

# Analiza i ocjena stanja pomorske kabotaže u linijskom putničkom prometu Republike Hrvatske

---

Mičetić, Eric

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:789911>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-10-28**



**Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**  
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



**SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET**

**ERIC MIČETIĆ**

**ANALIZA I OCJENA STANJA POMORSKE KABOTAŽE U  
LINIJSKOM PUTNIČKOM PROMETU REPUBLIKE  
HRVATSKE  
ZAVRŠNI RAD**

Rijeka, 2024. godine

**SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET**

**ANALIZA I OCJENA STANJA POMORSKE KABOTAŽE U  
LINIJSKOM PUTNIČKOM PROMETU REPUBLIKE  
HRVATSKE**

**ANALYSIS AND ASSESSMENT OF MARINE CABOTAGE IN  
PASSENGER LINE TRAFFIC WITHIN REPUBLIC OF  
CROATIA**

**ZAVRŠNI RAD**

Kolegij: Ekonomika brodarstva

Mentor: prof.dr.sc. Alen Jugović.

Komentor: Dea Aksentijević mag. oec.

Student: Eric Mičetić

Studijski smjer: Logistika i menadžment

JMBAG: 0112069912

Rijeka, rujan 2024. godine

Student/studentica: Eric Mičetić

Studijski program: Logistika i menadžment

JMBAG: 0112069912

## IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom

**ANALIZA I OCJENA STANJA POMORSKE KABOTAŽE U LINIJSKOM PUTNIČKOM PROMETU REPUBLIKE HRVATSKE**

Izradio samostalno pod mentorstvom  
prof.dr.sc. Alen Jugović:

te komentorstvom:

Dea Aksentijević mag. oec.

U radu sam primijenio metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio literaturu koja je navedena na kraju završnog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo u završnom radu na uobičajen, standardan način citirao sam i povezao s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Student/studentica

(potpis)

Eric Mičetić



Student/studentica: Eric Mičetić

Studijski program: Logistika i menadžment

JMBAG: 0112069912

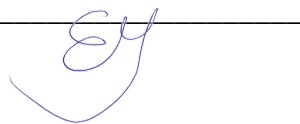
IZJAVA STUDENTA – AUTORA  
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor završnog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa završnim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog završnog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Student/studentica - autor

(potpis)

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized initials 'EM' and a flourish below, positioned over a horizontal line.

## SAŽETAK

Ovaj rad istražuje značajke i ulogu pomorsko-putničkog brodarstva, koje je od ključne važnosti za povezivanje hrvatskih otoka, obalnih područja i glavnih luka te donosi značajne logističke i ekonomske koristi. Pomorska kabotaža ima ključnu ulogu u povezivanju hrvatskih otoka, obalnih područja i glavnih luka, pružajući vitalne logističke i ekonomske koristi. Ulaskom u Europsku uniju, tržište Republike Hrvatske se otvorilo te dolazi do mogućnosti ulaska stranih brodara na tuzemne linije kako bi obavljali usluge pomorske kabotaže. Problem istraživanja u ovom završnom radu je veliki broj subvencioniranih linija od javnog interesa u Republici Hrvatskoj te opravdanost provođenja takvih mjera u okviru nacionalne politike. U prvom dijelu rada, fokus je na linijskom putničkom brodarstvu, gdje se razmatraju povijest, sadašnjost i budućnost ovog sektora. Proučavaju se različite vrste brodova, kao što su klasični putnički brodovi, RO-RO/RO-PAX brodovi i brodovi velikih brzina, te se analizira njihov utjecaj na pomorski promet i turizam. Drugi dio rada posvećen je pomorskoj kabotaži u Republici Hrvatskoj, s naglaskom na analizu velikog broja subvencioniranih linija od javnog interesa te opravdanost takvih mjera u sklopu nacionalne politike. Istražuje se i primjena SNCM testova prema praksi Suda Europske unije, s ciljem da se utvrdi može li se opći gospodarski interes ostvariti bez obveze javne usluge za sve brodare. Također se analizira tržište sezonskih brodskih linija, koje brodari održavaju isključivo radi ostvarivanja vlastitih gospodarskih interesa i na vlastiti poduzetnički rizik. U zaključku se sumiraju rezultati provedenog istraživanja i donose zaključci o mogućnostima i izazovima liberalizacije tržišta brodskih linija u Hrvatskoj. Rad pruža lako razumljiv pregled trenutnog stanja i nudi preporuke za buduće smjernice razvoja i regulacije u pomorsko-putničkom brodarstvu, čime omogućuje čitatelju da stekne cjelovit uvid u ovu važnu temu.

Ključne riječi :

Pomorska Kabotaža, linijsko putničko brodarstvo, hrvatski brodari, SNCM Testovi.

## **SUMMARY**

This paper explores the features and role of maritime passenger shipping, which is crucial for connecting Croatian islands, coastal areas, and major ports, and brings significant logistical and economic benefits. With Croatia's accession to the European Union, the market has opened up to foreign shipping companies, creating new opportunities and challenges in providing maritime cabotage services. Maritime cabotage plays a key role in connecting Croatian islands, coastal areas, and major ports, providing vital logistical and economic benefits. With Croatia's entry into the European Union, the market has opened up, allowing foreign shipping companies to operate on domestic routes to provide cabotage services. The research problem in this thesis is the large number of subsidized routes of public interest in the Republic of Croatia and the justification of such measures within the framework of national policy. The first part of the paper focuses on passenger liner shipping, where the history, present, and future of this sector are examined. Various types of vessels are studied, such as conventional passenger ships, RO-RO/RO-PAX vessels, and high-speed vessels, and their impact on maritime traffic and tourism is analyzed. The second part of the paper is dedicated to maritime cabotage in the Republic of Croatia, with an emphasis on analyzing the large number of subsidized routes of public interest and the justification of such measures within the national policy framework. The application of SNCM tests according to the practice of the Court of Justice of the European Union is also explored, with the aim of determining whether general economic interest can be achieved without the obligation of public service for all shipowners. The market for seasonal shipping routes, which operators maintain solely to achieve their own economic interests and at their own entrepreneurial risk, is also analyzed. In conclusion, the results of the conducted research are summarized, and conclusions are drawn regarding the possibilities and challenges of liberalizing the market for shipping routes in Croatia. The paper provides an easily understandable overview of the current state and offers recommendations for future guidelines for the development and regulation of maritime passenger shipping, allowing the reader to gain a comprehensive insight into this important topic.

Keywords: Maritime Cabotage, Passenger Liner Shipping, Croatian Shipping Companies, SNCM Tests.

# SADRŽAJ

<b>SAŽETAK</b> .....	<b>I</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>II</b>
<b>SADRŽAJ</b> .....	<b>III</b>
<b>1. UVOD</b> .....	<b>1</b>
<b>2. ZNAČAJKE I ULOGA POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA</b> ....	<b>3</b>
2.1. LINIJSKO PUTNIČKO BRODARSTVO .....	3
2.1.1. Povijest linijskog brodarstva.....	5
2.1.2. Razvoj linijskog putničkog brodarstva .....	6
2.1.3. Brodovi u linijskom putničkom brodarstvu .....	7
2.1.3.1. Klasični putnički brodovi.....	8
2.1.3.2. Ro – ro/ro - pax putnički brodovi .....	10
2.1.3.3. Putnički brodovi velikih brzina.....	12
2.2. BRODOVI ZA KRUŽNA PUTOVANJA .....	13
<b>3. POMORSKA KABOTAŽA</b> .....	<b>15</b>
3.1. PRAVNI OKVIR POMORSKE KABOTAŽE .....	16
3.2. PRUŽANJE USLUGA POMORSKE KABOTAŽE U RH.....	18
<b>4. BRODARI NA TRŽIŠTU LINIJSKOG POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA U RH</b> .....	<b>20</b>
4.1. JADROLINIJA D.D.....	21
4.1.1. Flota Jadrolinije d.d.....	22
4.2.2. Područja i linije Jadrolinije d.d. ....	23
4.3. RABSKA PLOVIDBA D.D.....	30
<b>5. AGENCIJA ZA OBALNI LINIJSKI POMORSKI PROMET</b> .....	<b>31</b>
5.1. POMORSKO PUTNIČKE LINIJE .....	32
5.1.1 Trajektne linije.....	32
5.1.2 Brodske linije.....	33
5.1.3 Brzobrodske linije.....	34
5.2. PROGRAM DRŽAVNE POTPORE ZA USLUGE OD OPĆEG GOSPODARSKOG INTERESA .....	34
<b>6. SNCM TESTOVI I NJIHOVA PRIMJENA U EUROPSKOJ UNIJI</b> ....	<b>36</b>



