete poslovanja brodara u inozemstvu (čl. 428. i 429.) te je stvaranjem uvijeta poslovanja brodara usaglašeno sa svijetskim standardima čime je napravljen pravni temelj za stvaranje iznimaka od općih propisa. Time Pomorski Zakonik Republike Hrvatske i njegovi podzakonski akti dobivaju prednost pred općim propisima koji se odnose na porezna i socijalna davanja.

U PZ-u iz 1994. koji propisuje da je zapovjednik broda zastupnik brodara te ga on postavlja ili smjenjuje s funkcije, što je u novom Pomorskom Zakoniku Republike Hrvatske promijenjeno u definiciju da spomenute ovlasti ima „kompanija“ (čl. 146. st 3. i čl.147. st 1.). U trgovačkom pravu jako je bitno odrediti tko ima pravo davati očitovanja volje i time predstavljati društvo. Prema zakonu to mogu tri osobe. Prve su osobe određene zakonom, druge su osobe koje su opunomoćene od firme i poslijednji su opunomoćenici koji djeluju po načelu zapošljavanja. Time svaki zaposlenik firme može biti i njezin predstavnik. Ukoliko je dodijeljen specifičnom radom mjestu koje mu daje ovlasti predstavnika fime što se pak određuje zakonom o trgovačkim društvima i regulativama samih tvrtki.

Novi Pomorski Zakonik Republike Hrvatske također uvodi u dijelu IV. glavi drugu dopunu kojom se uređuje upis i brisanje brodova i jahti. Prema novom tumačenju u čl.200. stavka 2. „*ako brodar nije vlasnik broda, u list B glavne knjige uložka mora se upisati i tvrtka, odnosno sjedište brodara pravne osobe ili ime i prebivalište fizičke osobe*“.Ovime se pokriva odgovornost i jasno određuje brodar što kasnije uvelike pojednostavljuje procese pri sudskim sporovima u kojima se terete pravne osobe odnosno tvrtke. Time se izbjegava različito tumačenje koje proizlaze iz drugih nedorečenih zakona.

Posljednji specifični primjer je hipotekarni oblik iskorištavanja broda koji se tiče zakupa broda. U ovom slučaju vlasnik sklapa ugovor o *leasingu*¹⁵ ili korištenju broda s zakupnikom-novim brodarom koji koristi brod. U slučaju brodarevog ne izvršavanja obveza prema naručitelju pomoću dodatne klauzule vjerovnik se može namiriti iz iskorištavanja broda (kojeg po toj osnovi zaplijenjuje od brodara dok dug ne bude otplaćen). Ovo se definira u 219. st. 1. Pomorskog Zakonika Republike Hrvatske. Time svojstvo brodara vlasnika prelazi na založnog vjerovnika (hipotekarnog vjerovnika) kad iskorištava brod.

U podnajmu broda riječ „brodar“ nije zamijenjena riječju „prijevoznik“ pošto se naručitelj pojavljuje kao predstavnik broda i prijevoznik. Za eventualne štete, korisniku prijevozne usluge odgovara prijevoznik kao i brodar tj. vlasnik plovila. Oštećenik može svoj zahtjev za otštetu uputiti ili brodaru ili prijevozniku pošto on ima ovlasti brodara te je njegov predstavnik. U novom Pomorskom Zakoniku Republike Hrvatske time brodar nije stranka iz prijevoznog ugovora. Ovime se povlači pitanje da li je u formuliranju zakona možda bilo lakše formulirati solidarnu odgovornost ili pak specifičnijom definicijom trebalo odrediti tko je izvršitelj stvarnog pomorskog prijevoza te shodno tome složiti ugovor o prijevozu.

Kako bi usuglasili, pojednostavili, oslobodili poreznih i drugih davanja Europska Unija i njezne članice donose zakone (pomorske i ostale), koji se međusobno usuglašuju te time Europska Unija potiče međusobnu robnu razmjenu, otvoreno tržište roba, usluga i radnih mjesta na svim razinama. Posljedica toga je da brodovi zemalja Europske unije viju zastave pogodnosti koje imaju za cilj rast ekonomija država članica.

Kod usuglašavanja novog Pomorskog Zakonika Republike Hrvatske uzeto je u obzir usklađivanje i prilagodba zakona s Europskom legislativom. Nakon dugo vremena izolacije, zakon ponovo regulira hrvatskim pomorcima te time direktno utječe na poslovanje hrvatskih brodara: oslobađanje od poreza, poreza na dohodak, socijalnim doprinosima, zdravstvenu zaštitu, mirovinskih davanja i ostalih koje je do 2004. hrvatski pomorac sam snosio tj. ni u jednom dijelu nije bio potpomognut od države.

Ovime se ukratko opisuje funkcija brodara, njegove ovlasti i ograničenja. Neosporno je da je brodar glavna osoba u pomorskom prijevozu pošto se oko njega vrte ostali subjekti, a on snosi najveću odgovornost za svaki pomorski pothvat. Brodar je neizostavan subjekt ugovora o pomorskom prijevozu te o uspjehu brodara da preveze teret ovise i svi njegovi zaposlenici, krcatelji, špediteri i sve firme s kojima on direktno ili indirektno posluje.

¹⁵ Eng. *Leasing*- Leasing je oblik kupovanja kroz najam. U prijevodu riječ "to lease" glasi "unajmiti". Iako pri leasingu nije riječ o čistom najmu. Kod leasinga se nakon najamnog roka vlasništvo prenosi na najmoprimca, dok kod klasičnog najma do toga ne dolazi.

2.3. PRIJEVOZNIK I NARUČITELJ POMORSKOG PRIJEVOZA

Prema definiciji novog Pomorskog Zakonika Republike Hrvatske koji u članku 5. st.1. točki 40. definira njegovu funkciju kao „ *Prijevoznik jest vlasnik broda, brodar ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza* “. Navest ćemo također pod kojim se sve uvjetima može posloovati kao prijevoznik.

Postoje više tipova prijevoznika. Zakon prepoznaje pet glavnih uloga. U prvoj je prijevoznik ujedno i vlasnik broda te je ujedno i brodar (vlasnik i organizator plovidbenog pothvata ista su osoba). U tom je slučaju brodar i plovidbeni poduzetnik.

Drugi najčešći slučaj je da je brod u *charteru* tj. podzakupu. U tom slučaju brodovlasnik (pravna ili privatna osoba) daje u zakup prijevozniku-brodaru (zakupoprimcu). U tom slučaju zakupnik postaje nositelj pomorskog pothvata kao i plovidbeni poduzetnik koji upravlja i odgovara za brod prema ugovoru sklopljenim s vlasnikom broda i međunarodnim propisima.

Treći oblik je kada hipotekarni brodar radi namirenja duga koristi brod vjerovnika te time postaje prijevoznik. U ovom obliku vjerovnik ima potpuno¹⁶ pravo korištenja broda u maniri „ *dobrog gospodara*¹⁷“ ali nije njegov vlasnik. Vlasništvo ne prestaje oduzimanjem broda sa strane dužnika, ali ga lišava prava na korištenje broda do kraja otplate duga. Hipotekarni brodar ima pravo korištenja broda kao brodar-prijevoznik.

Ovim jasnim definiranjem poboljšava se zakon te je ovako složen zakon standardiziran diljem svijeta u kojem se koriste brodovi tj. Ugovor o prijevozu stvari i putnika morem. Time je u zakonu koji se odnosi na ove tipove ugovora izmijenjen dosadašnji termin „*brodar*“ kojim je zamijenjen terminom „*prijevoznik*“ u članku 452. Nažalost novi Pomorski Zakonik Republike Hrvatske ne pravi razliku između „*stvarnog prijevoznika*“ i „*izvršnog prijevoznika*“ što u praksi ponekad dovodi do sukoba stranaka po pitanju odgovornosti ukoliko one nisu definirane u međusobnom ugovoru o zakupu ili podzakupu. Podzakup je zakup broda treće stranke od zakupca te time podzakupac postaje prijevoznik-brodar.

Ovdje stvarni prijevoznik izvršava prijevoz , te može biti ujedno i izvršni prijevoznik. Ukoliko nije tako, odgovara za svoj dio prijevoza tj. stvarni i izvršni prijevoznici solidarno dijele odgovornost za plovidbeni pothvat. Novi Pomorski Zakonik Republike i stariji Zakonik iz 1994. godine prepoznaje „*izvršnog prijevoznika*“ te ga definira u članku 598. sv. 1 točki 2. kao „*osoba različita od prijevoznika, bilo da je vlasnik broda, naručitelj bilo da je osoba koja iskorištava brod koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili samo dio prijevoza*“ - u ovom se slučaju odgovornost osoba na stani broda definira po *Atenskoj konvenciji* koja određuje odnose putnika na međunarodnoj razini.

¹⁶ Vjerovnik u ovom slučaju može koristiti brod u bilo kojem pomorskom podthvatu s ograničenjima koje taj tip broda ima. Ne smije se koristiti u svrhe za koje nije građen ili namjerno oštetiti. On predstavlja jednostavno sredstvo naplate duga te se po isplati vraća u korištenje vlasniku.

¹⁷ Termin koji se koristi u ugovorima zakupa tj. najma u kojem se zakupoprimatelj obvezuje brinuti o objektu zakupa kao da je njegov. Time se najmodavac osigurava te u slučaju većih oštećenja može dodatno naplatiti od najmoprimca popravak istog. Po povratku broda on mora biti u stanju u kojem je predan, uzimajući u obzir normalno trošenje za vremenski period korištenja.

Atenska konvencija jedna je od najvažnijih konvencija koja definira pravne uvijete i odnose u ugovorima o prijevozu ljudi i robe. Održana je 1974. Godine u Ateni te su se na njoj dogovorili svi bitni budući zakoni o pravima i obvezama između prijevoznika i ugovaratelja tj. putnika pošto se ovo poglavlje prvenstveno odnosi na prijevoz ljudi i njihove osobne imovine.

Jedan od glavnih uvijeta da se prijevoz morem obavi je taj da prijevoznik ima sredstvo prijevoza tj brod koji zadovoljava minimalne sigurnosne kriterije za sigurnu plovidbu (eng. Seaworthiness) za pojedino predviđeno putovanje. Taj uvijet mora biti ispunjen obavezno prije početka putovanja kako bi šanse da se ugovor izvrši a roba dostavi u određenu luku bili što bliži sto posto. Uz fizičku pripremu broda te svih sustava na njemu drugi bitan element ovog uvijeta je da prijevoznik također mora imati posadu broda koji su upoznati i iskusni u rukovanju svih njegovih sustava bitnih za plovidbu. Znači iako se prvenstveno ovaj uvijet odnosi na fizičko stanje broda jednako tako njega čini posada bez koje se posao ne može obaviti.

U sudskoj praksi koja se odnosi na prijevoz stvari morem sposobnost broda za plovidbu definirana je kao odgovarajuće stanje broda s obzirom na njegovu građu, popunjenost posadom, opremom i uređajima imajući u vidu konkretno putovanje i prirodu konkretnog tereta.³ Prema tome, brod mora imati i opću i posebnu plovidbenu sposobnost.

U ugovorima o prijevozu putnika i robe morem primarni pravni subjekti su prijevoznik koji se istim obvezuje prevesti osobu (pravnu ili fizičku) i njegovu imovinu (robu, automobil, autobus, kamion ili neku drugu robu koju je brod ovašten prevoziti) za naknadu, a naručitelj se pak obvezuje platiti navedenu vozarinu i sve eventualne dodatne troškove prijevoza stvari. Pri tome su prijevoznina (vozarina tj. karta) pravno bitan element ugovora dok su putnik i put stvarno bitni elementi ove vrste ugovora.

Ne tipično za druge vrste ugovora u ovom se može pojaviti dvije vrste prijevoznika. Prva vrsta je prijevoznik tj. pošto je ugovor sadržan i formaliziran kartom o putničkom prijevozu koja sadrži sve bitne elemente ugovora, pa time subjekt prijevoza može kupiti kartu od bilo kojeg turističkog ureda ili agencije s kojima pravi prijevoznik-brodar posluje.

Pravi prijevoznik je tvrtka ili osoba koja obavlja sam prijevoz od polazne do određene točke. Za primjer možemo uzeti našu nacionalnu kompaniju „*Jadrolinija*“ čije se karte za pojedini prijevoz mogu kupiti kod ovlaštenih turističkih agencija koje u svojoj ponudi nude prijevoz brodom „*Jadrolinije*“ na određenim rutama. Tako kupac karte kupuje od turističke agencije, (indirektni prijevoznik) a sam prijevoz vrši pravi prijevoznik-„*Jadrolinija*“. Prema tome stvarni prijevoznik nije sklopio ugovor o prijevozu, ali je vlasnik broda, brodar koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično a solidarno s prijevoznikom odgovara za obveze iz ugovora o prijevozu u pogledu dijela prijevoza koji obavlja.

U slučaju štete ili gubitka tereta kada više podzakupaca koji sudjeluju u pomorskom pothvatu u različitim omjerima¹⁸ oštećenik usmjerava svoju tražbinu prema brodaru koji je nositelj plovidbenog podhvata i od kojeg dobiva račun za prijevoz ili kartu.

¹⁸ Prijevoznik-brodar koji ima veći brod te ga ne može sam popuniti u potpunosti nudi višak brodske prostora drugim prijevoznicima s kojima sklapa ugovore o prijevozu tj. zakupu brodske prostora. U tom slučaju više brodarka koristi jedan brod te se udružuju tijekom jednog ili više plovidbenih pothvata.

U tom slučaju brodar je dužan refundirati oštećenika, ali je na njemu da se sam dogovori sa svojim kolegama (sudionicima plovidbenog pothvata) u kojem omjeru oni također trebaju sudjelovati u otplati odštete.

U nekim slučajevima brodari koji su ugovorni prijevoznici sami nikada ne izvode plovidbeni pothvat nego su samo organizatori te podugovaraju sve druge aspekte prijevoza s trećim osobama koje postaju „izvršni prijevoznici“. Takvi se brodari nazivaju eng. *Non-vessel-operating carriers* odnosno brodari koji ne posjeduju vlastiti brod, ali su nositelji pomorskog pothvata.

Završetak ugovora o pomorskom prijevozu u normalnim okolnostima nastaje izvršenjem prijevoza tereta te predaja istog s broda na daljnji transport uz naplatu usluge i troškovima prema ugovoru o prijevozu morem. Ovo se najčešće događa suglasnom voljom stranaka u kojem naručilac potvrđuje da je ugovor izvršen u potpunosti, a prijevoznik izdaje potvrdu da je isplatio traženu vozarinu i ostale troškove iz ugovora u cijelosti. U putničkom prijevozu ugovor se uz uvjet da putnik nema drugih potraživanja prema brodaru (naknada za izgubljene ili oštećene stvari ili teret itd.) ispunjava sigurnim iskrcajem putnika te njegovih stvari iz broda odredišne luke putovanja za koju je kupljena karta.

U slučaju izvanrednog prekida ugovora o prijevozu stvari morem najčešći uzrok je trajno onemogućenje izvršenja ugovora zbog više sile (potresa, poplava, prirodnih katastrofa ili trajnog onesposobljenja broda s kojim je teret trebao biti prevežen). Prema PZ čl .454. st. 1. „*ugovor o prijevozu stvari prestaje važiti kad je njegovo izvršenje trajno onemogućeno djelovanjem više sile*“.

U drugom stavku ovog članka zakonodavac navodi „*Ako je zbog djelovanja više sile izvršenje ugovora o prijevozu stvari onemogućeno za dulje vrijeme ili je neizvjesno koliko će to djelovanje trajati, svaka strana ima pravo odustati od ugovora*“. U koliko se smatra kako će smetnja predugo trajati obje strane imaju pravo na raskid ugovora.

Konačno u 4. Stavku ovog članka (PZ 454.) zakonodavac navodi: „*Svaka strana ima pravo odustati od ugovora i kad bi mogla biti ugrožena sigurnost broda, posade ili tereta zbog djelovanja više sile ili druge okolnosti koja se ne može otkloniti ili spriječiti i koja se u vrijeme sklapanja ugovora nije mogla predvidjeti, a koja bi trebala trajati dulje vrijeme ili je neizvjesno koliko će trajati.*“

U članku 458. Pomorskog Zakonika navodi se : „*Kad je u slučajevima odustajanja od ugovora izdana teretnica ili druga prijevozna isprava, naručilatelj može odustati od ugovora ako vrati prijevozniku sve primjerke teretnice ili druge prijevozne isprave, ili mu dade osiguranje za štetu koja bi prijevozniku mogla nastati zato što mu nisu vraćeni svi primjerci teretnice ili druge prijevozne isprave.*“

Također se definira pravo prijevoznika na naknadu troškova prema članku 455.:

Članak 455.