<b>7. ZAKLJUČAK.....</b>	<b>38</b>
<b>LITERATURA .....</b>	<b>39</b>
KNJIGE.....	39
ČLANCI.....	39
INTERNETSKI IZVORI .....	40
<b>POPIS SLIKA.....</b>	<b>40</b>
<b>POPIS TABLICA .....</b>	<b>41</b>

## 1. UVOD

Pomorski putnički promet predstavlja ključni segment globalnog prometnog sustava, osiguravajući vitalnu povezanost između kopna, otoka i međunarodnih destinacija. U okviru ovog sustava, linijsko pomorsko putničko brodarstvo zauzima posebno mjesto pružajući redovite i organizirane brodske linije koje povezuju različite luke prema unaprijed određenom rasporedu. Ovaj temeljni oblik pomorskog prometa omogućuje pouzdanu povezanost među različitim obalnim destinacijama te predstavlja vitalnu kariku u prometnoj infrastrukturi mnogih zemalja, posebno onih s razvijenim otočnim područjima poput Republike Hrvatske. Za Republiku Hrvatsku, s njezinom izraženom obalom, otočnim zajednicama i turističkim potencijalom, linijsko pomorsko putničko brodarstvo ima ključnu ulogu u osiguravanju mobilnosti stanovništva, poticanju gospodarske aktivnosti i podržavanju turizma kao dominantnog sektora u strukturi bruto domaćeg proizvoda. Kroz godine, ovo područje prometa prošlo je kroz brojne tranzicije, prilagođavajući se promjenama u tehnologiji, ekonomiji i pravnoj regulativi. U ovom završnom radu istražiti će se različiti aspekte i značajke linijskog pomorskog putničkog brodarstva, uključujući njegovu povijest, trenutno stanje, budući razvoj te pravni okvir i pružanje usluga pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj. Također, analizirat će se ključni akteri na tržištu linijskog pomorskog putničkog prometa u Hrvatskoj, poput Jadrolinije i drugih brodara, ističući njihovu ulogu i doprinos u nacionalnom prometnom sustavu. Kroz ove analize, sagledat će se kako linijsko pomorsko putničko brodarstvo oblikuje prometnu infrastrukturu Hrvatske te pruža vitalnu podršku gospodarskom i socijalnom razvoju zemlje. Posljednjih nekoliko desetljeća, promjene u tehnološkom napretku, ekonomiji i turističkim trendovima dovele su do evolucije linijskog pomorskog putničkog brodarstva. Razvoj modernih brodova, napredak u navigacijskim sustavima i poboljšanja u logističkim procesima omogućili su veću efikasnost i udobnost putovanja, dok su promjene u potražnji za putovanjima utjecale na oblikovanje ruta i rasporeda. Turistička ekspanzija Hrvatske kao popularne mediteranske destinacije, dodatno je naglasila važnost linijskog pomorskog putničkog brodarstva u pružanju povezanosti između obalnih gradova, otoka i međunarodnih turističkih terminala. Sukladno tome, analizirano je kako linijsko pomorsko putničko brodarstvo postaje sve važniji čimbenik u turizmu Hrvatske, potičući rast i razvoj obalnih područja te pružajući neophodnu logističku podršku za opskrbu i povezivanje otoka s kopnom. Uz spomenuto, istražiti će se i izazovi s kojima se suočava ovo područje prometa uključujući pitanja okolišne održivosti, infrastrukturne investicije te regulativne reforme usmjerene na unapređenje sigurnosti i kvalitete usluga. Na temelju prethodno navedenog, nastojat će se

pružiti dublje razumijevanje linijskog pomorskog putničkog brodarstva u Republici Hrvatskoj, ističući njegovu važnost kao vitalnog dijela prometne i turističke infrastrukture te razmatrajući perspektive za budući razvoj i unaprjeđenje ovog ključnog segmenta pomorskog prometa.

## **2. ZNAČAJKE I ULOGA POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA**

Glavni cilj morskog brodarstva je organizacija prijevoza putnika i tereta morem, dok se putničko brodarstvo ostvaruje kontinuirano putem specijaliziranih brodova namijenjenih prijevozu putnika. Brodarstvo se može razjeliti prema predmetu prijevoza na sljedeće kategorije<sup>1</sup>:

- Putničko brodarstvo
- Teretno Brodarstvo

Putničko brodarstvo predstavlja gospodarsku aktivnost koja se bavi organizacijom prijevoza putnika i robe morem putem putničkih brodova. Ključnu ulogu u pomorskom prijevozu ima pomorski putnički brodar koji se specijalizira za organizaciju ovog oblika prijevoza. Ova djelatnost provodi se putem pomorskih putničkih brodarskih tvrtki odnosno brodarka koji su fizičke ili pravne osobe specijalizirane za korištenje brodova kao transportnih sredstava za prijevoz ljudi i tereta. S obzirom na način formiranja cijena vozarina, funkcioniranje tržišta i organizaciju poslovanja putničko brodarstvo može se podijeliti na linijsko i turističko. Putnici, putnici s osobnim automobilima te teretna vozila su predmet prijevoza u putničkom brodarstvu. Ovisno o zemljopisnom položaju putničko brodarstvo možemo razdijeliti na obalno (kabotažno) ili prekomorsko (oceansko).

### **2.1. LINIJSKO PUTNIČKO BRODARSTVO**

Linijsko putničko brodarstvo obuhvaća redovite i organizirane brodske linije koje povezuju određene luke prema unaprijed određenom rasporedu. Ovo je temeljni oblik pomorsko-putničkog prometa, koji omogućuje redovitu i pouzdanu povezanost među različitim obalnim destinacijama.<sup>2</sup> Velika tranzicija u pomorsko-putničkom prijevozu uslijedila je u godinama nakon drugog svjetskog rata zbog ubrzanog razvoja drugih prometnih grana. Kopneni prijevoz tj. cestovni i željeznički promet značajno su proširivali, ali najveći napredak vidljiv je u zračnom prometu koji se razvio u vrlo kompetitivni oblik prijevoza najviše na transatlantskoj ruti. Klasični brodovi za prijevoz putnika su gotovo izumrli kao vrsta brodova, ali pojavom ideje o brodovima za kružna putovanja većina istih je prošla kroz rekonstrukcije i nadogradnje da se prilagode takvom načinu plovidbe. Pojavom prvih ro-ro brodova tj. trajekata

---

<sup>1</sup> Gračan, D., Zadel, Z.: Kvantitativna i kvalitativna analiza kruziranja turizma Republike Hrvatske, 2013. URL

<sup>2</sup> Toljanić, B.: Upravljanje linijskim pomorskoputničkim prometom u Republici Hrvatskoj

i spajanjem otoka s kopnom, dolazi do ekonomskog i demografskog razvoja otoka i dijelova kopna koji nisu imali odgovarajuću prometnu povezanost. U područjima gdje je održavanje linijskih veza između obale i otoka od zajedničkog društvenog interesa, danas brodari često djeluju kao državna poduzeća.<sup>3</sup> Razvojem prethodno spomenutih brodova dolazi do proširivanja i formiranja novi grana brodarstva koje su značajno doprinijele unapređenju pomorskog prometa. Linijski putnički dijelimo na sljedeće kategorije<sup>4</sup>:

- Javni linijski putnički promet
- Nacionalni linijski putnički promet
- Međunarodni linijski putnički promet

Nacionalno (obalno) linijsko putničko brodarstvo obuhvaća dužobalne trajektne linije, kao i brojne trajektno - putničke i brzobrodске linije koje održavaju nacionalni brodar i ostali brodari na pojedinim linijama. Ovo brodarstvo, odnosno obalni linijski prijevoz, ima ključnu ulogu u povezivanju otoka s kopnom te međusobnom povezivanju otoka. Javni linijski prijevoz je nacionalni linijski prijevoz koji je državni regulativama proglašen kao "Linija s obvezom javne usluge te postaje linija koja je od općega gospodarskog interesa a na kojoj je nametnuta obveza izvršenja javne usluge"<sup>5</sup>. Putničko brodarstvo u međunarodnome aspektu uključuje brodske linije putničkih brodova i RO-RO putničkih brodova (trajekata) koje povezuju obale i otoke van državnih granica. Ove linije, koje povezuju obale i otoke izvan državnih granica, najčešće održavaju RO-RO putnički brodovi pod zastavama zemlje koje linije spajaju, ali i drugim zastavama koje su pristupile natječaju za izvođenje istih. Na ovakav način omogućeno je bolje povezivanje gradova u Republici Hrvatskoj kao što su Dubrovnik, Split i Zadar s talijanskim lukama Ancona i Bari, čime je olakšana komunikacija između zapadne (talijanske) i istočne (hrvatske) obale Jadranskog mora. Brodari kao pružatelji i organizator prometnih usluga moraju biti usklađeni sa svim pravnim okvirima koji vrijede za linijski putnički promet, a to uključuje nacionalne i međunarodne pravne akte, kao i različite konvencije koje se primjenjuju u slučaju da je država u kojoj se odvija promet potpisnica. Sustav linijskog putničkog prometa sklopljen je u jedan veliki sustav koji je raspoređen na tri dionika: brodarku kao pružatelji usluga, putnike kao korisnici te usluge, te turističke agencije, prometnih agenti i operatori kao organizatori procesa unutar sustava putničkog prometa. Oni su dužni poznavati

---

<sup>3</sup> Domijan-Arneri, I.: Poslovanje u morskom brodarstvu, Split, 2014.

<sup>4</sup> Kesić, Blanka ; Jugović, Alen

Menadžement pomorskoputničkih luka. Rijeka: Pomorski fakultet ; Liber d.o.o., 2006. 240..

<sup>5</sup> Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, NN 19/2022

i razlikovati različite aspekte i specifičnosti ove vrste brodarstva te djelovati u skladu s propisima implementiranog sustava. Pod spomenutim aspektima podrazumijevaju se: specifična organizacija rada najviše s aspektom na sezonski rad, specifičnosti pri upravljanja flotom, specifične tarife, sezonska potražnja i ponuda kao preventivno i selektivno ulaganje i obavezno održavanje kapaciteta linija.<sup>6</sup>

### **2.1.1. Povijest linijskog brodarstva**

Razvoj linijskog putničkog brodarstva može se sagledati od davnih vremena kada su se ljudi oslanjali na brodove za prijevoz između različitih obalnih područja. Međutim, kako je prijevoz putnika bio sekundarna djelatnost, a prijevoz robe je bio prioritet, pravi procvat linijskog brodarstva dešava se tek 19. stoljeću s uvođenjem parobroda. Parobrodi su omogućili redovite i pouzdane linije jer nisu bili ovisni o vjetru kao jedrenjaci. Sukladno razvojem motora s unutarnjim izgaranjem dolazi do izgradnje prvih specifičnih brodova koji su služili samo za prijevoz putnika. Najveći razvoj i rast brodova za prijevoz putnika dogodio se u vrijeme između Prvog i Drugog svjetskog rata koje je bilo obilježeno velikim migracijama prema Americi što je dovelo do uspostave prvih redovitih linija između velikih luka, kao što su linije između Europe i Amerike. Razvojem spomenutih linija došlo je do porasta konkurencije na tržištu i ubrzane izgradnje brodova, ali i do velikog napretka u izgradnji brodova jer se u to doba izgrađuju jedni od najvećih i najbržih brodova za preoceansku plovidbu. U vremenu nakon drugog svjetskog rata dolazi do rasta ostalih vrsta prometa te naglog razvoja avio industrije koja je svojom brzinom i cijenom izbacila pomorsko putnički promet iz aspekta konkurentnog protivnika u preoceanskim putovanjima. Koncept razvitka pomorskog putničkog prometa se razdvaja na dvije grane, a to su: brodovi za kružna putovanja i brodovi za prijevoz putnika.<sup>7</sup> U aspektu pomorsko putničkog prometa, dolazi do razvoja brodova za prijevoz putnika najviše na međunarodnim linijama koji zamjenjuju klasične brodove za preoceanska putovanja. Unutar pomorske kabotaže tj. u obalnoj plovidbi dolazi do razvitka više vrsta brodova za linijski prijevoz kao što su: ro-ro putnički brodovi ili trajekt i hidrogliseri. Razvojem tehnologija dolazi do razvoja i novih vrsta brodova a to su brodovi trajekti visokih brzina plovidbe čak do 50 čvorova. Dok u posljednjih 15 godina Europska unija i njezine članice uvode zelenu tranziciju i potiču kupnju i izgradnju plovila na alternativna goriva i sa smanjenim utiskom CO<sub>2</sub>.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> Rudić, D., Rudić, B.: Kapaciteti i tehnološka struktura hrvatskoga morskog brodarstva, 2018

<sup>7</sup> Kesić, Blanka ; Jugović, Alen  
Menadžement pomorskoputničkih luka. Rijeka: Pomorski fakultet ; Liber d.o.o., 2006. 240..

<sup>8</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_24\\_585](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_585)

### 2.1.2. Razvoj linijskog putničkog brodarstva

Razvoj linijskog putničkog brodarstva predstavlja kontinuirani proces koji obuhvaća tehnološke inovacije, ekonomsku strategiju, ekološke inicijative i prilagodbu promjenama na samome tržištu<sup>9</sup>. Ovaj segment pomorskog prijevoza mora se stalno prilagođavati kako bi odgovorio na rastuće potrebe putnika, tehnološke napretke i ekološke izazove. Razvoj linijskog brodarstva ključan je za osiguravanje učinkovite i pouzdane pomorske povezanosti, posebno u zemljama poput Republike Hrvatske koje se oslanjaju na morski prijevoz zbog svoje geografske posebnosti. Zbog već navedenog porasta putnika i specifičnosti razvoja linijskog brodarstva dolazi i do nužnosti implementacije novih procesa kao što su<sup>10</sup>:

- usmjeravanje brodskih linija na veći broj većih luka
- uvođenje dodatnih usluga
- podizanje kvalitete usluga u brodske prometu
- izgradnja suvremenih putničkih luka
- proširenje sadržaja i organizacija dodatnih aktivnosti u luci i izvan nje.