„(1) *U slučaju prestanka važenja ugovora ili odustajanja od ugovora o prijevozu stvari prema članku 454. ovoga Zakonika prijevoznik ima pravo na naknadu troškova u vezi s iskrcavanjem, a ako je razlog za prestanak važenja ugovora ili za odustajanje od ugovora*

nastao poslije odlaska broda iz luke ukrcavanja, prijevoznik ima pravo i na naknadu vozarine u razmjeru prema korisno prevaljenom putu.“

Bez obzira da li ugovorni prijevoznik sam obavlja prijevoz ili ne, brodar je zadužen za siguran transport robe i ljudi prema ugovorenim uvjetima. Ovisno o tipu brodova te njihovom optimalnom iskorištavanju diljem svijeta sklapaju se ugovori s manjim međusobnim razlikama specifičnim za pojedinu regiju ili vrstu brodarka tj. broda.

U usporedbi s tankerskim linijsko i putničko brodarstvo ima puno veće tržište brodskog prostora diljem svijeta. U ovom tipu pomorskog brodarstva u usporedbi tržišne ponude i potražnje upravo je ponuda jača pošto na ovom tržištu brodarki kao i prijevoznici istih nastupaju kao dobro povezane i čvrste organizacije dok se potražnja pak pojavljuje kao nepovezana i neorganizirana skupina pojedinaca. U tom smislu dio brodarka i prijevoznika ostvaruju monopol na pojedinim svjetskim tržištima.

Naručitelj je prema Pomorskom Zakoniku Republike Hrvatske članak 455. stavak 1. definiran kao: „**naručitelj je ugovorna strana koja od prijevoznika naručuje prijevoz stvari, osoba, tegljenje, odnosno potiskivanje i obavljanje drugoga pomorskog plovidbenog posla...**“ dok se u članku 5. Točki 40. istog zakonika definira i kao : „*prijevoznik je vlasnik broda, brodarka ili osoba koja sklapa ugovor o prijevozu*“. Uz prijevoz stvari moguće je naručiti neke druge plovidbenog posla poput tegljenja, potiskivanja ili asistencije pri pristajanju i isplavljanju iz luke za velike brodove.

Naručitelj pomorskog prijevoza može biti privatna (pojedinac ili više njih) ili pravna (tvrtka, korporacija, udruga, konglomerat više tvrtki) osoba koja unajmljuje brodarka za prijevoz tereta morem, tegljenje ili bilo koji drugi pomorski posao koji gore navodimo.

Naručitelj i brodarka potpisuju ugovor o prijevozu stvari morem (ugovor o plovidbenom poslu, ovisno o specifičnom poslu) prema uvjetima i zahtjevima naručioca i mogućnostima brodarka odnosno broda. Pri potpisivanju ugovora brodarka obvezuje izvršiti dogovoreni posao, a naručitelj pak platiti ga prema dogovorenoj tarifi po izvršenju plovidbenog posla.

ugovori o plovidbenom poslu – su slijedeći:

- a. **ugovori o prijevozu stvari morem**
- b. **ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem**
- c. **ugovori o tegljenju**
- d. **ugovori o drugim plovidbenim poslovima** (neimenovani ugovori koji se sastavljaju specifično za specifični posao)

Ugovori o plovidbenom poslu su zapravo *ugovori o djelu*¹⁹. To su ugovori o kojima je predmet neki plovidbeni posao, iskorištavanje broda radi plovidbe, bez obzira na to ostvaruje li se plovidba prijevozom stvari, prijevozom putnika, tegljenjem ili dr. plovidbenim zadacima za športske, znanstvene i dr. svrhe. Brodar je u svim tim poslovima nositelj plovidbenog pothvata, onaj u čije se ime i za čiji se račun obavlja plovidba.

Naručitelj je primarni, osnovni obveznik prema prijevozniku od kojeg prijevoznik naplaćuje sve ugovorene troškove ugovora o prijevozu morem.

Specifično za ugovore o prijevozu stvari i robe morem je to da pošto se često odnose na određeni tip brodova (katamarani, hidrogliseri, brzi brodovi i trajekti) standardizirani oblik ugovora je prijevozna karta. Ona služi kao dokaz o sklopljenom ugovoru te sadrži sve bitne elemente i podatke o putovanju (mjesto , vrijeme i početak putovanje, uvijete za ukrcaj robe i ljudi i ostale uvijete). Svi ostali navedeni uvjeti poslovanja nalaze se u Općim uvjetima poslovanja brodarka. Opći uvjeti poslovanja javni je dokument kojim brodarka određuje svoja kao i naručiteljeva prava i obveze.

Za razliku od ostalih tipova ugovora o prijevozu morem, ova vrsta prijevoza razlikuje brodarka koji ne mora biti izvršitelj plovidbenog pothvata nego samo sklopiti ugovor o prijevozu i stvarnog brodarka koji obavlja prijevoz. U prvom slučaju brodarka koji obavlja prijevoz često daje svojim poslovnim subjektima te raznim turističkim tvrtkama koje se koriste njegovom uslugom prijevoza da prodaju u njegovo ime karte te popune dio kapaciteta u pojedinom putovanju. Tako na ovaj način stvarni brodarka nije sklopio ugovor s naručiteljem, no obavlja prijevoz. U ovom slučaju i stvarni brodarka i brodarka (agencija koja je slopila ugovor o prijevozu tj. prodala karte) dijele podjednaku odgovornost za izvršenje plovidbenog poduhvata.

Najbolji primjer je naš nacionalni prijevoznik „*Jadrolinija*“ koji omogućava turističkim agencijama koje u svojoj ponudi nude aranžmane koji uključuju prijevoz brodovima „*Jadrolinije*“ do turističkih destinacija. Time se turističke agencije sklapaju ugovor o prijevozu morem ili u svoje ime i za određenu naknadu rezerviraju te kupe karte za prijevoz morem u naručiočevo ime te prema njegovom nalogu. Prema ovom tipu poslovanja naručitelj putovanja je sam kupac karte tj. turističkog aranžmana kojemu sam prijevoz nije primarni objekt već je dio šire ponude.

U slijedećem primjeru možemo vidjeti kako također izvršitelj plovidbenog pothvata odnosno brodarka često unajmljuje usluge poput tegljenja, potiskivanja ili asistencije pri pristajanju i isplavljanju iz luke za velike brodove. Time brodarka kako bi izvršio svoj posao također postaje i naručitelj plovidbenog pothvata tj. asistencije pri pristajanju koja je ponekad potrebna za velike brodove (preko 100 m) ili u područjima i lukama velike frekventnosti pomorskog prometa i ograničenih plovnih putova.

Posljednji tip naručitelja pomorskog pothvata su poslovni ili privatni subjekti (ponekad i same države ili velike kompanije) koji angažiraju specifične brodarke s posebnim vrstama brodova kako bi prema njihovom nalogu izvršili specifičan posao koji se ne može

¹⁹ „ugovori o djelu „ u općoj definiciji definirani su Zakonom o obveznim odnosima koji u svom članku 590. definira: „Ugovorom o djelu izvođač se obvezuje obaviti određeni posao, kao što je izrada ili popravak neke stvari, izvršenje kakva fizičkog ili umnog rada i sl., a naručitelj se obvezuje platiti mu za to naknadu.“, objavljen u službenom glasilu RH, „Narodne novine“ br. 35/05 i 41/08.

izvršiti s klasičnim brodom na otvorenom tržištu. U ovaj tip poslova spadaju i istraživački brodovi (koji npr. angažirani od države vrše pomorsku izmjeru ili kartografiju podmorja) koji svojim specijalnim uređajima mogu vršiti sondiranja pomorskog dna, raditi kartografiju pomorskog dna te drugi specifični brodovi koji mogu prikupljati dragocjeno kamenje s morskog dna, obavljati asistencije ili sidrenja i premještaj određenih plovni objekata (plutača, sonda ili samih bušotina).

U ovakve vrste pomorskih poduhvata spada i funkcija održavanja plovni putova te ledoloma u polarnim područjima kako bi iza ledolomaca ²⁰ mogli proći ostali trgovački brodovi. Prvi od njih bio je ledolomac na nuklearni pogon „Lenjin“ (Slika 2.). Zbog svoje neizostavne uloge u održavanju plovni putova ledolomci predstavljaju vrlo važnu kariku u pomorstvu u područjima okovanim ledom.

Osim plovni putova mnoge ruske i luke sjevernog mora ovise o ledolomcima kako bi ih održavali bar veći dio godine plovni pošto se temperature u tim područjima znaju spuštati i do -40 stupnjeva Celzija te ledenje mora nije rijetkost.



Slika 2. prvi Sovjetski ledolomac „Lenjin“

Izvor: http://hr.wikipedia.org/wiki/Datoteka:Lenin_icebreaker, studeni 2013.

Najpoznatija dva domaća predstavnika koji se bave ovom granom posla u Hrvatskoj su tvrtka „Plovput d.d.“ iz Splita te „Jadranski pomorski servis d.d. Rijeka“ iz Rijeke, a poslovi koje obavljaju čine:

²⁰ Ledolomac je brod koji ima ojačan trup te načešće nadgrađe na pramcu kako bi svojom težinom razlomio led te osigurao prolaz kroz ledom okovana područja. Zanimljivo je navesti da je prvi nuklearni ledolomac izgrađen 1957. „Lenjin“ je bio opremljen s tri reaktora OK-150, svaki snage 90 MW. U kasnijoj konfiguraciji, dva reaktora OK-900, svaki snage 171 MW, parom su snabdijevali četiri turbo-generatora Kirov[4] koji su pokretali tri grupe elektromotora i tri propelera. Otpisan je iz službe 1989. godine.

- održavanje i uređenje plovnih putova u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske;
- postavljanje objekata sigurnosti plovidbe na plovnim putovima u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske i osiguranje njihovoga pravilnog rada;
- obavljanje poslova radijske službe na pomorskim plovnim putovima Republike Hrvatske i
- obavljanje istraživanja i projektiranja radi obavljanja poslova iz vlastite djelatnosti

Trvrtke također pružaju pomoć u spašavanju ljudi i imovine na moru, tankerski prijevoz te kao glavna djelatnost tegljanje, pilotažu te osiguravanje sigurnog uplovljavanja i isplovljavanja svih brodova na području RH. Također osiguravaju protupožarnu zaštitu na moru i sanaciju od posljedica izlivanja opasnih tvari. Možemo bez pretjerivanja reći da bi bez ovakvih tvrtki bilo vrlo teško osigurati sigurnost plovidbe te uredno funkcioniranje svih glavnih luka u Republici Hrvatskoj. Djelovanje ovakvih tvrtki ujedno je i vrlo unosno jer se uvijek nešto događa u lukama, te je postoji stalna potražnja za pružateljima ovakvih usluga, pogotovo ako imaju dugogodišnju tradiciju te raspolažu jako velikim iskustvom.

Najčešći ugovori o istraživanju te dubokomorskom iskopu su slučajevi kad jake naftne kompanije (Shell, British Petroleum itd.) angažiraju specijalne istraživačke brodove za sondiranje pomorskog dna u potrazi za novim izvorima podmorskih nalazišta, ruda, dijamanta, nafte i zemnog plina. U ovom slučaju ukoliko se istraživanje radi u teritorijalnim vodama određene države, naftna kompanija kao naručitelj plovidbenog istraživačkog poduhvata traži dozvolu od vlade pojedine države za istraživanje na pojedinom području u određenom vremenskom roku. Vlada priobalne države izdaje suglasnost i sve potrebne dozvole, dogovaraju se svi uvjeti obje strane te po njihovom ispunjavanju kreće se u realizaciju pomorskog istraživanja. U ovom slučaju naftna kompanija plaća dogovorenu dnevnu naknadu državi za vrijeme cijelog istraživanja. Naručitelji ovakvog pomorskog posla su tvrtke koje se bave iskorištavanjem te eksploatacijom morskog dna ili naftne kompanije a država je samo subjekt koji daje dopuštenje da se ugovoreni posao između naručitelja i brodaru provede.

U posljednjih dvadesetak godina kao posljedica razvitka tehnologije i mogućnosti obrade morskog dna grade se specijalizirani brodovi za iskop i obradu morskog dna s ciljem iskopavanja vrijednih ruda i dijamanta. Ovaj tip broda spada u visoko sofisticirane vrste brodova specijalizirane samo za specifičnu vrstu iskorištavanja. Ovi brodovi načešće imaju mehaničku „ruku“ (eng.arm) koja na svom vrhu ima neku vrstu mehaničko abrazivne površine sa usisnim mehanizmom koji skida sloj morske površine te prikuplja ga u tankove za obradu koji se nalaze na brodu. U ovakvom postupku prikupljeni materijal se skuplja u tankove, prolazi kroz sita kako bi se uklonio nepotreban i suvišan materijal (kamenje, otpad, smeće i druge suvišne materijale koji se usišu s pomorskog dna). Nakon toga preostali se mulj i materijal koji je prošao krupna sita dodatno filtrira, čisti ispire kako bi se kroz više postupaka izdvojio ciljani materijal.

Dijamanti se nalaze na pojedinim podmorskim područjima svijeta (npr. Afrika) te se nalaze na različitim dubinama pomorskoga dna (često i preko pet stotina metara dubine). Variraju u veličini i kvaliteti (te cijeni kao posljedici iste) te se razvrstavaju od vrlo sitnih koji se kasnije koriste kao brusni materijal u drugim tehnologijama obrade, do velikih u promjeru od više milimetara. Sam proces obrade i dobivanja čistog proizvoda vrlo je

kompleksan te je potrebno filtrirati vrlo velike količine materijala obraditi kako bi se izdvojilo malo dijamanta.

Ovaj proces bio bi neisplativ u slučaju da su dijamanti niže cijenjeni, no pošto predstavljaju jedan od najskupljih prirodnih elemenata u svijetu, trošak skupljanja je isplativ ukoliko se skupi dovoljno dijamanta svakog dana iskorištavanja. Zato je vrlo bitno za brodaru da osigura lokaciju na kojoj je eksploatacija morskog dna dovoljno isplativa da se pokriju troškovi te dodatno zaradi.

Uz dijamante prikupljaju se i druge vrijedne rude poput nikla, bakra, kobalta, magnezija, olova cinka zlata i srebra te ostalih skupih i rijetkih ruda čija su izvorišta na kopnu ograničena i vezana uz pojedine države koje u pravilu ne dopuštaju iskorištavanje vlastitih resursa stranim kompanijama. Za razliku od istraživanja na kopnu moguće je svima koji imaju za to potrebnu tehnologiju obavljati istraživanja i dubokomorskog rudarenja (eng. deep sea mining) u međunarodnim vodama. Kao jedno od glavnih nalazišta mnogih traženih gore navedenih minerala su podmorske planine ili jarci koji nastaju prirodnim oblikovanjem pri radu tektonskih ploča.

Na slici 3. prikazana su područja bogata rudama na karti svijeta:



Slika 3.: područja bogata potencijalnim rudnim podzemnim bogatstvima

Izvor: <http://www.economist.com/node/13649273>, rujan 2014.

Crvena područja na slici 3. predstavljaju već korištene regije na kojima su se vršila istraživanja morskog dna dok plava predstavljaju još neistražena područja. Uz njih smeđom crtom ucrtane su granice tektonskih ploča na kojima zbog vulkanske aktivnosti ima najviše rudnog materijala prema izvoru iz oujka 2009. godine .

Uz pridržavanje općih pomorskih zakona ovaj način iskorištavanja rudnog bogatstva mu međunarodnim vodama omogućuje naručiteljima tj. velikim svjetskim kompanijama da bez ograničenja posluju diljem svijeta te nisu vezani uz pojedinu državu ili regiju za obavljanje djelatnosti dubokomorskog rudarenja. Ovakvi ugovori o istraživanju/iskorištavanju zbog velikih svakodnevnih troškova moraju imati jamstva velikih kompanija te se za razliku od klasičnih ugovora sastavljaju u detaljnijoj verziji u kojoj se predviđaju gotovo sve moguće situacije te koji regulira prava i obveze naručitelja i broдача u njima, upravo zbog toga što jamstva za uspješan posao nema.

Cijeli pomorski poduhvat temelji se na prethodnim istraživanjima i procjeni pojedinog područja morskog dna. Iako su ovakvi poslovi riskantni ukoliko se pogodi područje podmorskog dna bogato traženim mineralima povrat ulaganja svih sudionika je vrlo dobar da zarade često iznose i više miliona dolara. Tijekom ovog procesa naručitelji koji i ujedno financiraju ovakve projekte najčešće ne koriste vlastite brodove (pogotovo jer se npr. naftnoj kompaniji ne isplati kupovati i održavati vrlo skup brod za iskop morskog dna pošto im to nije primarni posao) i opremu već angažiraju izvršitelje pomorskog poduhvata koji su specijalizirani samo za to usko tržište za određeni unaprijed dogovoreni postotak od ukupnih prihoda.