Brodari u pomorsko putničkom prometa koji sudjeluju u linijskom prijevozu putnika upotpunjuju takvo sudjelovanje i u drugim oblicima i vrstama brodarstva te ga unaprjeđuju i na prijevoz putnika u nacionalnoj kabotaži i organizacija turističkih putovanja u turističkim podobnim krajevima. Kontinuirani procesi unutar linijskog putničkog brodarstva ovise o nekolicini vrlo bitnih faktora, poput tehnološkog napretka, koji ima ključnu ulogu u razvoju linijskog brodarstva. Moderni brodovi opremljeni su najmodernijim sigurnosnim sustavima, sustavima za praćenje i navigaciju te tehnologijama za smanjenje emisija stakleničkih plinova. Uvođenje električnih i hibridnih brodova smanjuje se utjecaj na okoliš i doprinosi ekološkoj održivosti. Tehnološki napredak i digitalizacija pružaju mogućnost razvoja digitalnih platformi koje putnicima pružaju jednostavan pristup informacijama o rasporedima, kupovini karata i praćenju plovidbe<sup>11</sup>. Ekološki zahtjevi i već spomenuta ekološka održivost, postaju sve značajniji faktor u razvoju linijskog brodarstva. Regulacije koje nameću smanjenje emisija štetnih plinova i uporabu ekološki prihvatljivih goriva potiču broderske kompanije na ulaganje u održive tehnologije. Korištenje obnovljivih izvora energije, poput solarnih i elektro brodova te brodova na vodikov pogon, kao i uvođenje brodova s nultom emisijom, postaje sve češće i

---

<sup>9</sup> Domijan-Arneri, I.: Poslovanje u morskom brodarstvu, Split, 2014

<sup>10</sup> Toljanić, B.: Upravljanje linijskim pomorsko-putničkim prometom u Republici Hrvatskoj, URL

<sup>11</sup> Vidučić, V.: Pomorski turizam - prometne, razvojne i ekološke dileme, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet, 2007

nužnije. Ekonomski utjecaj te nestabilno tržište i sezonske fluktuacije značajno utječu na razvoj linijskog brodarstva. Vanjski ekonomski utjecaji djeluju na povećanje ili smanjenje broja putnika te stvaraju potrebu za boljom povezanosti na linijama ili, potpuno obrnuto, dovode do reduciranja linija. Ekonomski ciklusi kao što su promjene u cijeni goriva i globalne ekonomske krize te zdravstvene pandemije također utječu na operativne troškove i profitabilnost brodarskih poduzeća. Razvoj i modernizacija luka su ključni za učinkovitost linijskog brodarstva. Luke moraju biti opremljene za prihvat modernih brodova, a to uključuje infrastrukturu za opskrbu gorivom, ukrcajne rampe, infrastrukturu za prihvat putnika sigurnosne i carinske kontrole te raznovrsne popratne usluge za putnike. Poboljšanje infrastrukture luka doprinosi bržem i učinkovitijem ukrcaju i iskrcaju putnika te boljem upravljanju prometom<sup>12</sup>. Vladine regulacije i mjere za provedbu politike značajno utječu na razvoj linijskog brodarstva. Propisi koji se odnose na sigurnost, zaštitu okoliša i radne uvjete oblikuju operativne standarde brodarskih kompanija. Podrška vlade u obliku subvencija, ulaganja u infrastrukturu i poticanje održivih praksi može značajno doprinijeti razvoju ovog sektora. Demografski trendovi kao što je kretanje stanovništva, urbanizacija i migracija, također imaju ulogu u razvoju linijskog brodarstva. Povećanje broja stanovnika u obalnim područjima i razvoj turizma stimuliraju potražnju za prijevozom. Demografske promjene također mogu utjecati na preferencije putnika, zahtijevajući prilagodbu usluga kako bi se zadovoljile potrebe različitih skupina korisnika. Razvoj linijskog putničkog brodarstva je dinamičan i kompleksan proces koji zahtijeva prilagodbu različitim tehnološkim, ekonomskim, ekološkim i društvenim faktorima. S obzirom na sve veće zahtjeve za održivost, efikasnost i kvalitetu usluge, brodarske kompanije moraju kontinuirano inovirati i prilagođavati svoje operacije kako bi zadovoljile potrebe tržišta i regulativa. Implementacijom novih tehnologija i najnovijih trendova u sve procese linijskog brodarstva dolazi do razvoja iznimnom modernog i dostupnog servisa<sup>13</sup>.

### **2.1.3. Brodovi u linijskom putničkom brodarstvu**

Klasični putnički brodovi koji se u novije vrijeme koriste u linijskom brodarstvu uglavnom su namijenjeni obalnoj ili duž-obalnoj plovidbi dok je prijevoz putnika na prekomorskim relacijama smanjen zbog snažne konkurencije zračnog prometa. Danas je malo brodara specijaliziranih isključivo za prekomorski linijski prijevoz putnika. Moderni putnički brodari nadopunjuju i pospješuju svoju djelatnost drugim vrstama morskog brodarstva te tako

---

<sup>12</sup> Jugović, A.: Upravljanje morskom lukom, Rijeka, 2012.

<sup>13</sup> Vidučić, V., Mitrović, F., Tomašević, M.: Definiranje sinergijskog odnosa turističkih migracija i iskorištavnja kapaciteta linijskih putničkih brodova, 2007



proširujući usluge na prijevoz vozila i putnika te organizaciju i prodaju usluge na kružnim turističkim putovanjima. Postoje dvije osnovne kategorije putnika u ovom prometu<sup>14</sup>:

- putnici koji koriste linijski promet kao jedino moguće sredstvo (npr. veza između otoka i kopna) ili zbog unikatnosti broda kao prijevoznog sredstva (odmor, iskorištavanje broda za zabavu tijekom putovanja i slično)
- putnici koji dolaze u o predodređeno turističko mjesto javnim prijevozom kako bi imali vlastiti prijevoz na destinaciji.

Prema kategorijama putnika u pomorskom putničkom brodarstvu možemo brodove svrstati u sljedeće kategorije prema kojima obavljaju svoju djelatnost<sup>15</sup>:

- Linijske brodove
- Kruzer brodove
- Izletničke brodove

Linijski brodovi povezuju kopno s otocima kao i same otoke međusobno. Jedna od mogućih podjela brodova u linijskom putničkom prometu je na<sup>16</sup>:

- klasične putničke brodove
- RO-RO putničke brodove
- vrlo brze putničke brodove

Najzastupljenija vrsta brodova je klasični tip RO-RO brodo, odnosno RO – PAX brod poznati kao i trajekti koji istovremeno transportiraju putnike i vozila.

#### *2.1.3.1. Klasični putnički brodovi*

Povijesno gledajući, klasični putnički brodovi predstavljaju temeljnu kategoriju brodova u linijskom putničkom brodarstvu. Razvojem otoka i modernizacijom infrastrukture na njima, dolazi do veće potražnje za RO-RO brodovima i RO-PAX brodovima jer je omogućen pristup vozilima i drugim prijevoznim sredstvima. Klasični linijski putnički brodovi danas se koriste samo na određenim linijama koje povezuju kopnene putničke luke i manje otoke bez cestovne infrastrukture. Moguće je da isti brodovi obavljaju plovidbu na kraćim linijama ili na onim linijama do otočkih luka koje nisu povezane trajektima ili brodovima velikih brzina. Jedna od ključnih karakteristika klasičnih putničkih brodova je njihova sposobnost prilagodbe različitim

---

<sup>14</sup> Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorsko-putničkih luka, Rijeka, 2006.

<sup>15</sup> Ibid

<sup>16</sup> Ibid, str.16

uvjetima putovanja. Klasični putnički brodovi često imaju i veće kapacitete za putnike u usporedbi s drugim vrstama brodova, što ih čini pogodnim za linije s većim brojem putnika ili za duža putovanja. Mogu biti različitih veličina i konfiguracija, ovisno o potrebama specifičnih linija i destinacija. Njihov dizajn često kombinira funkcionalnost, udobnost i estetiku kako bi stvorio ugodno i sigurno okruženje za putnike tijekom cijelog putovanja. Važno svojstvo putničkih brodova koje se danas nažalost sve rjeđe susreće je mogućnost ukrcanja manjih količina tereta. Suvremeni putnički brodovi osmišljeni su tako da im boravak u lukama osim u matičnoj luci, bude razmjerno kratak, a način rada sve više podsjeća na putnički promet u cestovnom ili zrakoplovnom prometu. Ovakav izbor temelji se prvenstveno na činjenici da je u većini država svijeta promet putničkih brodova dodatni u odnosu na promet RO-RO putničkih brodova, koji preuzimaju teretni promet prema udaljenim otocima. Putničke brodove po veličini nosivosti putnika dijele se na dvije skupine: brodovi za prijevoz do 200 putnika i brodovi za prijevoz više od 200 putnika.<sup>17</sup>



*Slika 1 Klasičan putnički brod*

*Izvor:*

[https://lh5.googleusercontent.com/proxy/b\\_1E1GDxWMERqQs5RgOq5ZY2IVgygSsG5BCanjIhTa8aTplcgNXCMm2eKk5IP2OEWkdHY8H5arDcZIPDPgPmuve7](https://lh5.googleusercontent.com/proxy/b_1E1GDxWMERqQs5RgOq5ZY2IVgygSsG5BCanjIhTa8aTplcgNXCMm2eKk5IP2OEWkdHY8H5arDcZIPDPgPmuve7) (29.08.2024)

U budućnosti se zbog upotrebe novih tehnologija može očekivati gradnja manjih brodova koji će imati implementirane najnovije tehnologije kao i poboljšane usluge, ali i veće brzine plovidbe, kao i veliku elastičnost pristajanja u manje luke te će otvoriti dodatnu povezanost s manjim lukama na otocima ili teže dostupnim područjima.