Zaključno, izvršitelj pomorskog poduhvata i naručitelj okosnica su svakog pomorskog ugovora te su neophodni za sklapanje ugovora o pomorskom prijevozu. U današnjem svijetu kao što se može vidjeti iz gornjih primjera brodar ne mora biti stvarni izvršitelj a i naručitelj ponekad ne mora direktno sklopiti ugovor o prijevozu morem s brodarom već u slučaju prijevoza putnika i robe to čini njegovi poslovni partneri a on je samo njegov izvršitelj.

Ovime smo opisali sve bitne uloge prijevoznika i naručitelja te smo ih jasno razdvojili pošto svaka od njih ima svoju specifičnu ulogu u ugovorima o pomorskom prijevozu. Definirali smo uloge, prava i odgovornosti svakog od ovih sudionika te opisali ukratko na koje su obaveze i prava naručitelja i broдача u svakom ugovoru o prijevozu morem. O pojedinim specifičnim pravima i detaljima iz pojedinih vrsta ugovora o prijevozu morem pozabavit ćemo se u slijedećim poglavljima.

3. VRSTE UGOVORA O ISKORIŠTAVANJU POMORSKIH BRODOVA

U Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske te njegovom poglavlju „Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova“ definiraju se glavne odredbe pomorskih ugovora u člancima 442., 443., i 444.:

Članak 442.

„Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova jesu: ugovori o pomorskom plovidbenom poslu i ugovor o zakupu broda.“

Članak 443.

„Ugovori o pomorskom plovidbenom poslu jesu: ugovor o prijevozu stvari morem, ugovor o prijevozu putnika morem, ugovor o tegljenju, odnosno potiskivanju morem te ugovori koji se odnose na druge pomorske plovidbene poslove.“

Članak 444.

„Odredbe ovoga Zakonika koje se odnose na pojedine ugovore o pomorskom plovidbenom poslu na odgovarajući se način primjenjuju i na ostale ugovore o pomorskom plovidbenom poslu, a ako ovim Zakonikom nije drugačije određeno.“

U glavnoj podijeli ugovora hrvatski zakonodavac razlikuje ugovore sklopljene na vrijeme i ugovore sklopljene o pojedinačnom poslu u svojem 448. i 449. članku:

Članak 448.

„(1) Ugovorom o prijevozu stvari brodom može se ugovoriti prijevoz stvari cijelim brodom, razmjernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom (brodski ugovor), a i prijevoz pojedinih stvari (pomorsko-prijevoznički ugovor).“

„(2) Brodarski se ugovor može sklopiti za jedno ili više putovanja (brodarski ugovor na putovanje) ili za određeno vrijeme (brodarski ugovor na vrijeme).“

Članak 449.

„(1) Brodarski ugovor za više putovanja ili brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod mora se sastaviti u pisanom obliku.“

Ovime se stavra preduvjet za sklapanje ugovora o prijevozu morem u kojem osim naručitelja te brodara po potrebi sudjeluju i svi prije spomenuti pravni subjekti koji omogućavaju i olakšavaju provedbu ugovora svako pridonoseći svojom stručnošću na pojedinom području djelovanja. Cilj svakog ugovora o prijevozu morem je siguran transport ljudi i robe od polazišne do odredišne luke.

Tijekom povijesti pomorstva od davnina do današnjih dana fomirala su se dva glavna tržišta s obzirom na namjenu brodova. Prvo od njih je teretno brodarstvo, a drugo putničko brodarstvo. U ovom poglavlju obraditi ćemo svaku pojedinu vrstu brodarstva te objasniti njihove specifičnosti, djelovanja na tržištu, prednosti, nedostatke te objasniti ukratko odnose između svih sudionika te vrste brodarstva.

Teretno brodarstvo koje čine brodari koji posjeduju brodove za prijevoz različitih vrsta tereta. Drugo je putničko brodarstvo u kojem glavna djelatnost predstavlja prijevoz ljudi morem. Svaka od njih ima više podvrsta pa se tako prema vrsti tereta teretno brodarstvo dijeli na brodove specijalizirane za prijevoz:

1. rasutih tereta
2. tekućih tereta
3. kontejnera
4. pakiranih tereta

Putničko se brodarstvo dalje može podijeliti prema organizacijskim i ekonomskim kriterijima na linijsko i turističko, a prema geografskim obilježjima na kabotažno i prekooceansko.

Dodatno teretno se brodarstvo koje tvori najveći dio svijetskog brodarstva prema načinu poslovanja se dodatno dijeli na:

- slobodno (trampersko) brodarstvo
- linijsko brodarstvo
- tankersko brodarstvo

Prema tome možemo podijeliti brodare na teretne i putničke, odnosno tramperske, linijske i tankerske brodare.

Putničko brodarstvo se razvijalo od davnina te se s gradnjom novijih tehnološko naprednijim brodovljem posljednjih parsto godina kombiniralo s ostale tri kategorije. U načelu cilj svakog putničkog broдача prijevoz je što većeg broja ljudi po prihvatljivoj ekonomskoj računici. To je u prošlosti nagnalo brodovlasnike da naručuju brodove što veće nosivosti kako bi u konačnici s velikim brojem prodanih karata pokrili troškove te zaradili. Iz osnova ekonomije znamo da je profit veći što je broj preveženih putnika u jednom putovanju veći. Iz ovog se razloga razvijaju više tipova brodova koje danas možemo susresti gotovo svugdje u svijetu. Jedan od glavnih predstavnika ovakvih brodova je trajekt koji uz prijevoz putnika omogućuju prijevoz vozila. Zatim su tu kruzeri (*eng. Cruize- krstariti*) brodovi za kružna putovanja. To su brodovi omiljeni u turizmu te namijenjeni specifično za veliki broj ljudi koji povezuju više turistički zanimljivih lokacija. Po završetku rute vraćaju se u početnu luku. Ostala plovila možemo naći u linijskom prijevozu koji variraju od turističkih brodica preko brzih višenamjenskih katamarana (*eng. High Speed Crafts²¹*) do hidroglisera.

²¹ HSC-eng. Skraćenica od „high speed crafts“ odnosno brodovi koji postižu velike brzine. Glavni predstavnici su katamarani i hidrogliseri koji zbog uzdignutog trupa tijekom plovidbe mogu postići vrlo velike brzine. U pravilu ovaj naziv pokriva sva plovila koja se kreću brzinama većim od 25 čv.

Teretno brodarstvo bazirano je na prijevozu tereta koje obuhvaća u kruto, rasuto ili pakirano stanje. Ova vrsta brodarstva ujedno pokriva najveći dio tereta za razne djelatnosti za čije je poslovanje neophodno slanje i primanje robe morskim putem.

Poslijednje u nizu je tankersko brodarstvo koje se razvilo iz potrebe sigurnog dostavljanja tekućina, ulja, naftnih derivata i kemikalija. Ovaj tip brodarstva fokusirano je samo na jedan važan dio proizvoda, a predstavljaju ga tankeri. Postoji više vrsta tankera koje dijelimo na:

- tankere za naftu i naftne preradevine
- tankere za prijevoz industrijskih kemikalija u tekućem stanju
- LNG i LPG²² tankere za prijevoz ukapljenog plina.

Slobodne brodarstvo prvo se razvilo od navedena tri jer je bilo najpraktičnije za korisnike čija je potreba bila prevoziti više vrsta roba i putnika. Trampersko je brodarstvo dobilo naziv po engleskoj izvedenici riječi eng. „tramp“ što znači skitnica, odnosno brodovi koji su slobodno plovili između luka te sklapali i popunjavali brodski prostor na licu mjesta. Taj oblik poslovanja od brodar je zahtijevao da pokriva regiju u kojoj je najveća potražnja za brodskim prostorom, kako bi dobio najveću naknadu za prijevozničku uslugu. Ovaj oblik poslovanja odgovarao je slobodnom tržištu, a brodovi nisu bili ograničeni te su se kretali od luke do luke usput slapajući nove ugovore.

Prednosti ovakvog oblika poslovanja su ti da veliki broj brodar konkurrira velikom broju krcatelja. Nema posebno oformljenih skupina brodar koje bi mogle utjecati na tržište, a uključivanje u tržište je jednostavno i pristupačno gotovo svima koji posjeduju brod. U ovoj se vrsti poslovanja cijene robe određuju trenutnom situacijom na tržištu te veliki broj prijevoznika unutar jedne grane prijevoza zbog konkurencije povoljno utječu na tržište. Kao posljedicu imamo smanjenje cijena vozarina što pak utječe na veliku dostupnost te korištenje pomorskog prijevoza kao primata na svjetskom tržištu.

Linijsko brodarstvo drugi je oblik brodarstva kojeg predstavlja konstantna povezanost više odredišta kojim se stvara unaprijed određena ruta kojom linijski brodar posluje. Linijsko se brodarstvo razvilo iz potrebe da se dvije ili više luka poveže te se održava linija prema unaprijed dogovorenom rasporedu plovidbe. Linijsko brodarstvo prema dometu plovidbe možemo podijeliti natri kategorije:

- probalno
- međuobalno
- prekooceansko

Priobalno brodarstvo se odnosi najčešće na prijevoz s kopna na otoke te priobalnu plovidbu. Međuobalno linijsko brodarstvo obuhvaća srednje udaljenosti, najčešće između dvije pomorske države dok prekooceansko putovanje zahtjeva veći brod i vremenski traje najduže.

²² LNG eng. Liquefied Natural Gas – prirodni plin (butan) u tekućem stanju te LPG eng. Liquefied Petroleum Gas tj plin dobiven preradom nafte.

Prema vremenu putovanja linijske rute također možemo podijeliti na tri kategorije:

- kratke rute
- srednje rute
- duge rute

U kratkim plovidbama vrijeme plovidbe je nekoliko sati. Srednja putovanja traju od jednog do više dana. Duga putovanja traju desetak ili više dana u kojima linijski prijevoznik najčešće spaja preookeanske luke. Ova vrsta putovanja primarna su u kružnim putovanjima, u kojima brod pokušava maksimalno iskoristiti brodove kojima se služi da su što više u upotrebi.

Sukladno tome svaka ova kategorija zahtjeva određen tip broda (prema kapacitetu i performansama istog) pošto je s manjim brodom neisplativo preookeansko putovanje, a također je vrlo opasno s obzirom na oluje koje vladaju na svjetskim oceanima. Za ovaj tip plovidbe rezervirani su samo najveći i najbolje opremljeni brodovi poput broda „*Queen Mary 2*“ kompanije „*Cunard Line*“ izgrađen 2003. godine iz Ujedinjenog kraljevstva (Slika 4.).



Slika 4.: 345 metarski preookeanski brod „*Queen Mary 2*“ impresivne veličine i performansi u odnosu na prateći tegljač

Izvor: www.cruiseweb.com studeni 2012.

Teretni, tankerski i linijski prijevoznici bore se za što veću konkurentnost na svjetskom tržištu te svaki od njih pokušava se najbolje prilagoditi uvijek promjenjivom tržištu. Svako specifično brodarstvo ima svoje zakonitosti te se i prema tome uloge osoba iz Ugovora o pomorskom prijevozu pojedine grupe često razlikuju ovisno o vrsti i namjeni Ugovora te dogovoru naručioca te prijevoznika.

Kako bi što bolje funkcionirali na pojedinom tržištu, linijski brodari često organiziraju konferencije udruženja brodara. Cilj tih konferencija je zaštita interesa brodara na tržištu. Negativni efekti tih konferencija su nepravedan raspored i neravnomjerna raspodjela poslova unutar takvog udruženja u kojima novi članovi, pogotovo ako nisu visoko pozicionirani ostaju pod indirektnom kontrolom većih brodara, pošto im se uvijek dodjeljuje manji dio ugovorenih poslova dok su glavni rezervirani za najveće kompanije. Na takvom tržištu često dolazi do monopola iz gore navedenih razloga a pošto slabije tvrtke ovise o jačima, s kojima su u udruženju nemaju šanse za rast i razvoj bez dopuštenja jačih tvrtki. Konferencije također služe da se krcatelji što više vežu za brodare unutar udruženja te se spriječi da krcatelji koriste usluge drugih brodara izvan udruženja. Da bi se to postiglo udruženja se koriste sustavom lojanosti:

- sustav davanja naknadnih rabata
- sustav davanja neposrednih rabata
- sustav dvojih vozarina

Sustav naknadnih rabata sastoji se u tome da krcatelj koji se isključivo koristi brodovljem određenih linija ostvaruje pravo na dodatni rabat za vremenski period od tri ili šest mjeseci.

Sustav neposrednih rabata sastoji se u tome da se krcatelju omogući dodatni rabat na fiksni, a temeljem posebnog ugovora o lojalnosti. Isplaćuje se odmah po naplati vozarine za svako pojedini prijevoz.

U posljednjem sustavu dvojih vozarina prema kojima krcatelji koji su sudionici konferencija i članovi udruge imaju jeftiniju tarifu nego svi oni koji nisu u udruženju. Time se osigurava određena prednost za sve članove udruženja.

Uz konferencije organiziraju se i pulovi (*eng.pool, bazen tj. Udruženje*) koji predstavljaju posebna zatvorena udruženja linijskih brodara koji se okupljaju te potpisuju razne međusobne ugovore s ciljem bolje povezanosti ,iskorištavanjem tržišta te bolje raspodjele tereta. Dogovor o pulu sadrži određene odredbe koje se ovisno o tipu pula odnose na podjeli terete ili visine vozarina pa se prema tome dijele na pulove tereta, vozarinske pulove i mješovite pulove.

Međukonferencijski sporazumi također su prisutni, a njihov najbolji primjer je udruživanje više linijskih konferencija koje djeluju na istim linijama. Ovakvo udruživanje za posljedicu ima isključivanje konkurencije iz pojedinih regija kao i povećanje kapaciteta prijevozne usluge te frekventnosti prijevoza.

U Republici Hrvatskoj i njenom priobalju na ovaj način funkcioniraju dvije velike kompanije na istim linijama (Split-Ancona-Hvar) *Blue line International* koji imaju svoje sjedište u Splitu te Jadrolinija, hrvatski nacionalni prijevoznik (slika 5.).



Slika 5.: fotografija trajekta kompanije Blue Line International i Jarolinije, luka Split
Izvor: <http://www.blueline-ferries.com/blog/,kolovoz> 2013.

Prednosti linijskog brodarstva su da se u linijskom brodarstvu ne pojavljuje „prazan hod“ kao takav, no ovisno o iskoristivosti brodskog kapaciteta u oba smjera putovanja. Zbog toga je potreban otprilike jednak broj prijevoza stvari osoba i robe u oba smjera putovanja, a iskoristivost se računa kao prosjek polazno povratnog putovanja. Ovakve na ovakvim linijama često utječe godišnje doba tj svoj maksimalni kapacitet brodovi redovno postižu tijekom ljetnih mjeseci dok je tijekom ostatka godine popunjenost kapaciteta uglavnom smanjena te se bazira na putnicima koji žive na otocima ili su poslovno povezani te koriste usluge ovog pomorskog linijskog prijevoza.

Osnovni pisani dokaz o ugovoru o prijevozu tereta u linijskom brodarstvu je teretnica (*eng. Bill of landing*) za razliku od brodarskog ugovora koji je uobičajen za slobodno i tankersko brodarstvo. U linijskom prijevozu koriste se tiskane teretnice s unaprijed sastavljenim klauzulama o prijevozu. Druga bitna funkcija teretnice je ta da služi kao dokaz da je teret ukrcan na brod, a ne primljen za ukrcaj na brod. Ona ima ujedno i funkciju vlasničkog lista tereta tj. Osobi koja ju posjeduje daje pravo preuzimanja i raspolaganja s teretom, pod uvjetom da je do nje došla za zakonit način. Na taj način teretnica je ujedno i tržišni dokument. Na taj način vlasnik teret može prodati dok je još na putu za određenu luku, a kupac ga može podići po dolasku s teretnicom.

Za linijski prijevoz BIMCO²³ (*eng. The Baltic and International Maritime Council*, baltičko i međunarodno pomorsko vijeće) preporuča svoju standardiziranu vrstu Ugovora o linijskom prijevozu kodnog naziva CONLINEBILL. S razvojem tehnologije i informatike prisutne u svakodnevnoj globalnoj trgovini primjenjuje se i elektronska teretnica. Ona je u naravi teretnica s ugovorenim uvjetima samo se šalje elektronskim putem te time skraćuje vrijeme dostavljanja, a ima jednak legitimitet kao i fizička teretnica.