---

<sup>17</sup> Ibid, str. 22

### 2.1.3.2. Ro – ro/ro - pax putnički brodovi

RO-RO (Roll-on/Roll-off) putnički brodovi su brodovi koji su specijalizirani za prijevoz vozila (automobili, kamioni, autobusi) putem rampi koje omogućuju ulazak i izlazak vozila na brod.<sup>18</sup> Osim vozila, oni također mogu prevoziti putnike, što ih čini popularnim izborom za linije koje povezuju kopno i otoke ili otoke međusobno. Jedna od glavnih prednosti RO-RO brodova je brzina i efikasnost u procesu ukrcanja i iskrcanja vozila. Ove brodove karakterizira jednostavan postupak ukrcanja, gdje vozila jednostavno ulaze i izlaze iz broda putem rampi čime se smanjuje vrijeme potrebno za manipulaciju vozilima. RO-RO brodovi često imaju velike otvorene ili zatvorene palube za vozila, opremljeni su sustavima za osiguranje vozila kako bi se osiguralo sigurno prijevoz vozila tijekom plovidbe. Zbog sve veće potražnje putnika za animacijom i komforom tijekom putovanja bilo to duže ili kraće putovanje brodovi su opremljeni prostorima kao što su kafići, restorani, trgovine, video dvorane i slično. Brodovi na dužim putovanjem opremljeni su i putničkim kabinama za smještaj većeg broja putnika od broja vozila koje brod može primiti. RO – RO Brodove možemo podijeliti u 3 skupine brodova a to su<sup>19</sup>:

- manji RO – RO brodovi
- RO – RO Putnički brodovi za srednje udaljenosti
- RO – RO Putnički brodovi za velike udaljenosti



Slika 2 RO-RO Brod manjih dimenzija za obalnu plovidbu

Izvor: <https://www.poslovni.hr/wp-content/uploads/2022/02/9trajekt-1600x1000.jpg> (29.08.2024)

---

<sup>18</sup> Pavao Komadina: RO-RO brodovi, Udžbenici Sveučilišta u Rijeci

<sup>19</sup> Ibid

Manji RO – RO brodovi su brodovi koje se koriste u duž obalnoj plovidbi za izvođenje linija između kopna i otoka, otoka i otoka i kopna i kopna te na taj način predstavljaju se kao dio vitalnog produžetka kopnenih prometnica. Kapacitet brodova varira od 1 vozila do 80 vozila i maksimalnog kapaciteta putnika do 600 ljudi. Brzine plovidbe ovakvih brodova su oko 14 čvorova do 10 nautičkih milja zbog izvedbe svojih konstrukcija<sup>20</sup>.

RO – RO putnički brodovi za srednje udaljenosti su brodovi koji su predviđeni za plovidbu do 50 nautičkih milja, ali u pravilu duljinu plovidbe od obale do obale između 15 do maksimalno 60 minuta<sup>21</sup>. Njihova osnovna karakteristika je da su ciljano građeni za održavanje pruga tj. svaki je brod sposoban izvršiti promjenu pruge te u vrhuncu sezone pomoći svojim većim kapacitetom održavanju linije na kojima su inače manji brodovi.



Slika 3 RO - RO Putnički brod za srednje udaljenosti

Izvor: <https://2img.net/h/oi64.tinypic.com/107n9fm.jpg> (29.08.2024)

RO – RO i RO-PAX Putnički brodovi za velike udaljenosti su brodovi koji su izgrađeni za plovidbu na više od 50 nautičkih milja najčešće se grade specifično za određene pruge. Svaki od tih brodova je planiran za uplovljavanje u specifične luke. Pored standardnih obilježja, brodovi su opremljeni i popratnim sadržajima za zabavu, prehranu i animiranje putnika. RO-PAX brodovi obično imaju dobro opremljene putničke kabine, restorane, kafiće i druge sadržaje

---

<sup>20</sup> Ibid.

<sup>21</sup> Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorsko-putničkih luka, Rijeka, 2006

koji pružaju udobnost i zabavu putnicima tijekom putovanja. Osim toga, oni često nude i vanjske prostore poput paluba za promatranje ili sunčanje kako bi putnicima omogućili uživanje u pogledu i svježem zraku.



Slika 4 RO -RO brod za veće udaljenosti

Izvor: <https://static.aferry.hr/common/img/heroteaser/htoper-grif-1.jpg> (29.08.2024)

Najveći brodovi unutar ove klase brodova dosežu prijevozni kapacitet do 1400 vozila i 2000 putnika te prosječnom brzinom od 15 čvorova dok se u posljednje vrijeme grade RO - RO brodovi velikih brzina s brzinama do 35 čvorova i visokim prihvatnim kapacitetom putnika<sup>22</sup>. Ovi brodovi su važni za linije s visokim prometom putnika i vozila, kao i za linije gdje je brzina presudna. Oni omogućuju povezivanje udaljenih otočnih destinacija s kopnom ili međusobno, pružajući važnu vezu za prijevoz putnika i robe. Uz spomenuto, njihova sposobnost pružanja brzih i učinkovitih putovanja doprinosi gospodarskom razvoju i turizmu u povezanim regijama. S obzirom na donošenje sve strožih propisa i regulativa postoji velika vjerovati da će se flota RO-RO putničkih brodova modernizirati u bliskoj budućnosti. Broj RO-RO putničkih brodova na tržištu ima trend pada broja brodova, ali dolazi do povećanja kapaciteta s dodatnom kvalitetom usluge.

#### 2.1.3.3. Putnički brodovi velikih brzina

Putnički brodovi velikih brzina predstavljaju ključnu kariku u pomorskom prijevozu putnika na rutama gdje je brzina plovidbe od suštinskog značaja. Ovi brodovi su dizajnirani kako bi putnicima omogućili brze i učinkovite prijevozne opcije, često na dugim morskim rutama ili na linijama koje povezuju udaljene destinacije. U ovu skupinu brodova spadaju brodovi kojima je zajednička karakteristika konstrukcija od laganih materijala te ista vrsta pogona, a to je plinska ili jet propulzija.

---

<sup>22</sup> Ibid



Slika 5 Putnički brodovi velikih brzina

Izvor: [https://www.balearia.com/documents/20142/1760176/cabecera\\_mobil\\_v3.jpg/dc405f84-6d31-7e17-d702-a07bbe14e5e4?t=1615465869338](https://www.balearia.com/documents/20142/1760176/cabecera_mobil_v3.jpg/dc405f84-6d31-7e17-d702-a07bbe14e5e4?t=1615465869338) (29.08.2024)

U brodove velikih brzina ubrajaju se svi brodovi koji od luke polaska do luke dolaska dolaze u periodu manjem od 4 sata ploveći radnom brzinom s punim opterećenjem<sup>23</sup>. Najčešće su to brodovi katamarani u različitim konstrukcijama kao čisto putnički brodovi ili kao RO - PAX brodovi. Putnički brodovi velikih brzina su gotovo preuzeli cjelokupno tržište tradicionalnih brodova za prijevoz putnika. Sukladno zelenoj tranziciji ovi brodovi su pogodni jer je vrlo lagana mogućnost upotrebe alternativnih goriva<sup>24</sup>.