²³ BIMCO (*eng. The Baltic and International Maritime Council*, baltičko i međunarodno pomorsko vijeće) sa sjedištem u Danskoj u Kopenhagenu je međunarodno udruženje čiji je cilj pružiti usluge svim sudionicima pomorskog pothvata, od dioničara, brodovlasnika, brodarka, špeditera i ostalih koji su dio međunarodne trgovine morem. Jedna od zadaća je i standardizacija općih ugovora o prijevozu kako bi se što lakše mogli primijeniti diljem svijeta.

Drugi bitan dokument je zaključnica. Zaključnica se potpisuje uz potpisivanje ugovora u kojoj se krcatelj obvezuje u za to predviđeno vrijeme i mjesto preuzeti robu za ukrcaj na određeni brod, a brodar se s druge strane obvezuje da će u vrijeme ukrcaja imati predviđeno mjesto za smještaj te robe. U praksi ona služi više kao rezervacija brodske prostora za određeni termin u linijskom prijevozu. Po pripremi tereta za krcatelj obavještava linijsku agenciju o izvršenoj pripremi tereta za ukrcaj. Po primitku obavjesti od agencija izdaje krcatelju nalog za ukrcaj tereta. Svaki ukrcani teret potvrđuje se potpisom zapovjednika ili dežurnog časnika koji je zadužen za siguran ukrcaj tereta.

Potvrda o ukrcaju (*eng. Mate's receipt*) može biti čista, bez napomena ili s napomenama u kojim se navodi stanje robe, tj. Moguća oštećenja tereta prilikom transporta, nepravilnog pakiranja ili označavanja. U slučaju da teret nije siguran časnik zadužen za ukrcaj može odbiti ukrcati teret ukoliko predstavlja prijetnju za sigurnost plovidbe ili je u stanju u kojem nije moguć ukrcaj (puknuće, curenje i sl.).

Važno je napomenuti i da za razliku od drugih oblika pomorskog prijevoza u linijskom prijevozu trošak ukrcaja i iskrcaja tereta snosi isključivo brodar. Troškovi stivadorskih i lučkih usluga ukupno su velika stavka u ukupnim troškovima pa se tako proporcionalno odražavaju na vozarine tj. prijevozne karte.

Vozarine u linijskom brodarstvu brodar temelji na dugoročnom planu i potražnji brodske prostora uzimajući u obzir prosječnu popunjenost tijekom cijele godine, a ne samo ljetnih mjeseci. Na vozarinu utječu direktno troškovi linijskog prometa. U slučaju *Jadrolinije* država sufinancira jednim dijelom operativne troškove svih njenih brodova. Čest je slučaj da *Jadrolinija* bez problema popunjava kapacitete tijekom ljetne turističke sezone, no u drugim dijelovima godine popunjenost kapaciteta je vrlo mala te često ne može pokriti ni osnovne troškove prijevoza na određenim rutama. U tim slučajevima država sufinancira razliku te daje dovoljno sredstava kako bi unatoč financijskoj neisplativosti pojedinih ruta kompanija zadržala pojedine priobalne rute pošto otočno stanovništvo ovisi o *Jadroliniji* te dostavi svih neophodnih namjernica i stvari za život na otoku. Unatoč sufinanciranju države *Jadrolinija* je radi ušteda zadnjih par godina počela ukidati ili smanjivati frekventnost određenih linija uz dizanje cijene prijevoza što je izazvalo nezadovoljstvo otočana. Nakon dugih pregovora državnih tijela i predstavnika otoka donesen je zakon kojim svi otočani imaju pravo na povlaštenu mjesečnu ili godišnju kartu koja je puno jeftinija nego karta u slobodnoj prodaji. Ovime se donekle riješio problem no smanjenje frekventnosti izvan turističke sezone i dalje stvara poteškoće u prijevozu ljudi i dobara za pojedine linije. Kao posljedicu zbog ograničenih životnih uvjeta, nedostupnost pojedinih za život neophodnih institucija (hitna pomoć, dom zdravlja, vrtić, škola, itd.) nosi sa sobom konstantno smanjivanje otočke populacije, a ona kao posljedicu ukidanje radnih mjesta u svim bitnim gore navedenim sustavima što onda linijski pogoduje još jačem iseljavanju stanovništva. Iz gore opisanih problema možemo zaključiti da hrvatskim otocima prijeti potpuno iseljavanje. Republika Hrvatska još uvijek nije našla adekvatno rješenje za ovaj problem današnjice.

To je pak iskoristio njen konkurent *Blue Line International* te na pojedinim rutama (npr. Split-Ancona) te ponudio aranžmane prijevoza sa sličnim brodovima za puno nižu cijenu (često i više od 50 %). Primjer je cijena prijevoza za jednu osobu u dvokrevetnoj vanjskoj sobi sa tušem i WC-om koja iznosi 494 kune (period: siječanj 2014.) dok *Jadrolinija* za istu rutu naplaćuje 742 kune. Tijekom sezone razlike u cijeni još su i veće. U ovom primjeru pojavljuje se još jedan specifični fenomen, a taj je da konkurentska kompanija koja je niže rangirana te često puno slabija, svojim povoljnijim uslugama za iste linije uspijeva potpuno

popuniti kapacitet broda pri gotovo svakoj vožnji a dio dotadašnjih korisnika prijevoza Jadrolinije mijenjaju prijevoznika čime često Jadrolinija uz to što teže popune brodski kapacitet bilježe dodatne gubitke. S druge strane tvrtka *Blue Line* iako ima niže cijene karata zbog velike iskoristivosti svakog pojedinog putovanja samom količinom putnika nadoknađuje niže cijene putne karte i još joj ostaje za pokrivanje svih troškova te zaradu.

Iz ovog primjera možemo vidjeti kako i pomorstvo, kao i bilo koji drugi kopneni sektor nije pošteđeno zakonitostima otvorenog tržišta te trendovima ponude i potražnje.

Vozarinski stavovi razrađeni su u obliku tarifa (tarifni vozarinski stavovi za jedinicu pomorske prijevozne usluge).

Razlikuje se dva tipa linijskih tarifa:

1. grupna robna tarifa (class tariff) i određuje se za pojedine skupine tereta
2. pojedinačna robna tarifa (commodity tariff) određuje se za svaki teret posebno

Izračunavanje i izražavanje vozarinskih stavova u linijskim tarifama:

1. vozarinski stav po težini W (weight)
metrička tona (1000 kg) ili duga tona (1016 kg) ili američka kratka tona (907 kg)
2. vozarinski stav po prostoru M (measurement) m³ ili prostorna tona (40 stopa kubičnih)
3. alternativni vozarinski stav po težini ili po prostoru W/M – po izboru brodar
4. u postotku od vrijednosti robe – za vrijedne terete
5. trojaki vozarinski stav – po težini, po prostoru ili u postotku „*ad valorem*“ – osnovu određuje brodar
6. vozarinski stav po glavi ili po komadu tereta (npr. stoka ili automobili)
7. vozarinski stav za velike predmete prema posebnom dogovoru (eng. as per agreement)

Ciljevi koji se postižu određivanjem tarifa:

- smanjenje ili uklanjanje konkurencije među linijskim brodarima
- vozarinski stavovi postaju veći od graničnih troškova
- postizanje maksimalne uspješnosti i rentabilnosti poslovanja u dugom roku

Donosilac tarife mora se pridržavati načela:

- jednakosti primjene
- trajnosti
- jasnoće
- istovrsnosti
- stalnosti usluge

Sva ova pravila osiguravaju da svi sudionici ravnopravno sudjeluju na linijskom tržištu te da se postupak obračuna tarife primjenjuje kod svih jednako te da se ne razvija nepoštena konkurencija u kojoj bi za istu uslugu više različitih prijevoznika nudilo po drastično različitim cijenama.

Ovime smo pokrili glavne zakonitosti u području putničkog prijevoza te smo kroz praktične primjere vidjeli razlike u poslovanju različitih poslovnih subjekata. Za očekivati je da će s ulaskom Hrvatske u Europsku Uniju nakon nekoliko godina tržište priobalnog prometa otvoriti prema drugim tvrtkama iz EU koje će se moći ravnopravno natjecati za naše linijske rute što će kao posljedicu donjeti konkurentnost te sniziti cijene prijevoznih usluga u nadolazećim godinama.

3.1. UGOVORI O PRIJEVOZU TEKUĆIH TERETA

Tankersko brodarstvo jedan je od specifičnih vrsta brodarstva koje se specijaliziralo za prijevoz svih vrsta tekućih tereta. Najčešći tereti su sirova nafta, razne vrste ulja, naftnih prerađevina, kemikalija, pitke vode, betona (kada se prevozi u tekućem stanju), raznih tekućih supstanci i kemikalija koje se koriste u industrijskoj proizvodnji, petrokemiji te prijevoz tekućih LNG i LPG²⁴ plinova. Prvi transport ukapljenog plina morem bio je u bocama pod pritiskom učvršćen na palubi broda.

Prema definiciji „*tekući tereti su tereti koji se prevoze u tankovima broda posebno građenih za prijevoze tekućih tereta – tankerima*“.

Prema gore navedenoj definiciji postoje dvije glavne podjele tekućih tereta:

1. *Sirova nafta i naftni derivati* koji obuhvaćaju *sirovu naftu, teško ulje, plinsko ulje, benzin i kerozin*.
2. *Ostali tekući tereti* obuhvaćaju dva segmenta. U prvom su *benzen, kerozol i biljna ulja*. Drugi obuhvaća *alkohol, vino, voćne sokove i vodu*.

Brodovi za prijevoz tekućih tereta (popularno zvani tanker) su brodovi sa jednom ili dvostrukom oplatom i strukturnim tankovima za prijevoz tekućih tereta u razlivenom stanju, koji obuhvaća vrste brodova kao što su tanker za kemikalije kada prevozi tekuće terete (kao teret ili dio tereta).

Tanker, po pravilu, imaju manje nadvođe od ostalih teretnih brodova, ali pregrade i stabilitet u slučaju prodora vode moraju udovoljavati posebnim zahtjevima, propisanim u *Međunarodnoj konvenciji o teretnim linijama, Loadline 66*, i u SOLAS-u..

Prvi teret sirove nafte prevezen je iz Pensilvanije (SAD) za Europu kao generalni teret u bačvama 1861. godine. U to vrijeme nafta se prevozila u bačvama kao generalni teret da bi se već 1869. godine. Bačve su zamijenjene rezervoarima od 10 i 20m³. Prvi ovakav tanker nosivosti 2307 BRT²⁵ izrađen je 1886. godine u Newcastleu (Velika Britanija) a do početka dvadesetog stoljeća nosivost im je porasla do 8000 BRT.

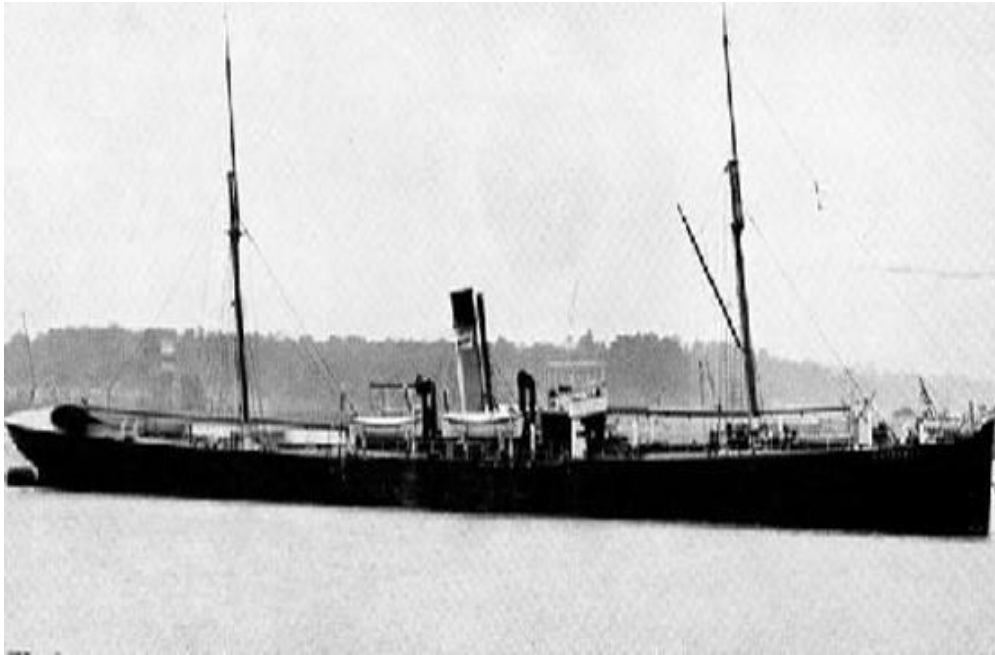
Zanimljivo je spomenuti kako je prvi zabilježen tanker koji je doplovio u riječku Petrolejsku luku na Mlaci 30. rujna 1886. godine bio tanker „*Chigwell*“²⁶. Pod zapovjedništvom kapetana *Mastersa*, donio je na preradu dvije tisuće tona sirove nafte, koje je preuzeo u crnomorskoj luci *Batumi*. Naftu je nosio u više odvojenih podpalubnih spremnika

²⁴ LNG (eng. Liquid Natural Gas) prirodni tekući plin i LPG (eng. Liquid Petroleum Gas) tekući plin koji se dobiva preradom nafte dva su plina koja se prevoze dovoljno ohlađene da se plin pretvara u tekičinu. Uz ovu metodu kombinira se i povišeni tlak pošto jedan faktor utječe na drugi u odnosu na vrijeme.

²⁵ Bruto registarska tona (BRT) – jedna od dvije vrste jedinica a označava volumen svih zatvorenih brodskih prostora dok je druga Neto(NRT) registarska tona označavala volumen zatvorenih prostora za smještaj putnika i robe.

²⁶ Izvor: www.mojarijeka.hr, kolumna objavljena pod nazivom „Chigwell, prvi tanker u riječkoj luci “, 10.10.2012.

Riječki list *La Bilancia* 1. listopada 1886. godine navodi kako ih je „Chigwell“ imao sedam, a pokretao ga je parni stroj (Slika 6.).



Slika 6.: fotografija parnog tankera „Chigwell“
Izvor: www.helderline.nl, studeni 2012.

U tekuće terete također spada prijevoz raznih kemikalija. Za prijevoz ovog tipa tekućina izrađuju se specifično konstruirani tankeri koji uz standardne konstrukcijske zahtjeve osiguravaju dodatnu zaštitu u slučaju prodora vode odnosno havarije.

Važno je spomenuti kako se brodovi-tankeri za prijevoz tekućih tereta dijele prema svojoj veličini:

1. ULCC, *Ultra Large Crude Carrier*, preko 200 000 tona nosivosti
2. VLCC, *Very Large Crude Carrier*, preko 200,000 tona nosivosti
3. SUEZMAX, brodovi koji svojim maksimalnim dimenzijama sigurno mogu proći kroz Sueski kanal, nosivosti od 125,000 do 200,000 kubnih tona tereta
4. AFRAMAX, brodovi od 80,000 do 125,000 tona nosivosti
5. PANAMAX, brodovi koji svojom maksimalnom veličinom mogu prići Panamskim kanalom a u pravilu su od 80,000 do 125,000 tona nosivosti
6. MR, *Medium range*, 38,000 do 50,000 tona nosivosti
7. GP, *General purpose*, do 38,000 tona nosivosti

Tankeri se kao što je vidljivo iz gore navedene podjele dijele prema nosivosti i ograničenjima koja se tiču svjetskih prolaza koji skraćuju putovanje iz Azije u Europu (Sueski kanal) i putovanja od Europe prema zapadu u kojima umjesto da obilaze Južnu Ameriku prolaze kroz Panamski kanal.

Svaki tanker za prijevoz sirove nafte od 20,000 tona nosivosti i više mora biti opremljen za pranje tankova tereta sirovom naftom (*COW*²⁷ – *Crude Oil Washing*). Za sve tankove tereta te slop tankove potreban je sistem inertnog plina (eng. IGS – Inert Gas System sustav inertnog plina kojim se smanjuje mogućnost zapaljenja). *Slop tankovi* su sabirni tankovi za ostatke pranja sirovom naftom u kojima se sakuplja i pohranjuje “prljavština” do dolaska u luku gdje se može isprazniti.

UZ tankera u ovu kategoriju spadaju i brodovi za prijevoz raznih vrsta kemikalija ulja i maziva koji su najčešće produkti obrade nafte.

Druga podjela tankera prema IMO klasifikaciji su tankeri za prijevoz raznih kemikalija:

1. IMO tip I
2. IMO tip II i
3. IMO tip III

Ova podjela sastavljena je prema opasnosti prijevoza kemikalija u kojem tip I predstavlja najopasniju skupinu a tip III najmanje opasnu skupinu kemikalija. Ova podjela je uvjetna jer su sve kemikalije vrlo opasne i predstavljaju opasnost od zagađenja mora te floru i faunu u njemu. Ova podjela se temelji na sposobnosti broda da spriječi ili ograniči ispuštanje tereta u slučaju nezgode (nasukanja, udara, sudara ili posljedica stukturalnog oštećenja). Na odredbe IMO tipa broda utjeću slijedeće karakteristike tereta i opasnost od:

- požara
- utjecaj na zdravlje
- od zagađenja mora
- od zagađenja zraka
- od reakcije dva različita tereta koji se u nezgodi mogu pomiješati

IMO tip I

Ovaj tip broda prema IMO odredbama mora biti u stanju podnijeti znatna oštećenja od udara ili sudara te ima osobine maksimalne zaštite tereta od sve tri kategorije. Brod ovog tipa mora izdržati udarac na bilo kojem uzdžnom elementu trupa. Tankovi za prijevoz tereta moraju se nalaziti izvan zahvata oštećenja te ne smiju niti na jednom dijelu biti bliži oplati broda od B/5 odnosno B/15 (B predstavlja širinu broda na sredini trupa). Također kapacitet pojedinog tanka ne smije biti veći od 1.250 m³.

IMO tip II

Za ovaj tip broda određene su mjere koje trebaju spriječiti isticanje tereta. Brod ovog tipa dužine 150m ili kraći mora izdržati udar, nasukanje ili sudar na svim dijelovima trupa te tankova izuzev oštećenja pregrade koja dijeli teretni prostor od strojarnice. Tankovi mora ju biti odvojeni od područja oštećenja te ne smiju biti bliži oplati 760mm odnosno B/15.

Tankovi ovog tipa broda ograničeni su na 3000m³ po jednom tanku. U oba gore navedena tipa ovi standardi i mjere predostrožnosti ostaruju se sa ugradnjom dvostrukog dna.

²⁷ eng. Crude Oil Washing-sustav u kojem pri iskrcaju tereta pomoću posebnih mlaznica tanker koristi vlastiti teret pod visokim tlakom za pranje i čišćenje unutrašnjosti tankova prilikom iskrcaja istog

IMO tip III

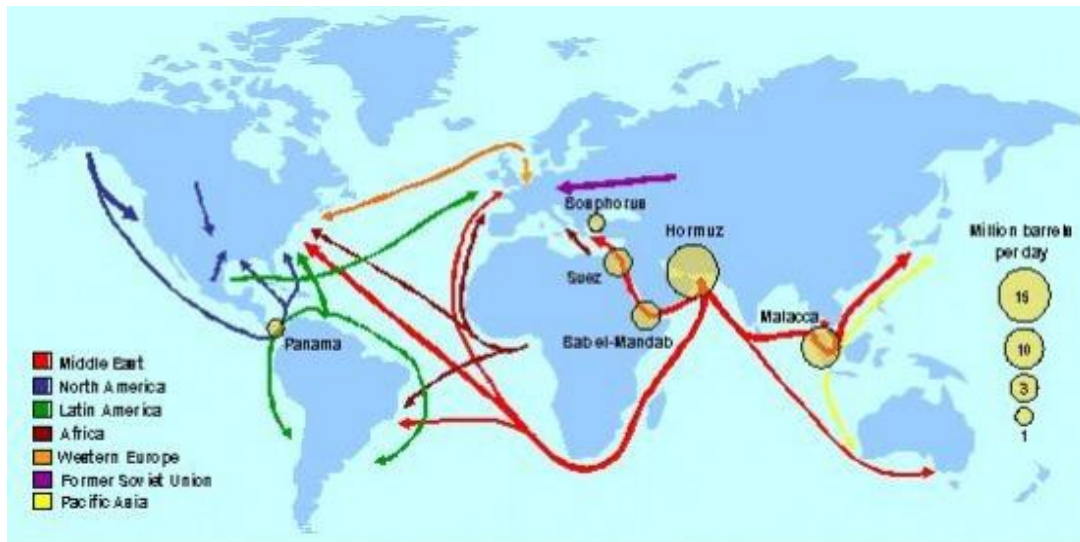
U treći tip spadaju svi brodovi koji svojom konstrukcijom osiguravaju mjere predostrožnosti kako bi brod izdržao u slučaju nasukanja udara ili sudara po čitavoj dužini te ostao na površini kroz standardne mjere zaštite pregradama i drugim konstrukcijskim riješenjima koji osiguravaju smanjivanje štete u sličnim slučajevima. Sredinom 60 godina prošlog stoljeća ovi standardi počeli su se provoditi u gradnji je od tada sigurnost uvelike povećana. Stari tankeri koji nisu imali propisanu zaštitu ipa I i II nakon određenog vremena uklonjeni su sa tržišta ili su ih brodari predali na remont kako bi ih uskladili s novim pravilnikom te tako osigurali siguran prijevoz.

Prilikom krcanja takvog tereta treba voditi računa o propisima *IMDG*²⁸ kodeksa u kojem su opisane sve poznate kemikalije i način kojim se one smiju prevoziti, pakirati, separirati, koje su kompatibilnosti ili nekompatibilnosti među njima, na koliko metara moraju biti međusobno udaljeni, koje su posljedice izlivanja i kontakta sa zrakom itd.

Tankerski brodar ovisi o industriji za preradu nafte i naftnih izvora te za razliku od drugih grana pomorstva u pravilu geografski ovisi i temelji svoje trgovačke rute uzimajući u obzir ta dva elementa. U pravilu u svijetu nekoliko velikih međunarodnih naftnih kompanija određuju i sudjeluju u svjetskoj trgovini nafte i naftnih prerađevina.

Sukladno tome same kompanije posjeduju 30-40% svjetske flote tankera a drugih 20-30% su preuzeli na korištenje putem dugogodišnjih ugovora na vrijeme od nezavisnih tankerskih brodara. Iz ovih činjenica možemo zaključiti da u tankerskom brodarstvu ukoliko ne posjeduje brod, brodar odnosno prijevoznik se gotovo uvijek odlučuje za specifični tip ugovora tj. „ugovor na vrijeme“ u kojem unajmljuje brod na određeni duži period pošto se za ovo poslovanje pojedinačan najam prema putovanju tzv. „*charter party*“ ne isplati jer su mjesta naftnih bušotina u pravilu vrlo udaljena od rafinerija te je za prijevoz često potrebno prekooceansko putovanje. Tijekom proteklog stoljeća ustalile su se rute transporta nafte i naftnih derivata prema geografskim obilježjima. Tako se nafta najčešće vadi na području sjevernog ledenog mora, Bliskog istoka, juga Azije te manjim dijelom iz Urala prema najvećim rafinerijama nafte koje se nalaze u Sjevernoj i Južnoj Americi, centralnoj Europi preko Mediterana i Sueskog kanala što skraćuje putovanje za više tjedana. Na slici 7. prikazane su ustaljene svjetske rute transporta nafte iz koje se može vidjeti kako se nafta iz bušotina (Bliski istok) transportira do obrađivača nafte koji potom nakon rafiniranja njezine produkte ponovno prodaju diljem svijeta.

²⁸ IMDG- International Maritime list of Dangerous Goods –kodeks slaganja i skladištenja svih opasnih stvari koje se prevoze morem.



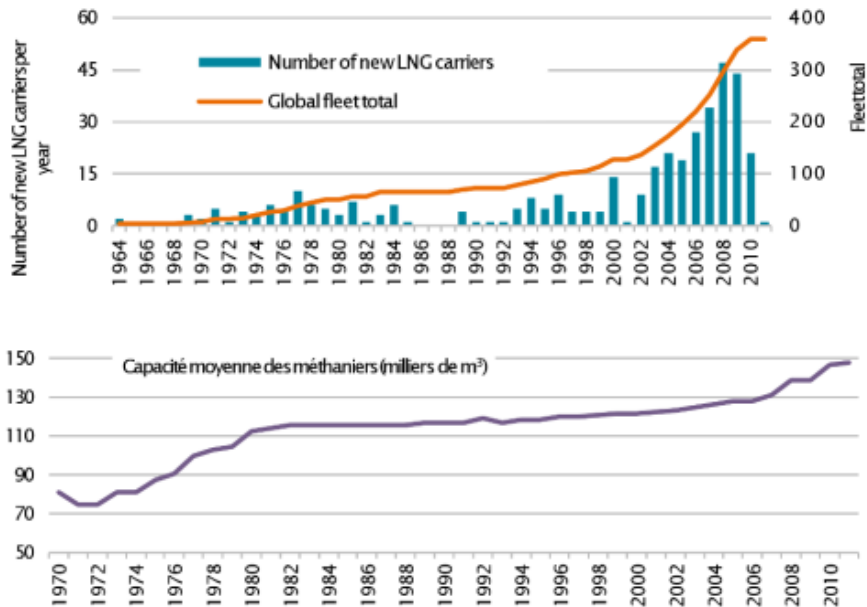
Slika 7.: prikaz ruta prijevoza nafte

Izvor: <http://ckrhmt2008.weebly.com/transportation-routes.html>, kolovoz 2013.

Vozarinski indeksi tankerske flote definiraju se više kao troškovi prijevoza nego kao cijene prodajne usluge. Vozarinski indeksi danas se temelje na svjetskoj međunarodnoj vozarinskoj skali za tankere prema vozarinskim troškovima prijevoza nafte za određene luke standardnog tipa nafte. Ova se međunarodna tankerska skala svake godine revidira sukladno tržištu i cijenama ostalih faktora u gospodarstvu regija i svijeta.

Tankeri i prijevoz naftnih prerađevina od iznimne su važnosti za cijeli svijet jer se današnja tehnologija temelji na iskorištavanju naftnih derivata, potrošnja raznih goriva i maziva prisutna su jer za sada još ne postoji ozbiljni konkurent motorima s unutarnjim izgaranjem. U zadnjih desetak godina razvijaju se tehnologije koje bi dale alternativno rješenje te ponudile električnu energiju ili energiju prirode kao pogonsko gorivo, no za sada čine vrlo mali ukupni postotak.

Manji dio današnje svjetske flote zauzimaju i tankeri za prijevoz ukapljenog plina . Prvi registrirani – namjensko sagrađeni brod I to „M/V Agnita“ koji je konstruiran i izgrađen 1931. godine u Swan Hunter brodogradilištu u Engleskoj. U današnje vrijeme zastupljenost flote LPG i NPG tankera konstantno raste svakom godinom pošto se razvijene zemlje svijeta sve više oslanjaju na korištenje ovih resursa. Brodovi su se razvili također a nosivost današnjih tankera za prijevoz tekućeg plina je impresivan. U priloženom grafu prikazan je svjetski postepeni rast korištenja LNG plina praćen od sedamdesetih godina prošlog stoljeća do današnjih dana točnije 2010. godine. Uz rast potrošnje prikazanog u rasle su i narudbe izgradnje LNG brodova za prijevoz ukapljenog plina prikazanog na grafu 1. Iz njega možemo vidjeti da je od 1964 započeo rast potražnje i gradnje novih LNG tankera a narudbe označene plavom bojom dosegle svoj vrhunac prvi puta između 1976. i 1978. godine. Potražnja je konstantno rasla da bi ponovno 2008. godine broj narudbi novih brodova ponovo dostigao vrhunac s preko 45 komada godišnje. Potrošnja ukapljenog plina konstantno je rasla te od 1970. do 2010. premašila 130 miliona kubnih metara plina godišnje potrošnje.



Graf 1.: prikaz rasta potrošnje LNG plina te narudbe novih tankera
Izvor: www.advisorperspectives.com, rujan 2014.

Pri skladištenju i prijevozu LNG i LPG plina morem razvile su se dva različita sustava skladištenja. Prvi od njih je skladištenje samonosivim sferičnim spremnicima a drugi membranski sustav. Svaki o njih ima svoje prednosti pa tako:

Prednosti samonosivih sferičnih spremnika:

- manji rizik kod sudara i nasukavanja,
- bolja mogućnost kontrole i bolji uvjeti izrade,
- punjenje bez ograničenja visine,
- bolja mogućnost sakupljanja isparenog plina.

Prednosti membranski spremnika:

- manje dimenzije za isti kapacitet,
- manja propulzijska snaga,
- manje nadvođe.

I ovog je vidljivo da će današnja civilizacija još sigurno slijedećih stotinjak godina biti ovisna o nafti a s time i o prijevozu nafte i plina diljem svijeta. Do nalaženja alternativnog pogonskog goriva sigurno će proći još dosta vremena jer u današnjem svijetu broj potrošača i korisnika ovih naftnih prerađevina samo raste a to dakako ima i utjecaj na klimatološke promijene te utjecaj na prirodu.

3.2. UGOVORI O PRIJEVOZU RASUTIH TERETA

Tereti u prometu mogu biti *suhi* i *tekući*. S obzirom na to suhi tereti se dijele na:

1. Opće ili generalne
2. Rasute
3. Teške
4. Rashladne

Rasuti tereti su nepakirani homogeni tereti koji se prevoze u rasutom stanju. On može biti više ili manje usitnjen, čak i u gromadama. Rasute terete možemo podijeliti na sedam podjela a to su:

- ugljen
- žitarice
- kokos
- rude
- sol
- šećer
- pijesak, šljunak i kamen

Brodovi za specijalizirani za prijevoz rasutih tereta su „*bulck carrieri*“ tj. brodovi za prijevoz tereta u grotlu. Prosječan brod za prijevoz rasutog tereta ima od tri do šest zasebnih odjeljaka za rasuti teret.

Treba napomenuti kako stanje pomorskog tržišta zahtijeva kontinuirana ulaganja u pomorske strukture taj dio obuhvaća i ulaganja u brodove koji prevoze rasute terete. Tokom godina pomorsko se tržište na europskoj razini, razvijalo ubrzanim tempom. To se može zahvaliti sve većem povezivanju država unutar Europske unije i Europe. Ono omogućuje kretanje rasutog i generalnog tereta kao i dobara, općenito, preko državnih granica bez većih zadržavanja. Takva fleksibilnost omogućila je i nagli rast i razvoj pomorskog tržišta kao i izjednačavanje u razvoju i primjeni tehničke i tehnološke potpore.

Važno je istaknuti prikazati kretanje rasutog i generalnog tereta na tržištu, razmatrajući njegov razvoj i kretanje tereta kroz važnije europske luke. Gledajući europsko tržište generalnog tereta mora se imati na umu da su samo 10% ukupne svjetske flote brodovi za prijevoz generalnog tereta te da su ti brodovi većinom starije dobi.

Tablica 1. Promet generalnim teretom u europskim lukama u 2005. godini

Luka	Promet u tonama
Antwerpen	17.384.429
Rotterdam	8.275.914
Taranto	7.230.846
Dunkirk	5.779.941
Valencia	5.664.944
Bremen	4.508.065
Riga	4.373.132

London	3.308.409
Rijeka	900.930

Izvor: ESPO - ANNUAL REPORT 2006-2007, str. 67, kolovoz 2013.

Prema Tablici 1. luka Antwerpen je vodeća europska luka na pomorskom tržištu generalnog tereta sa obrađenih 17,4 milijuna tona generalnog tereta u 2005. godini. Tu su još i neke druge velike luke za generalni teret poput Valencija, Rotterdam, Dunkirk i Taranto. Važno je za spomenuti da je u Europi više od 200 luka koje su u 2005. imale obrađeno do pola milijuna tona generalnog tereta.

Stoga, generalno govoreći, može se reći da je pomorsko tržište generalnog tereta diljem europskih luka suočeno sa sve manjim prostorima za obradu generalnog tereta.

Na svjetskom pomorskom tržištu tijekom 2005. godine obrađeno je više od 7.1 milijarde tona rasutog tereta. Brodovi za rasuti teret čine 81,8 % ukupnog udjela svjetske flote koja se, donekle, jednako dijeli između brodova za suhi i tekući rasuti teret, odnosno na 40.9%.

U europskim lukama obrađeno je više od 1.58 milijardi tona tekućeg rasutog tereta poput nafte, naftnih derivata, zemni plina, i to većinom u Velikoj Britaniji, Italiji, Nizozemskoj, Francuskoj i Španjolskoj s preko bilijun tona tereta.

Tablica 2. Promet rasutog tereta u europskim lukama u 2005. godini

Luka	Promet u tonama
Rotterdam	167.869.712
Bergen Ports	68.981.252
Tees & Hartlepool	36.894.324
Milford Haven	36.384.369
Forth	29.100.329
Sauthampton	28.170.916
Goteborg	19.673.855
Ventspils	17.660.259
Omišalj	7.120.774

Izvor: ESPO - ANNUAL REPORT 2006-2007, str. 75. kolovoz 2013.