## 2.2. BRODOVI ZA KRUŽNA PUTOVANJA

Brodovi za kružna putovanja predstavljaju specifičnu klasu plovila koja se bitno razlikuje od preoceanskog prijevoza putnika i tereta. Njihova osnovna svrha je pružanje luksuznih i sveobuhvatnih iskustava putovanja putnicima koji imaju mogućnost istraživanja više destinacija tijekom jednog putovanja. Kruzeri često imaju definirana pristaništa na kojima se gosti iskrcavaju kako bi turistički obišli gradove, a pri završetku razgledavanja, ponovo se ukrcavaju na brod koji potom isplovljava prema drugoj destinaciji. Oni nude luksuzan ugođaj, avanturu, edukaciju, zabavu, sportske aktivnosti, wellness ili slobodno vrijeme te se prilagođavaju potrebama i željama putnika tijekom cijelog putovanja.. Specifičnost ovakvih brodova je da se, osim klasične posade strojara i nautičara, na brod ukrcava i dodatna tzv. bijela posada koja samo opslužuje putnike tj. goste na kruzeru.

---

<sup>23</sup> Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorsko-putničkih luka, Rijeka, 2006

<sup>24</sup> [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en) (29.08.2024)



Slika 6 Brod za kružna putovanja

Izvor: [https://www.scenicusa.com/-/media/project/scenic/scenic-tours/home-page/plan-your-journey/ocean\\_experience.jpg?rev=b4673d5ce62d408bf55dc2087079dde](https://www.scenicusa.com/-/media/project/scenic/scenic-tours/home-page/plan-your-journey/ocean_experience.jpg?rev=b4673d5ce62d408bf55dc2087079dde) (29.08.2024)

Omjer koji je potreban za ispuniti uvjete je 0,44 člana posade po putniku te to može značiti da za najveće brodove iznosi čak i do 1500 članova posade.<sup>25</sup> Uz brodove velikih kapaciteta, trenutno se na tržištu nude i manji elitniji brodovi koji imaju kapacitet između 50 do 100 putnika, ali su opremljeni vrlo luksuzno te pružaju usluge poput hotela s najvećim kategorizacijama<sup>26</sup>.

Također, posljednjih godina grade se i specijalizirani kruzери za polarna područja koja uz svojstva kruzera imaju i svojstva ledolomca te svoje putnike dovode u područja u koja donedavno nije bilo moguće pristupiti te s time otvaraju jedno potpuno novo tržište. Klase na brodovima za kružna putovanja definiraju se prema stupnju opremljenosti, standardu i luksuzu kabinskog smještaja. Razlike u klasama vidljive su od kompanije do kompanije tj. o vrsti i namjeni samoga broda. Svaka klasifikacija se dodjeljuje ovisno o sadržajima i zabavnim programima koji se nude na svakom pojedinom brodu. Brodovi za kružna utovanja uobičajno imaju jednu luksuznu klasu, dvije prve klase i više ekonomskih klasa. Za kružna putovanja prikladnije je cijenu putovanja nazvati cijenom turističkog aranžmana. S obzirom na način ostvarivanja prihoda, tržišne i marketinške aktivnosti brodova, uključujući prodaju, imaju karakter turističkih djelatnosti i blisko su povezane s turističkim tržištem. Cijene kružnih putovanja određuju se prema različitim klasama smještaja.<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup> Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorsko-putničkih luka, Rijeka, 2006

<sup>26</sup> Ibid

<sup>27</sup> Gračan, D., Zadel, Z.: Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzring turizma Republike Hrvatske, 2013.

### 3. POMORSKA KABOTAŽA

Pojam pomorske kabotaže obuhvaća pomorski prijevoz putnika i stvari morem između polazišne i odredišne točke koje se nalaze u istoj državi.<sup>28</sup> Izvor kabotaže povezivao se samo uz terminologiju koja je bila vezana uz pomorski prijevoz putnika i tereta u pojedinim lukama unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora jedne države. Razvojem drugih vrsta prometa tj. željezničkog i cestovnog prometa, pojam kabotaže počeo se primjenjivati i u željezničkom i cestovnom prijevozu. Tradicionalno je pojam kabotaže bio usko vezan uz pružanje određene usluge prijevoza putnika i robe, tj. pomorska kabotaža je bila rezervirana isključivo za domaće brodare unutar jedne države. Sukladno ulasku Republike Hrvatske u Europsku uniju, pomorska kabotaža se otvara te postaje novo tržište za strane ulagače, kao i brodare. Pomorska kabotaža više nije ograničena samo za domaće brodare, već uz pomoć novih europskih uredbi dozvoljava ulazak novih pružatelje usluga s nastankom tvrtke u nekoj od država članica Europske unije. Uzevši u obzir da su zbog Uredbe vijeća (EEZ) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža)<sup>29</sup> te njezinog dodatka iz 2013. godine strani brodari slobodni izlaziti na natjecaje i konkurirati na europskom tržištu sa svojim uslugama, širi se sloboda tržišta unutar Europske Unije. Uredba je i s druge strane domaćim brodarima otvorila mogućnost tržišnog natjecanja na stranom tržištu unutar Europske unije. Pojam pomorske kabotaže uređen je tako da obuhvaća sljedeće elemente<sup>30</sup>:

a) Mainland cabotage ili kopnena kabotažu čini prijevoz putnika ili robe između luka koje se nalaze na kopnu ili na glavnom teritoriju iste države članice bez doticanja otoka

b) Off-shore supply services ili usluga dostave na moru je pomorski prijevoz putnika ili robe između luke u državi članici Europske unije i objekata ili građevina smještenih na epikontinentalnom pojasu te zemlje

c) Island cabotage ili Takozvana otočna kabotaža je pomorski prijevoz putnika ili robe koji je organiziran na način da prometuje između luke na kopnu i jednog ili više otoka u istoj državi članici ili/i između otočnih luka u istoj državi članici.

---

<sup>28</sup> Bulum, Božena: Pomorski promet, u: Radionov, Nikoleta... [et al], Europsko prometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2011., str. 241.

<sup>29</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A31992R3577> (29.08.2024)

<sup>30</sup> Bulum, B. (2015). 'NOVA TUMAČENJA ODREDBI UREDBE 3577/92 O POMORSKOJ KABOTAŽI', Poredbeno pomorsko pravo, 54(169), str. 247-273.



Budući da Europska Uredba predviđa određenu varijaciju od provedbe pojedinih odredbi za određene države članice, države članice Europske Unije prinuđene su uskladiti i urediti svoje zakone i pod zakonske akte s propisanom uredbom.

### **3.1. PRAVNI OKVIR POMORSKE KABOTAŽE**

Prema nacionalnom zakonodavstvu pružanje usluga pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj tradicionalno je rezervirano za domaće brodare. Kabotaža, kao prijevoz robe i putnika između hrvatskih luka, obavljala se isključivo brodovima, jahtama ili čamcima koji su pripadali hrvatskoj zastavi <sup>31</sup> Korištenje jahte ili čamca za prijevoz putnika uz naplatu u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske moglo se obavljati samo onim čamcem ili jahtom koje vijore zastavu Republike. Isti čamci, jahte i drugi pomorski objekti morali su biti u vlasništvu domaćeg brodar, koji je primoran ispunjavati sve uvjete predviđene na temelju valjanih ovlaštenja. Pravilnika o uvjetima koje mora ispuniti brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu NN br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15. <sup>32</sup> Pomorska kabotaža primarno je uređena Uredbom (EEZ) 3577/92 koja osigurava slobodu pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica EU. Ova Uredba je na snazi od 1992. godine i obvezuje sve države članice EU, uključujući Republiku Hrvatsku od njenog pristupanja EU 1. srpnja 2013. godine. Uredba 3577/92 obuhvaća tri glavna elementa pomorske kabotaže :Kopnena kabotaža, Off-shore usluge i Otočna kabotaža. Nacionalno zakonodavstvo Republike Hrvatske koje uređuje pomorsku kabotažu uključuje:

- Pomorski zakonik (ZP): Donesen 10. ožujka 2006., stupio na snagu 1. travnja 2006. godine. Ovaj zakon je nekoliko puta mijenjan kako bi se uskladio s EU zakonodavstvom.
- Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika: Ovaj zakon propisuje da se pomorska kabotaža u RH obavlja sukladno Uredbi 3577/92.
- Pravilnici doneseni od strane ministra radi usuglašavanja hrvatskog zakonodavstva s europskim
- Pravilnik o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na povlaštenu prijevoz na linijama u javnom pomorskom prometu
- Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu

---

<sup>31</sup> Pomorski zakonik, NN br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, čl. 9..