U Tablici 2., kao najvažnija luka po prometu tekućeg rasutog tereta, ističe se luka Rotterdam, a zatim redom slijede luke Bergen Ports, Marseille, Le Havre, Tess & Hartlepool, Trst i Augusta. Oko 185 europskih luka obradilo je u 2005. godini manje od jednog milijuna tekućeg rasutog tereta po jednoj luci.

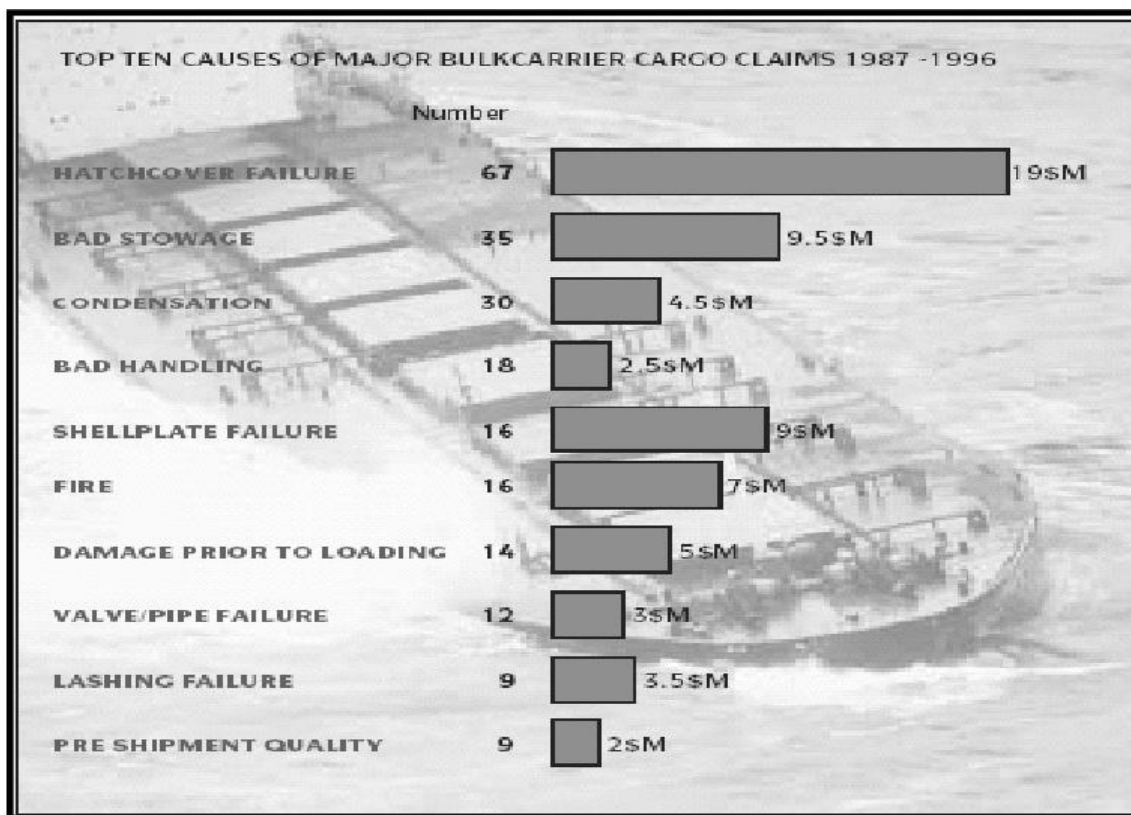
Specifičnost teretnog brodarstva je ta da u njemu dolazi do pojave „praznog hoda“ tj. brodari pokušavaju smanjiti ugovaranjem prijevoza tereta u povratnom putovanju, no ponekad određene rute baš zbog ograničene potražnje nisu ekonomski isplative.

Prema konstrukcijskim karakteristikama brodovi za prijevoz rasutih tereta, pogotovo oni zaprijevoz ruda imaju relativno plitka grotla pošto teret koji se tovari ima visoku gustoću što rezultira da brod uzima volumski malu količinu tereta ali zato imaju natprosječnu

nosivost. Dio konstrukcijskih elemenata uzdužne i poprečne konstrukcije dodatno je pojačano radi stabilnosti u teškim uvjetima mora.

Brodovi za prijevoz ruda i rasutog tereta zbog velike mase tereta brod čini jako stabilnim, no prilikom oluje i jačih valova frekvencija naginjanja je često vrlo visoka što nije dobro za posadu. U jačim nevremenima ponekad dolazi do oštećenja brtava grotala pošto ona predstavljaju najslabiji dio u konstrukciji grotla za prijem tereta te se teret nakon oštećenja poklopaca često mora otpisati u cijelosti zbog prodora vode, a ponekad je i on glavni uzroku havarije broda pošto ogromna količina vode koja uđe u teretni prostor uzrokuje prevelika opterećenja na brodsku konstrukciju.

Deset najčešćih uzroka gubitku brodova za prijevoz rasutog tereta ili dijela tereta kod osiguravajućih društava od 1987.-1996. preveden u troškove možemo vidjeti na slici 8.:



Slika 8.:deset najčešćih uzroka šteta rasutih tereta 1987.-1996.

Izvor: <http://forum.woodenboat.com/sinking>, rujan 2014.

Na vrhu ljestvice nalazi se oštećenje pokrova grotala što rezultira prodorom vode, zatim loše slaganje tereta ili pomicanje tereta u oluji što utječe na stabilnost broda, a prate ga vanjska oštećenja oplata broda, vatra, posljedice kondenzacije tereta, oštećenja nastala prije utovara tereta, oštećenja raznih ventila te pucanje opreme za učvršćivanje tereta.

Iz ovih realnih podataka možemo vidjeti da je prijevoz rasutih tereta vrlo zahtjevan posao te zahtjeva vrlo specijalizirane brodove i vještine kako bi se osiguralo da velike količine rude, žitarica ili drugog rasutog tereta ne budu same faktor potonuća broda.

Međunarodni pravilnici koji reguliraju prijevoz tereta u rasutom stanju su:

- Kodes o sigurnom postupanju s krutim teretima u rasutom stanju (eng. *code of safe practice for solid bulk cargoes-BC code*) . **BC kodeks** govori o standardima koji se primjenjuju na sigurno slaganje i prijevoz krutih rasutih tereta, isključujući žitarice na koje se primjenjuju posebna pravila. On predstavlja glavni dokument prema kojem se vrši utovar i planiranje svih putovanja brodova za prijevoz rasutih tereta u svijetu.

-Međunarodni kodeks o sigurnom prijevozu žitarica u rasutom stanju (eng. international code for the safe carriage of grain in bulk 1991.-International grain code) i to na brodove bez obzira na veličinu, uključujući i one manje od 500 BT²⁹, koji se koriste za prijevoz žitarica u rasutom stanju.

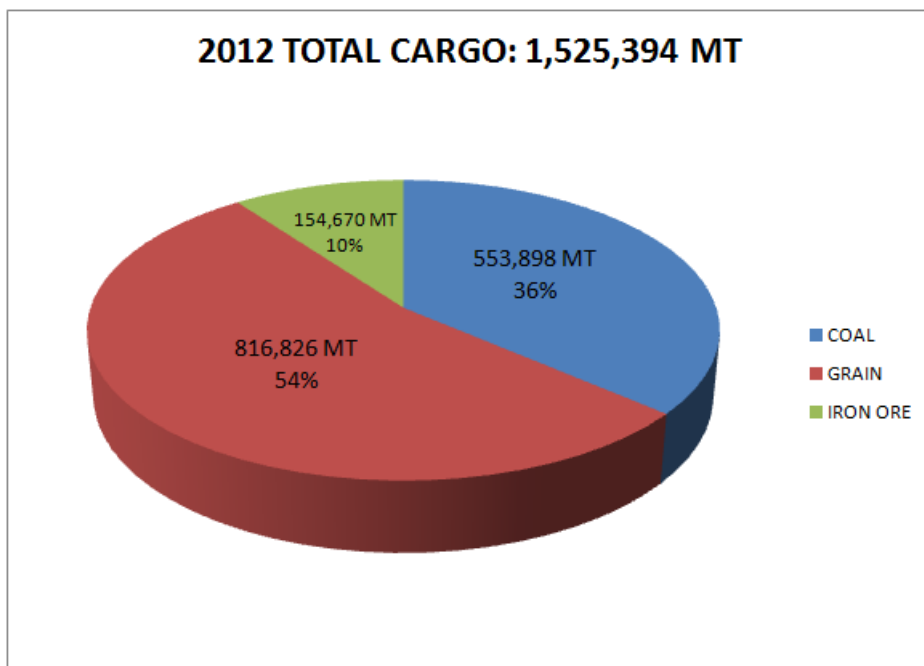
Zbog trendova u tržištu brodari pomno planiraju ulazak i izlazak na tržište rasutog tereta pošto u pojedinim epohama od više godina vozarine rasutih tereta ponekad rastu, ponekad padaju pa se sukladno isplativosti brodar orijentira prema ili od poslova prijevoza rasutih tereta. Kao i kod drugih tereta bilo bi idealno kada bi brodar ušao na tržište rasutih tereta u periodu rasta vozarina a izašao sa periodom stagnacije ili opadanja vozarina. Kada brodar ulazi na tržište ima povećane troškove zbog opremanja broda , zapošljavanja posade, nabavki rezervnih dijelova i osposobljavanje cijelog broda za plovidbu (eng. *Sea worthiness*) kao i obnavljanja mnogih svjedodžbi potrebnih za poslovanje i eksploataciju broda.

Kako bi brodar opstao na otvorenom pomorskom tržištu rasutog tereta mora biti mobilna i prilagođavati se trendovima te djelovati u optimalnom geografskom području kako bi ostvario maksimalan profit. Na vozarine utječe direktno odnos ponude i potražnje, a ovisno o dobima godine također varira cijena robe i vozarina. U grafikonu 1. prikazani su udjeli različitih tereta na svjetskom pomorskom tržištu u 2012.

Prema ovom grafikonu možemo vidjeti da najveći ukupni udio od 816,826 metričkih tona zauzima žitarice što predstavlja 54%, 553,898 mt zauzima ugljen s ukupnim udjelom od 36%, zatim ga slijedi željezna ruda u iznosu od 154,670 odnosno 10%.

U ljetnim mjesecima za vrijeme žetve žitarica potražnja za brodskim prostorom većih brodova za prijevoz rasutih tereta je visoka u Americi, Argentini i Australiji, a nakon žetve srednjim i manjim brodovima koji kroz slijedećih par mjeseci prevoze prodano žito u ostale luke svijeta pošto imaju mali gaz i mogu uploviti u gotovo sve luke za razliku od najvećih brodova koji imaju ograničeno tržište.

²⁹ Bruto tona je 2.83 metara kubnih



Graf 2. udjeli različitih tereta na svjetskom pomorskom tržištu u 2012.
 Žitarice 54%, ugljen 36% željezna ruda 10%, ukupno 1.525,394 MT
 Izvor: www.cosbulkamericas.com, kolovoz 2013.

Izračun ukrcane mase tereta izračunava se na dva načina. Prvi od njih je da se masa tereta izračuna na kopnu prije ukrcaja a drugi da se masa tereta računa tijekom ukrcaja tj da je dobijemo prema razlici u gasu punog broda u odnosu na prazan brod. Ista se tehnika može primijeniti na iskrcaj tereta po njegovom dostavljanju u luku odredišta. U nekim se ugovorima prijevoza prepušta korisniku prijevoza da odluči prema kojoj od tih dviju težina želi da se obračuna vozarina. Masa ukrcanog tereta varira u odnosu na uskrani za maksimalno 1% tako da vozarina ne može previše oscilirati uzimanjem bilo koje od tih vrijednosti.

Vozarina se u ovoj vrsti prijevoza može platiti unaprijed ili točnim definiranjem npr. Do određenog dana od potpisivanja i izdavanja teretnice, čak i ako je brod još u plovidbi.

U ugovorima na vrijeme (*eng time charter*) brod se unamljuje po danu i ukupnoj nosivosti broda na ljetnoj vodenoj liniji, dok se u prošlosti vozarina određivala po mjesečnom najmu broda. Američki sandardni oblik ugovora na vrijeme ASBA (*eng. Assosiation of Shippbrokers and Agents*) i ASBATIME njegova suvremenija verzija predviđa mogućnost skapanja ugovora i obračuna vozarina na oba načina.

U mnogim ovakvim ugovorima na vrijeme brodar uspijeva dogovoriti pri predaji broda unajmitelju poseban dodatak na vozarinu (bonus) koji pokriva sve troškove dolaska broda u početnu luku u slučaju da se nalazi negdje drugdje a u pravilu se plaća s prvom ratom vozarine.

Prijevoz rasutih tereta ključan je faktor za svjetsku ekonomiju današnjice te je njegovo mjesto osigurano u budućnosti a prijevoz rasutih tereta te svih koji sudjeluju u njemu neće se drastično mijenjati.

3.3. UVIJETI POSLOVANJA PRIJEVOZA OSOBA I STVARI

Tijekom povijesti prijevoz ljudi morem bio je dugo vremena primarni oblik prijevoza morem te su od davnina do srednjeg vijeka važila neka dogovorena pravila između prijevoznika i ugovaratelja prijevoza, do modernih dana u kojima su sva prava i obveze svake pojedine strane strogo određena kroz mnoge važeće konvencije te implementirane u važeće zakone.

Od davnina se zna da je putovanje brodom, pogotovo ona duža nose određene rizike (rizik oluje, rizik gubitka tereta, rizik potonuća broda i tereta ili gubitak života na moru). Zato je bila oduvijek brodareva zadaća da sigurno doveze putnike i robu na traženu destinaciju i u većini slučajeva putovanje prolazi bez ikakvih problema. No ponekad zbog raznih okolnosti dolazi do djelomičnog ili potpunog gubitka i oštećenja tereta te ugovaratelj u tim slučajevima pokušava naplatiti štetu od brodara. Kako bi se ta odgovornost brodara ograničila IMO počevši od 1961. i Briselske konvencije počinje stvarati temelje modernog poslovanja te određivanju prava i odgovornosti svake pojedine strane. Poslije nje ključna je Atenska konvencije o prijevozu putnika i prtljage iz 1974., koja je mijenjanja Protokolima iz 1976. i 1990. pa do Atenske konvencije iz 2002. godine.

Subjekti ugovora o prijevozu stvari su prijevoznik i pošiljatelj. Oni su sastavni dio ugovora o prijevozu stvari. Subjekti ugovora o prijevozu su prijevoznik i putnik. Oni su sastavni dio ugovora o prijevozu osoba. Treba napomenuti kako je prijevoznik osoba koja se bavi prijevozom te obavlja prijevoz za naknadu. Prijevoznik ne može biti niti nije osoba koja prevozi stvari ili osobe bez naknade odnosno besplatno.

Prema općim odredbama ugovora o prijevozu stvari ugovorom o prijevozu stvari obvezuje se prijevoznik pošiljatelju ili drugoj osobi da će se stvari prevesti do mjesta koje dogovoreno te ih tamo predati pošiljatelju. Pošiljatelj se obvezuje za to platiti određenu naknadu. U slučaju nezgode nameće se pitanje odgovornosti brodara.

Visina brodareve odgovornosti znatno je povećana već protokolima iz 1976. i 1990. Međutim određeni broj država zahtijevao je daljnje povećanje pozivajući se na izmjene Montrealske konvencije iz 1999., koja predviđa neograničenu odgovornost za smrt i tjelesne ozljede putnika u zračnom prijevozu. Odredbe zakona o obveznim odnosima su „norme lex generalis“ jer je člankom 652. istog zakona predviđeno da će se primijeniti na sve vrste prijevoza ako zakonom za pojedine vrste nije drukčije određeno. Ugovor o prijevozu nastao je iz ugovora o djelu, jer je predmet ovog ugovora obavljanje nekog posla bez obzira radi li se o prijevozu stvari ili putnika.

Opća definicija ugovora o prijevozu navodi kako se *prijevoznik obvezuje prevesti u određeno mjesto neku osobu ili neku stvar, a putnik ili pošiljatelj se obvezuje za obavljeni prijevoz platiti određenu naknadu*³⁰. (čl.648. st. 1. ZOO-a).

Dokaz o sklopljenom ugovoru o prijevozu stvari i osoba morem (ili drugim vodenim površinama) je putnička karta koja se kroz povijest pojavila kao praktična zamjena za potpisivanje cijelog ugovora. Sam sadržaj ugovora je često definiran Općim uvjetima poslovanja u kojem se putnik može informirati o svojim pravima prije kupnje karte.