<sup>32</sup> Pomorski zakonik, NN br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, čl. 94.

- Pravilnik o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj
- Uredba Vlade RH: Uredba o uvjetima i vrednovanju kriterija za davanje koncesije i sklapanje ugovora o javnoj usluzi za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu donesena 5. ožujka 2014. godine.

Sukladno primijenjenom izmjenom i ulaskom u EU nužno je bilo donijeti izmjene s ciljem usuglašavanja hrvatskog zakonodavstva s europskim, a doneseni su sljedeći podzakonski propisi:

- Pravilnik o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na povlašteni prijevoz na linijama u javnom pomorskom prometu<sup>33</sup>
- Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu<sup>34</sup>
- Pravilnik o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj.<sup>35</sup>

Ovim podzakonskim propisima su uređena sljedeća pitanja<sup>36</sup>:

- uvjeti i vrednovanje kriterija za davanje koncesije i sklapanje ugovora o javnoj usluzi za obavljanje javnog prijevoza
- uvjete koje mora ispunjavati brodar i brod za obavljanje javnog prijevoza unutar pomorske kabotaže
- propisane uvjete i način ostvarivanja prava na povlašteni prijevoz na linijama u javnom prijevozu,
- određene visine popusta na cijene putnih karata u povlaštenom prijevozu osoba i vozila u javnom prijevozu

Pravna regulativa pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj temelji se na kombinaciji europskih uredbi i nacionalnih zakona i pravilnika koji su prilagođeni kako bi bili u skladu s zakonodavstvom Europske unije. Pomorski zakonik i prateći pravilnici te uredbe omogućavaju sveobuhvatno reguliranje pomorske kabotaže unutar Republike Hrvatske, osiguravajući slobodu tržišta i jednakost za sve pružatelje usluga unutar EU.

---

<sup>33</sup> Pravilnik o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na povlašteni prijevoz na linijama u javnom pomorskom prometu NN br. 1/14, 52/15, 56/15, 41/17.

Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu NN br. 130/06, 141/08, 143/10, 26/14.

<sup>35</sup> Pravilnik o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj NN br. 56/14.

<sup>36</sup> Pravilnik o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na povlašteni prijevoz na linijama u javnom pomorskom prometu NN br. 1/14, 52/15, 56/15, 41/17

### 3.2. PRUŽANJE USLUGA POMORSKE KABOTAŽE U RH

Pomorska kabotaža u Republici Hrvatskoj ima ključnu ulogu u povezivanju obalnih gradova i otoka s kopnom, čineći je vitalnim dijelom nacionalnog prometnog sustava. Hrvatska s više od tisuću otoka, otočića i hridi, te dugom obalom ima izraženu potrebu za učinkovitim pomorskim prijevozom kako bi se osigurala mobilnost stanovništva, potaknula gospodarska aktivnost i podržao turizam. Neke od značajki pomorske kabotaže u RH su sljedeće<sup>37</sup>:

- Povezivanje otoka i kopna kroz koje pomorska kabotaža omogućuje redovitu i pouzdanu povezanost otoka s kopnom čime se osigurava dostupnost osnovnih usluga, poput zdravstvene zaštite, obrazovanja i opskrbe. Ova povezanost je ključna za kvalitetu života otočnog stanovništva.
- Gospodarski razvoj kroz koji pomorska kabotaža potiče lokalni gospodarski razvoj povezujući otoke i obalna područja s većim tržištima na kopnu. Omogućuje efikasnu distribuciju robe, čime doprinosi rastu lokalne trgovine i industrije.
- Turizam po kojemu je Hrvatska poznata, a kao jedan od najvećih pokretača je pomorska kabotaža koja omogućuje turistima lako i brzo putovanje između različitih otoka i obalnih gradova. Time se poboljšava turistička ponuda i privlači veći broj posjetitelja.
- Subvencioniranje i poticanje linija je važan aspekt pomorske kabotaže stoga Vlada Republike Hrvatske pruža subvencije i podršku kako bi se osiguralo održavanje redovitih linija, posebno onih koje su ekonomski neisplative, ali su vitalne za otočno stanovništvo.

Unatoč brojnim prednostima, pružanje usluga pomorske kabotaže suočava se s izazovima poput sezonskih oscilacija u broju putnika, održavanja i modernizacije flote te ekoloških pitanja. Međutim, kontinuirane investicije u modernizaciju brodova, unapređenje infrastrukture i poticanje ekološki održivih praksi pružaju pozitivne perspektive za budući razvoj pomorske kabotaže u Hrvatskoj. Pomorska kabotaža ostaje ključna za povezivanje otoka i kopna, podržavajući tako ekonomski i socijalni razvoj obalnih i otočnih područja Republike Hrvatske. U Republici Hrvatskoj pružatelji usluga pomorske kabotaže čine ključni dio nacionalnog prometnog sustava, osiguravajući povezanost između otoka i kopna te među samim otocima.

---

Buza, M. (2017). 'PRAVNO UREĐENJE POMORSKE KABOTAŽE U REPUBLICI HRVATSKOJ', Diplomski rad, Sveučilište u Rijeci, Pravni fakultet

Unatoč raznolikosti i broju pružatelja usluga, sektor pomorske kabotaže suočava se s nizom izazova poput<sup>38</sup>:

- Sezonalnost: Velik broj putnika i veća potražnja za prijevozom tijekom ljetnih mjeseci nasuprot manjim potrebama izvan turističke sezone.
- Održavanje i modernizacija flote: Potreba za kontinuiranim ulaganjima u održavanje i modernizaciju brodova kako bi se osigurala sigurnost i udobnost putnika.
- Ekološki standardi: Implementacija zelenih tehnologija i praksi kako bi se smanjio negativan utjecaj na okoliš.

Uspješnim prevladavanjem ovih izazova, pružatelji usluga pomorske kabotaže u Hrvatskoj osiguravaju vitalnu povezanost za otočne zajednice, podržavajući turizam i gospodarski razvoj obalnih područja.

---

Buza, M. (2017). 'PRAVNO UREĐENJE POMORSKE KABOTAŽE U REPUBLICI HRVATSKOJ',  
Diplomski rad, Sveučilište u Rijeci, Pravni fakultet

## 4. BRODARI NA TRŽIŠTU LINIJSKOG POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA U RH

Linijski pomorski putnički promet u Republici Hrvatskoj predstavlja ključnu komponentu nacionalnog prometnog sustava, osiguravajući neophodnu povezanost između otoka i kopna. Hrvatska, sa svojom razvedenom obalom i brojnim otocima, oslanja se na brodare koji pružaju redovne i pouzdane usluge prijevoza putnika i vozila. Ovi brodari igraju vitalnu ulogu u svakodnevnom životu otočnog stanovništva, podržavajući lokalnu ekonomiju, turizam i društvenu koheziju. Brodari koji žele sudjelovati na tržištu linijskog pomorsko-putničkog prometa u Republici Hrvatskoj moraju ispuniti određene uvjete koje propisuju nacionalni zakoni i propisi, usklađeni s europskim pravnim okvirima. U osnovi, ti uvjeti obuhvaćaju tehničke standarde brodova, profesionalne kvalifikacije posade, te zahtjeve vezane uz sigurnost, zaštitu okoliša i ekonomske aspekte. Kako bi brodari mogli sudjelovati na tržištu linijskog pomorsko-putničkog prometa, moraju zadovoljiti tehničke, profesionalne, ekološke i ekonomske uvjete. Također, potrebno je ispuniti uvjete natječaja za koncesije koje omogućavaju ekskluzivna prava za obavljanje prijevoza na određenim linijama. Ova usluga je neophodna za mobilnost stanovništva, turističke aktivnosti te gospodarski razvoj regija. Na tržištu linijskog pomorsko putničkog prometa u Hrvatskoj djeluje nekoliko većih brodara, od kojih su najistaknutiji Jadrolinija, Rapska plovidba, Linijska nacionalna plovidba, Krilo Shipping Company, G&V Line Iadera, Kapetan Luka - Krilo i Tankerska plovidba.