³⁰ Gorenc, Vilim, Trgovačko pravo ugovori, Školska knjiga – Zagreb, 2000., str. 207.

Nepostojanje, neispravnost ili gubitak putne karte ne utječu na postojanje valjanosti sadržaja ugovora o prijevozu definiran čl. 615. pomorskog zakonika:

Članak 615.

„(1) 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.“

„(2) 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.“

Putna karta, dakle, ima značenje legitimacijskog papira, pretpostavlja se da sadržaj putne karte odgovara sadržaju ugovora dok se ne dokaže suprotno.

Zakon također u modernom poslovanju razlikuje uz brodaru, naručitelja i putnika određenog prijevoza. Naručitelj prijevoza je osoba koja s prijevoznikom u svoje ime, a za račun putnika, sklapa ugovor o prijevozu putnika. Dakle ulogu naručitelja u moderno vrijeme imaju turističke agencije a njihovi korisnici su putnici kojima prosljeđuju naručene karte. Kad ugovor o prijevozu putnika sklapa naručitelj nastaju različiti pravni odnosi i to: odnos između prijevoznika i naručitelja prijevoza, između prijevoznika i putnika i između naručitelja prijevoza i putnika.

Putnik je pak prema definiciji 611. članka istog zakona svaka osoba na brodu osim djece mlađe od jedne godine i osoba zaposlenim na brodu u bilo kojoj funkciji koja se prevozi brodom na temelju važećeg ugovora o prijevozu (karte) ili prati vozilo ili prati žive životinje. Prijevoznik je dužan primiti na prijevoz svaku osobu koja udovoljava uvjetima predviđenim općim uvjetima poslovanja prijevoznika.

Putna karta može glastiti na ime i na donositelja. Putna karta na donositelja prenosi se običnom predajom, ali ako je putovanje započelo, onda se može prenijeti samo uz pristanak prijevoznika. Putna karta na ime ni u kojem slučaju ne može se prenijeti bez pristanka prijevoznika. Putnik ima obavezu čuvati putnu kartu do kraja putovanja te se pridržavati općih sigurnosnih odredbi prema kojima će ukoliko ih se ne pridržava odgovarati brodaru za eventualnu štetu.

Prijevoznik također ima obvezu obaviti prijevoz putnika s pažnjom savjesnog prijevoznika koji će osigurati minimalne uvijete za udobnost putnika te njihov fizički integritet tijekom putovanja. Povredu fizičkog integriteta predstavlja svaka povreda fizičkog ili psihičkog stanja čovjeka u odnosu na njegovo stanje koje je postojalo prije povrede, uključujući i smrt kao uništenje fizičke egzistencije čovjeka.

Prema odredbama Bruxelleske konvencije iz 1961. prijevoz putnika obuhvaća vrijeme od trenutka kad se putnik počeo ukrcavati na brod, pa do iskrcavanja s broda, a pod određenim uvjetima i prijevoz s kopna do broda, s tim što se isključuje vrijeme boravka putnika na pristaništu ili u lučkoj postaji. Ovime se djasno definira okvir brodarove odgovornosti za putnika. Atenska konvencija iz 1974. također preuzima ovu definiciju u nepromijenjenom obliku.

Atenska konvencija iz 1974. prihvaća osnovna načela Bruxelleske konvencije pa tako brodar odgovara po načelu dokazane krivnje, osim u slučaju brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara u kojem slučaju odgovara po načelu pretpostavljene krivnje. Što znači da se brodar smatra krivim za gore navedene nesretne okolnosti sve dok ne dokaže da nisu posljedica njegovog upravljanja brodom ili što je vrlo važno-da je učinio sve što je u njegovoj moći da do istih ne dođe.

Uzmimo za jednostavan ilustrativan primjer da tijekom prijevoza brodom dolazi do sudara s drugim teretnim brodom koji se namjerno zabio u putnički brod radi naplate osiguranja te financijske koristi brodar teretnog broda. U slučaju da kapetan putničkog broda uvidjevši opasnost započne manevar izbjegavanja te radio putem pokuša upozoriti teretni brod da je sudar neminovan, no unatoč trudu do sudara dođe, sud bi uzeo u obzir da je učinio sve što je u njegovoj moći da do sudara ne dođe. No ukoliko bi samo nastavio ploviti u početnom kursu, ne poduzimajući ništa unatoč opasnosti, smatrao bi se najvjerojatnije odgovornim pred sudom. Ovaj primjer je vrlo pojednostavljen te se u pravim nesrećama uzima puno više faktora u obzir krivnje no može poslužiti kao grubo objašnjenje djelovanja koje je nužno kako bi se brodar oslobodio odgovornosti.

Atenska konvencija pravi razliku između ugovornog prijevoznika i stvarnog, pa tako ugovorni prijevoznik odgovara za čitav prijevoz, a stvarni prijevoznik za svoj dio prijevoza. Ukoliko dođe do nesreće načešće u odšteti sudjeluju solidarno za prijevoz koji je obavljao stvarni prijevoznik.

Za smrt i tjelesne povrede putnika brodar odgovara ograničeno. Prema odredbi članka 6. Bruxelleske konvencije brodareva odgovornost se ograničava „per capita³¹“, pa tako najviši iznos naknade za povredu integriteta putnika ne može prijeći 250.000 „Poincaré franaka³²“ po putniku, te ni kod plaćanja rente glavnica rente ne smije prijeći spomenuti iznos. Brodar ne može koristiti ovo ograničenje ako se radi o njegovoj kvalificiranoj krivnji. Atenska konvencija predviđa da prijevoznik ili njegov namještenik gube pravo na ograničenje svoje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala kao posljedica radnji ili propusta ovih osoba učinjenih s namjerom da se uzrokuje šteta kao u gore navedenom primjeru teretnog broda

Najnovije izmjene Atenske konvencije uslijedile su donošenjem protokola u Londonu 2002. godine. U njima se donose temeljne promijene u odnosu na odbredbe Atenske konvencije iz 1974. te se mijenja temelj te visina brodareve odgovornosti.

Uvodi se odgovornost brodarima prema kauzalitetu tj. uvodi se jedinstveni sustav odgovornosti .

Odgovornost za tjelesni integritet putnika je pooštrena i uveden je dvostupanjski sustav odgovornosti koji za štete do iznosa od 250.000 SDR³³-a po putniku i događaju predviđa objektivnu odgovornost prijevoznika; ako šteta prelazi navedeni iznos, prijevoznik

³¹ lat. per capita-po glavi, tj. po pojedinoj osobi

³² „Poincaré franak“ je obračunska zlatna jedinica količine zlata 65,5 mg čistoće 900/1000. Protokolom iz 1979. zamijenjen je specijalnim pravom vučenja (SDR)

³³ SDR je umijetna vrijednost koja mijenja do tada obračun prema vrijednosti zlata. Vrijednost SDR-a se određuje na temelju dnevnog prosjeka srednjih vrijednosti četiriju svjetskih valuta - tzv. košarica valuta (eng. "currency basket"): USD, EUR, JPY i GBP. Jedan SDR je 22.rujna 2011. godine vrijedio 1,557790 USD-a. Najčešće se vrijednost SDR-a i kreće oko 1,5 USD-a.

će odgovarati do iznosa od 400.000 SDR-a po putniku i događaju na temelju pretpostavljene krivnje. Za štete zbog smrti i ozljede putnika kojima nije uzrok pomorska nezgoda prijevoznik i dalje odgovara temeljem dokazane krivnje, a odgovornost mu je ograničena na iznos od 400.000 SDR-a po putniku i događaju.

Dakle, za štete do iznosa od 250.000 SDR-a, koje su posljedica pomorske nezgode, shodno članku 4. Atenske konvencije iz 2002., prijevoznik odgovara objektivno, osim ako uspije dokazati da je nezgoda posljedica :

- a) rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave neizbježnog i nesavladivog karaktera;
- b) da je nezgoda u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenim s namjerom da se prouzroči nezgoda;

Atenska konvencija iz 2002. predviđjela je i uvođenje obveznog osiguranja prijevoznika za štetu zbog povrede fizičkog integriteta putnika. Razlog uvođenja obveznog osiguranja je zaštita tužitelja (putnika), koji bi u slučaju insolventnosti brodar bio oštećen. Zbog šteta koje često nastaju kod velikih putničkih brodova koje se kreću i do više milijuna dolara u slučaju smrti ili gubitka broda u kojem slučaju preživjeli tj. obitelji umrlih potražuju otštetu velike su šanse da brodar nema dovoljno sredstava na raspolaganju u trenutku presude pa bi to značilo bankrot za brodar, uvodi se obavezno osiguranje koje poriva ovu vrstu šteta.

U slučaju kruzera koji danas mogu prevoziti i do tri i pol tisuće ljudi od jednom te se u slučaju nezgode brodar nađe pod ogromnim pritiskom isplate odštete svim putnicima na brodu. Ovo predstavlja veliku opasnost za brodar te zbog toga gotovo sve kate danas pokrivaju i osiguranje od nezgoda koju brodar kroz premiju plaća osiguravajućim društvima. Među najpoznatijima svjetskim osigurateljima je Lloyd osiguranje sa sjedištem u Londonu.

Definicija ugovora navodi da se predmet prijevoza može biti *putnik* ili *stvar*. Iz toga možemo formirati dvije temeljene skupine ugovora o prijevozu a to su:

1. Ugovor o prijevozu osoba i prtljage
2. Ugovor o prijevozu stvari

Ugovor o prijevozu stvari specifičan je u gospodarstvu, možemo reći i najvažniji. S obzirom na prste prijevoza, možemo navesti i posebne oblike ugovora o prijevozu stvari a to su:

1. Ugovor o prijevozu stvari željeznicom
2. Ugovor o prijevozu stvari u pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi
3. Ugovor o prijevozu stvari u cestovnom prometu
4. Ugovor o prijevozu stvari u zračnoj plovidbi.

Svaka od gore navedenih vrsta ugovora o prijevozu stvari ima svoje posebnosti. Treba naglasiti kako nije moguće na jednak način odrediti odnose iz svih gore navedenih ugovora o prijevozu. Iz toga proizlazi i potreba da ZOO formira samo opće norme koje se primjenjuju na sve vrste ugovora o prijevozu. Posebni oblici ugovora o prijevozu stvarima što ih zahtijevaju pojedine vrste prijevoza uređeni su posebnim zakonima. Prema ovome ukoliko je posebnim

zakonom stvar iz pojedine vrste prijevoza uređena drugačije nego što se određuje ZOO³⁴-u onda se primjenjuje poseban zakon jer je on bliži konkretnoj situaciji od opće norme. Iz toga se razvila posebna disciplina pod nazivom transportno – prometno pravo.

Nužno je istaknuti kako prijevoz stvari ne ostaje u nacionalnim granicama nego prelazi u međunarodne vode. Iz toga su nastale mnoge međunarodne konvencije o prijevozu stvari. Danas su većina odredbi o prijevozu stvari ujednačene te ratificirane među državama, Hrvatska također.

Prijevoz može biti slobodan i linijski. Slobodan prijevoz je prijevoz koji nije obavezan na obavljanje liniju. Linijski prijevoz je organiziran kao redovan promet, te je na određenim relacijama. Linijski prijevoz je klasificiran kao javni prijevoz u kojemu je cijena prijevoza utvrđena tarifom prijevoznika najčešće uz suglasnost državnog tijela ili udruženja prijevoznika. Prijevoznik linijskog prometa dužan je redovno održavati liniju.

Prijevoznik ne može odustati od ugovora o prijevozu dok putnik i pošiljatelj stvari mogu odustati od ugovora o prijevozu ako najave odustanak prije početka prijevoza ili ako odustanu zbog zakašnjenja ili odbijanja prijevoznika da obavi prijevoz. U slučaju nemogućnosti prijevoznika da izvrši planirani prijevoz putnik ima pravo na povrat novca za kartu u cijelom iznosu, dok u slučaju odustajanja od putovanja u pravilu pri povratu gubi određen postotak pune karte što prijevoznik regulira u općim uvjetima poslovanja koji su javno dostupni svima.

Treba napomenuti kako je pošiljatelj obavezan isplatiti prijevozniku naknadu za prijevoz i troškove u vezi s prijevozom. Neovisno o tome naknadu i troškove može platiti i primatelj ako je to izričito navedeno u tovarnom listu. Troškove može snositi kupac no to se ne tiče prijevoznika sve dok su troškovi transporta podmireni.

Hrvatska je jedna od zemalja koja je novine iz međunarodnih konvencija implementirala u nacionalno zakonodavstvo te će se kroz zakone Europske Unije dodatno usavršavati kroz nadolazeća desetljeća. Time će se osigurati da prijevoz putnika i robe bude što sigurniji a okviri odgovornosti brodarka budu pravedno postavljeni omogućujući putnicima dostatnu zaštitu putem naplate osiguranja u slučaju nezgoda. Time smo ukratko pokrili ovu tematiku te objasnili na koji način funkcionira ova grana gospodarstva te odredili odgovornosti i prava subjekata iz ugovora o prijevozu ljudi i robe morem.

³⁴ ZOO-kratice za Zakon o obaveznim odnosima

Teretnica se predaje njenom legalnom vlasniku po iskrcanju tereta s broda prema uvjetima koje ona sadržava.

Teretnica sadrži slijedeće podatke:

- naziv i sjedište te podatke o brodaru
- ime i ostale podatke o brodu
- naziv i sjedište, te ostale podatke o krcatelju
- naziv i sjedište, te ostale podatke o primatelju ili oznaku »po naredbi« ili »na donosioca«
- luku odredišta ili vrijeme kad će se, odnosno mjesto gdje će se takva luka odrediti
- količinu i vrstu tereta i njegove oznake
- stanje tereta prema vanjskom izgledu
- odredbe o vozarini
- mjesto i dan ukrcanja tereta i izdavanja teretnice
- mjesto i dan planiranog iskrcanja tereta
- potpis prijevoznika (zapovjednika ili agenta)

Postoje više vrsta različitih teretnica, ovisno o dogovorenim uvjetima i vrsti prijevoza. Tako postoji:

- Teretnica za ukrcaj (*eng. Received for shipment B/L*) ako je teret predan prijevozniku prije ukrcanja
- Lučka teretnica (*eng. Port B/L*) brodar potvrđuje da je robu primio u luci ukrcanja i da će ju ukrcati na brod koji je već u luci
- Skupna teretnica (*eng. Groupage B/L*) radi uštede u troškovima, kad je na brod ukrcan teret za više vlasnika
- Nalog za iskrcaj (*eng. Delivery order*) za teret ukrcan u razne brodove, kad su u pitanju različite vrste robe, a teret je podijeljen u razne partije
- Izravna teretnica (*eng. Through B/L*) za manju količinu tereta, ali od luke ukrcanja do luke iskrcanja ne postoji direktna veza, pa će se teret prevoziti s više brodova do konačne luke

Brodar može izdati više originala teretnice i na svakoj mora pisati koliko je izdato originala a ponekad se omogućava da više osoba može preuzeti teret. Teretnica je prenosiv dokument što znači da se teret može prodati a kupac podignuti teret s dobivenom teretnicom. U slučaju izdavanja kopija one se moraju vidljivo razlikovati od originala, a one nisu prenosivi kao originali te se njima ne može trgovati.

Teretnica na ime (*eng. Straight B/L*) ima upisano točno ime koja je jedino ovlaštena za preuzimanje tereta. Može se prenjeti na drugu osobu ugovorom o ustupanju.

Teretnica po naredbi (*eng. B/L to order*) označava osobu koja određuje tko će preuzeti teret prenosi se indosamentom, tj. na nju se upisuje nova osoba po čijoj će naredbi biti predan teret. Puni indosament sadrži ime nove osobe (indosatar) i potpis prenosioca (indosant). U slučaju BIANCO indosamenta navodi se da se teret preda „donosiocu“. Pri tome se ne mora po potpisivanju ugovora odmah odrediti preuzimatelja tereta. U ovom slučaju bilo koja osoba koja ima original teretnice ima pravo preuzeti teret.

Pri ukrcaju ukoliko je teret neoštećen i sav na broju Zapovjednik ispunjava „bijelu“ (eng. *white B/L*) tj. teretnicu bez primjedbi dok u slučaju „nečiste“ teretnice (eng. *unclean B/L*) zapovjednik navodi primijećena oštećenja tereta i sl.

Prijevoznik odgovara za sva nastala oštećenja, manjak odnosno gubitak tereta nastali zbog uzroka koji se nisu mogli izbjeći „dužnom pažnjom“ tj. odgovornost se temelji na principu pretpostavljene odgovornosti. Prijevoznik je odgovoran za sva oštećenja bez obzira da li ih je on uzrokovao ukoliko ne podastre dokaze kojima se dokazuje da oštećenja nisu nastala njegovom krivnjom ili su nastala prije ukrcaja tereta na brod (upisuje se kao napomena u teretnicu).

Teretni list (eng. *Sea-way bill, Consignment note*) (slika 10.) je prijevozna isprava kojom prijevoznik potvrđuje prijem tereta u svim granam transporta. Sadrži detaljan opis tereta. Teretni list nije vrijednosni papir već samo isprava koja prati teret cijelim putem od polazišta do odredišta. Njime se samo opisuje kakav je teret predan na prijevoz.

Zaključnica (eng. *Cargo booking note*) (slika 10.) je isprava koja sadrži sve bitne uvjete ugovora što su ga sklopili poslovni partneri, neposredno ili preko posrednika. Može služiti i kao kupoprodajni ugovor. Koristi se u poslovanju na robnim burzama, burzama vrijednosnih papira, te u poslovanju na međunarodnim aukcijama i u drugim slučajevima prodaje tipizirane robe i usluga. Osim osnovnih kupoprodajnih poslova, zaključnice se koriste i za rezerviranje broskog prostora te u nekim drugim poslovima u praksi.

The image shows two documents side-by-side. The left document is a Croatian 'Zaključnica' (Cargo Booking Note) for Valy, d.o.o., Kranj, dated 30.11.2005. It lists cargo items like 'Gorsko kolo, Diamondback Rattler XC' and 'Cestno kolo, Focus Izalco'. The right document is a 'Blue Anchor Line Sea Waybill (Not Negotiable)' for the same shipper and consignee. It includes fields for 'Shipper', 'Consignee', 'Delivery Agent', and 'Particulars furnished by shipper'. A large 'SPECIMEN' watermark is diagonally across the right document. A blue arrow points from the right document towards the right edge of the image.

Slika 10. Primjer zaključnice i teretnog lista
Izvor: www.blueanchorline.com , www.lebinca.com, kolovoz 2013.

Dispozicija ukrcaja (*eng. Shipper's note*) u kojem krcatelj označava robu i sve njene karakteristike, detaljan opis robe, broj komada te svojim potpisom potvrđuje prijevozne uvijete broдача (Slika 11.).

SHIPPERS LETTER OF INSTRUCTION

SHIPPER'S NAME AND ADDRESS:				MEGATOP CARGO PTY LTD (INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS AND CUSTOMS BROKER) 7 Burrows Road South St Georges, NSW, 2044 Australia Tel: (02) 95165555 Fax: (02) 95165711 www.megalop.com.au			
REF:		ORDER NO.		1. Shipper hereby authorizes Megatop Cargo Pty Ltd to complete any/all liability of lading, sign same and prepare all documentation necessary in connection with dispatch and delivery of cargo on behalf of shipper in accordance with conditions of contract.			
CONSIGNEE NAME AND ADDRESS				2. Shipper hereby certifies that goods (or parts thereof) mentioned hereunder are <input type="checkbox"/> Non-Hazardous <input type="checkbox"/> hazardous			
ATTENTION:		TELEPHONE:		Signature of Shipper: _____			
FAX:		E-MAIL:		Date: _____			
NOTIFY PARTY:							
DESTINATION:		air freight <input type="checkbox"/> mark X					
		sea freight <input type="checkbox"/>					
NUMBER OF PCS	GROSS WEIGHT	DIMENSIONS PER PCS	CUBIC VOLUME	NATURE AND QUANTITY OF GOODS			
SPECIAL HANDLING INFORMATION:							
DECLARED VALUE FOR CUSTOMS							
CHARGES: Tick if applicable				ECN:			
PREPAID		COLLECT		COUNTRY OF ORIGIN:			
FREIGHT HANDLING	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		FREE DOMICILE AUTHORITY			
ECN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		I/We hereby authorise MEGATOP CARGO PTY LTD to arrange customs clearance and delivery at destination and agree to be liable for customs clearance and delivery charges thereon			
PICK UP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Including:			
INSURANCE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		DUTY <input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO			
AIRWAYBILL FEE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		TAX <input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO			
WAR RISK	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
FUEL SURCHARGE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
CERTIFIED INVOICES	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
NOTE: IF PAYMENT METHOD NOT INDICATED ALL ABOVE CHARGES WILL BE AUTOMATICALLY PREPAID TO YOUR ACCOUNT							
				DOCUMENTS ATTACHED:			
				COMMERCIAL INVOICE <input type="checkbox"/>			
				PACKING LIST <input type="checkbox"/>			
				CERTIFICATE OF ORIGIN <input type="checkbox"/>			
				L/C COPY <input type="checkbox"/>			
				OTHER <input type="checkbox"/>			

Slika 11: Dispozicija ukrcaja
Izvor: www.docstoc.com, kolovoz 2013.

Nalog za ukrcanj (*eng. Shipping order*) je nalog broдача zapovjedniku da preuzme i ukrca robu na brod te je propisno skladišti u za to predviđeno skladište. sadrži osnovne podatke o teretu, količini i cijeni tereta (Slika 12.).

WEST MEMPHIS POLICE
confidential
COPY TO PROSECUTOR
OCT 8 1993

PARCEL SHIPPING ORDER

Security Mini-Storage
110 W. Polk
West Memphis, AR 72301
(501) 735-7400

PRINT NAME (with initials) <i>W. Polk</i>		DATE <i>10/13/93</i>		PARCEL SHIPPING ORDER NO. 5591		SHIPPER RECEIVED NO.	
STREET		PHONE		ZONE		WT.	
CITY/STATE/ZIP <i>OKC</i>		DAYTIME PHONE		PKG. CHARGES		TAX	
PKG.	SENT TO:	LIST ALL CONTENTS	VALUE	CK. ONE	C.O.D. AMT.	INS.	ADD.
1	STATE CRIME LAB	1/1000		<input type="checkbox"/> GROUND		<input type="checkbox"/> INS.	
	43 NATURAL RESERVE DR			<input type="checkbox"/> DEL. AIR		<input type="checkbox"/> COD	
	1116 ROCK W.	00015		<input type="checkbox"/> DEL. SEA		<input type="checkbox"/> ADD.	
2				<input type="checkbox"/> GROUND		<input type="checkbox"/> INS.	
				<input type="checkbox"/> DEL. AIR		<input type="checkbox"/> COD	
				<input type="checkbox"/> DEL. SEA		<input type="checkbox"/> ADD.	
3				<input type="checkbox"/> GROUND		<input type="checkbox"/> INS.	
				<input type="checkbox"/> DEL. AIR		<input type="checkbox"/> COD	
				<input type="checkbox"/> DEL. SEA		<input type="checkbox"/> ADD.	
4				<input type="checkbox"/> GROUND		<input type="checkbox"/> INS.	
				<input type="checkbox"/> DEL. AIR		<input type="checkbox"/> COD	
				<input type="checkbox"/> DEL. SEA		<input type="checkbox"/> ADD.	
SUB-TOTAL						5.00	
TOTAL CHARGES						5.00	
AUTHORIZED SIGNATURE:						Thank you for shipping with Security Mini-Storage	
SIGN HERE X <i>[Signature]</i>							

003377

Slika 12.: primjer naloga za ukrcanj
Izvor: www.callahan.8k.com, kolovoz 2013.

Potvrda o ukrcaju (*eng.Mate's receipt*) izdaje se po ukrcaju tereta na brod kao dokaz o preuzimanju i sladištenju tereta. Na njoj se nalazi popis i količina ukrcane robe.

Ovime smo obuhvatili sve glavne dokumente koji prate teret a sastavni su dio jednog prijevoznog plovidbenog posla. Svim ovim dokumentima cilj je da se isključi mogućnost grešaka, da se sve evidentira i lakše prati prijevoz robe te utvrdi odgovornost pojedinih subjekata u slučaju oštećenja robe prilikom transporta.

Ugovor o prijevozu robe morem sklapa se između naručioca i broдача no za njegovo izvršenje potrebni su mnoge dodatne službe, svi gore navedeni pravni subjekti koji omogućavaju prijevoz robe do konačnog odredišta, a cilj svakog od njih je siguran transport preuzete robe bez oštećenja i gubitka iste po putu. Sukladno ugovoru o prijevozu, broдар naplaćuje vozarinu te namiruje sve svoje podugovorne subjekte koji sudjeluju u plovidbenom pothvatu.

Možemo zaključiti da se od davnina do današnjih dana puno pravnih pitanja jasno reguliralo te se od nekadašnje apsolutne odgovornosti broдача za teret danas pomoću pravnih akata koji se koriste u modernom pomorstvu moguće je razlučiti pojedinačnu odgovornost, prava i obveze svakog subjekta koji sudjeluje u pothvatu.

5. ZAKLJUČAK

U svom diplomskom radu „*Subjekti iz ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova*“ obradili smo problematiku iz modernog plovidbenog pothvata, definirao ulogu broдача, njegova prava, dužnosti i odnos prema drugim sudionicima plovidbenog pothvata.

Uloga broдача glavna je uz naručioca plovidbenog pothvata pošto su oni glavni subjekti iz ugovora o plovidbenom pothvatu morem, te sam se u svom diplomskom radu osvrnu na ulogu broдача kroz povijest, od antike do današnjih dana. Kroz istraživanje zaključujem da se uloga broдача kroz povijest uvelike promijenila te da je od izvršioca postao samo jedan od mnogih subjekata u plovidbenom pothvatu. Međutim, neke se uloge broдача do današnjih dana nisu znatno primijenile te je tako još uvijek on nositelj plovidbenog pothvata, odgovara za preuzeti teret te je odgovoran za provedbu i dostavu tereta na ugovorenu destinaciju.

U završnom dijelu prvog poglavlja u ovom diplomskom radu definirali smo ulogu prijevoznika. Prijevoznik je kroz povijest također promijenio svoju ulogu od osobe koja je ujedno bila i prijevoznik i broдар do osobe u modernom pomorstvu koja samo izvršava plovidbeni pothvat, ponekad čak s brodom u zakupu. U ovom dijelu definiram jasno ulogu prijevoznika u plovidbenom pothvatu morem, njegove zadaće i zakonsku odgovornost u djelovanju s drugim sudionicima plovidbenog pothvata.

Treći dio mog diplomskog rada obuhvaća „*vrste ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova*“, u kojem definiramo specifičnosti ugovora o prijevozu tekućih tereta, rasutih tereta te ugovora o prijevozu osoba i stvari. Izložimo specifičnosti i zakonitosti svake od triju grana te obrađujem među korelacijska i uzročno posljedična kretanja tržišta te kao posljedicu toga fluktuaciju vozarina svakog pojedinog tipa.

U posljednjem dijelu svog diplomskog rada obrađujem sve važne dokumente koji se uz ugovor o prijevozu morem koriste tijekom plovidbenog pothvata, objašnjavam funkciju svakog pojedinog, njegov izgled, pravne zakonitosti i uvijete koji moraju biti zadovoljeni prije njihovog izdavanja. Dio dokumenata poput teretnice prati teret od njegovog ukrcaja do konačnog odredišta, dok se drugi dokumenti koriste samo kao vrsta potvrde da su svi prethodno potrebni uvjeti zadovoljeni te teret može krenuti u slijedeći stadij transporta.

Cijeli moderni svijet danas ovisi o transportu robe i dobara koja se proizvodi i dostavlja širom svijeta a osamdesetak posto tog prijevoza obavlja se morskim putem. I ove činjenice mogu zaključiti da će u budućnosti važnost ove grane gospodarstva samo rasti s povećanjem potrošnje roba opće namjene. Pošto transport robe morem igra tako veliku ulogu u cijeloj civilizaciji smatrao sam da je problematika i zakonitosti koje vrijede u sklapanju ugovora o prijevozu morem te svi međusobni odnosi svih sudionika pomorskog pothvata vrlo zanimljiva tema za obraditi u svom diplomskom radu.

Zaključujem da će se važnost plovidbenog pothvata u bliskoj budućnosti samo rasti a svi subjekti iz ugovora o plovidbenom pothvatu biti će neizostavan dio globalne trgovine. To će pak imati direktan utjecaj na vrstu i kvalitetu života slijedećih generacija.

LITERATURA

1. Gorenc, V., Trgovačko pravo – ugovori, Školska knjiga – Zagreb, 2000.
2. Pezelj V., Barun Lj.: Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 44, 2/2007., str. 217.-239.
3. Pomorski zakonik, NN, Zagreb,2004., razni članci i stavci navedeni u radu
4. Pomorska enciklopedija, drugo izdanje, Jugoslavenski leksikografski zavoda, Zagreb, 1972., svezak 1.
5. Fragmenti svjetske povijesti pomorstva, Henry Moreplovac, II. Dio
6. Dr.sc. Serdo Kos, Prijevoz kemijskim tankerima : sigurnost i zaštita okoliša (Chemical tanker safety), Rijeka : Pomorski fakultet, 1997.
7. Duško Vranić, Serdo Kos, Prijevoz kontejnera brodom, Rijeka: Pomorski fakultet,1992.-1993.
8. Kragić Petar, Ugovori o prijevozu tankerima, Zadar : Tankerska plovidba, 1992.
9. Milošević, Branka, Ugovor o time charteru i ugovor o zakupu broda te njihov međusobni odnos, Naše more : pomorski znanstveni časopis, str. 65.-70.
10. Gavro Badovinac , Ugovori o iskorištavanju brodova, Zagreb : Narodne novine, 1970.
11. Doc. dr. sc. Dorotea Ćorić, Što novo donosi Pomorski zakonik?, stručni rad,Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci 2003.
12. Mirano Hess, Poslovanje u brodarstvu, diplomski studij-nautički smjer, poularna literatura PDF dokument
13. Mirano Hess, Upravljanje flotom brodova za prijevoz rasutih tereta, magistarski rad, Pom. fak., Rijeka, 2005.
14. Henrick willem van Loon, Brodovi i njihovi putevi, sedam tisuća godina pomorstva, Minerva , Zagreb 1937.
15. Radovan Vidović, Pomorski riječnik, Logos , Split 1984.
16. Petar Mardešić, Pomorstvo, I. dio brod, Hrvatski izdavačkog bibliografskog zavoda, Zagreb 1944.
17. Mirano Hess, Prilog istraživanju tehnoloških i tržišnih utjecaja na način poslovanja u slobodnom brodarstvu, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci 2008.

URL IZVORI (Internet-world wide web)

1. www.modelshipgallery.com,listopad 2012. str. 16.
2. www.wikipedia.org/ studeni 2013. str. 24.
3. www.economist.com, rujan 2014. str. 26.
4. www.cruiseweb.com , studeni 2012. str. 31.
5. www.blueline-ferries.com/blog/,kolovoz 2013. str. 33.
6. www.helderline.nl, studeni 2012. str. 37.
7. www.ckrhmt2008.weebly.com.html, kolovoz 2013. str. 40.
8. www.forum.woodenboat.com/,rujan 204. str. 44.
9. www.morethanshipping.com/,kolovoz 2013. str. 52.
10. www.blueanchorline.com , www.lebinca.com, kolovoz 2013. str. 54.
11. www.docstoc.com, kolovoz 2013. str. 55.
12. www.callahan.8k.com, kolovoz 2013. str. 55.

POPIS TABELA

1. Tablica 1. Promet generalnog tereta u europskim lukama u 2005. godini str. 42.
2. Tablica 2..Promet rasutog tereta u europskim lukama u 2005.godini str. 43.

POPIS GRAFOVA

1. Graf 1. prikaz rasta potrošnje LNG plina te narudbe novih tankera. str. 41.
2. Graf 2. udjeli različitih tereta na svjetskom pomorskom tržištu u 2012. str. 46.

POPIS SLIKA

1. Slika 1. Revellov model broda „Great Eastern“	str. 16.
2. Slika 2. prvi Sovjetski ledolamac „Lenjin“	str. 24.
3. Slika 3. područja bogata potencijalnim rudnim podmorskim bogatstvima	str. 26.
4. Slika 4.: 345 metarski preoceanski brod „Queen Mary 2“	str. 31.
5. Slika 5.: fotografija trajekta kompanije Blue Line International i Jarolinije, luka Split	str.33.
6. Slika 6.: fotografija parnog tankera „Chigwell“	str. 37.
7. Slika 7.: prikaz ruta prijevoza nafte	str. 40.
8. Slika 8:deset najčešćih uzroka šteta rasutih tereta 1987.-1996.	str. 44.
9. Slika 8: primjer standardizirane teretnice	str. 52.
10. Slika 9. primjer zaključnice i teretnog lista	str. 54.
11. Slika 8.: dispozicija ukrcaja	str. 55.
12. Slika 9.: primjer naloga za ukrcaj	str. 55.