Tablica 1. Najznačajniji brodari koji posluju na području Republike Hrvatske

Brodar	Osnovne informacije
Jadrolinija	Najveća pomorska kompanija u Hrvatsko upravlja najvećom flotom trajekata, katamarana i putničkih brodova. Pokriva većinu linija koje povezuju kopno s otocima i međusobno.
Rapska plovidba	Specijalizirana za prijevoz između otoka Raba i kopna, osigurava redovnu povezanost koja je ključna za lokalno stanovništvo i turiste.

Linijaska nacionalna plovidba (LNP)	Fokusirana na povezivanje manjih otoka i manje prometnih linija, od vitalne je važnosti za udaljene otočne zajednice.
Krilo Shipping Company	Poznata po brzim katamaranima koji povezuju popularne turističke destinacije na Jadranu.
G&V Line Iadera	Pružaa usluge brzih katamarana i putničkih brodova, povezujući ključne destinacije poput Dubrovnika, Splita i Zadra.
Kapetan Luka - Krilo	Nudi usluge brzih katamarana na rutama između Splita, Hvara, Korčule, Dubrovnika i drugih destinacija.
Tankerska plovidba	Primarno poznata po prijevozu tereta, ali pruža i usluge kabotaže na određenim linijama bitnim za transport robe između otoka i kopna.

Izvor: izradio student na temelju podataka Agencije za obalni linijski pomorski promet <https://agencija-zolpp.hr/> (27.08.2024)

Tablica 1 prikazuje osnovne informacije o glavnim brodarima u Hrvatskoj. Najznačajniji zaključci odnose se na raznolikost usluga i linija koje pokrivaju, s naglaskom na povezanost kopna s otocima, što će se detaljnije obraditi u nastavku rada.

#### 4.1. JADROLINIJA D.D.

Jadrolinija d.d. je vodeće trgovačko društvo za linijski prijevoz putnika i tereta u Republici Hrvatskoj, sa sjedištem u Rijeci. Osnovana 1947. godine, Jadrolinija je u 100%-tnom vlasništvu Republike Hrvatske i upisana je u registar Trgovačkog suda u Rijeci. Njeno djelovanje regulirano je Zakonom o Jadroliniji NN 11/96, 33/06, kojim se propisuje njena osnovna zadaća – osiguranje trajnog i nesmetanog obavljanja linijskog pomorskog prijevoza putnika u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama<sup>39</sup>. Dodatno, Jadrolinija provodi politiku razvoja linijskog pomorskog prijevoza koju utvrđuje Sabor Republike Hrvatske. Zbog svog specifičnog položaja, obavlja pomorski prijevoz i na linijama gdje prihodi ne pokrivaju ukupne troškove prijevoza. Kako bi se osigurala održivost tih linija, Republika Hrvatska iz državnog proračuna nadoknađuje razliku između ukupnih troškova prijevoza i ostvarenih prihoda. Ova financijska podrška omogućava Jadroliniji, ali i ostalim brodarima koji obavljaju

<sup>39</sup> Zakon o Jadroliniji, Rijeka pročišćeni tekst NN 11/96, 33/06

linije od javnog interesa, da održava redovite linije i osigurava povezanost i dostupnost i za manje komercijalne rute, što je od vitalne važnosti za lokalno stanovništvo i turizam.

#### **4.1.1. Flota Jadrolinije d.d.**

Flota Jadrolinije, koja se ističe svojom raznolikošću i veličinom sastavljena je od trajekata, katamarana i klasičnih brodova tzv. bijela flota je temelj uspjeha kompanije u pružanju pouzdanog pomorskog prijevoza. Jadrolinija kontinuirano ulaže u modernizaciju i ekološki prihvatljive tehnologije, što doprinosi poboljšanim standardima usluge i sigurnosti te održivom razvoju pomorskog prijevoza u Hrvatskoj. Jadrolinija posjeduje značajnu flotu brodova koja se sastoji od<sup>40</sup>:

- 39 trajekta na lokalnim linijama
- 2 trajekta za međunarodnu plovidbu
- 12 katamarana
- 4 klasična broda

Flota Jadrolinije ključni je element uspjeha kompanije u osiguravanju pouzdanog i kvalitetnog pomorskog prijevoza. Kontinuirana ulaganja u modernizaciju flote omogućavaju Jadroliniji da održava visoke standarde usluge i sigurnosti, istovremeno smanjujući negativan utjecaj na okoliš. Ove inicijative pridonose održivom razvoju pomorskog prijevoza u Republici Hrvatskoj, čime se osigurava povezanost i podrška lokalnim zajednicama i turizmu.



*Slika 7 MV Dalmacija novi brod Jadrolinije za međunarodne linije*

Izvor: [https://www.jadrolinija.hr/img/ships/ship\\_62\\_large\\_0\\_1717414865.jpg](https://www.jadrolinija.hr/img/ships/ship_62_large_0_1717414865.jpg) (29.08.2024)

---

<sup>40</sup> Jadrolinija, URL: <https://www.jadrolinija.hr/> (29.08.2024)

U 2022. godini ukupne investicije u flotu Jadrolinije su iznosile su 4.8 miliona eura, od čega se 2 eura milijuna eura odnosi na postojeću flotu, dok su investicije u opremu iznosile 2.8 milijuna eura. Brodovi prioritetno predviđeni za zamjenu od strane Jadrolinije su<sup>41</sup>:

- putnički brodovi starosti više od 60 godina (Postira, Premuda, Tijat);
- brzi putnički brodovi starosti više od 30 godina (Olea, Silba, Novalja, Karolina);
- brodovi koji svojim karakteristikama u budućnosti neće moći osigurati primjenu novih standarda prijevoza (Dora, Sis, Sv. Juraj, Mate Balota, Lastovo).

Budućnost flote Jadrolinije je okrenuta ka modernizaciji i ekološkom aspektu tako da se razmatra nabava 3 nova broda kapaciteta 390 putnika, RO – RO putničkog broda s dvije rampa kapaciteta 80 vozila i 500 putnika, dodatna 2 nova katamarana, RO – RO putničkog broda kapaciteta 110-120 vozila i 600-700 putnika te RO- RO putničkog brod za udaljene otoke kapaciteta 90-100 vozila i 800-900 putnika, kao i dodatnog broda za međunarodnu plovību sličnih karakteristika kao novi brod MV Dalmacija kapaciteta 500 vozila i 1200 putnika. Uz spomenuto, provodi se redovna održavanja i modernizacija trenutačne flote kao i dogradnja brodova da prate Europske standarde u ekološkim aspektima<sup>42</sup>.

#### **4.2.2. Područja i linije Jadrolinije d.d.**

Jadrolinija obavlja prijevoz na pet glavnih područja: riječko, zadarsko, šibensko, splitsko i dubrovačko područje. U nastavku rada analizirat će se spomenuta područja poslovanja te će se navesti uspostavljene linije. Obalni linijski pomorski prijevoz u RH organiziran je u pet plovinih područja: Riječko, Zadarsko, Šibensko, Splitsko i Dubrovačko, a uključuje promet trajektima, te brodski i brzo-brodski promet.<sup>43</sup>

---

<sup>41</sup> Jadrolinija, URL: <https://www.jadrolinija.hr/> (29.08.2024)

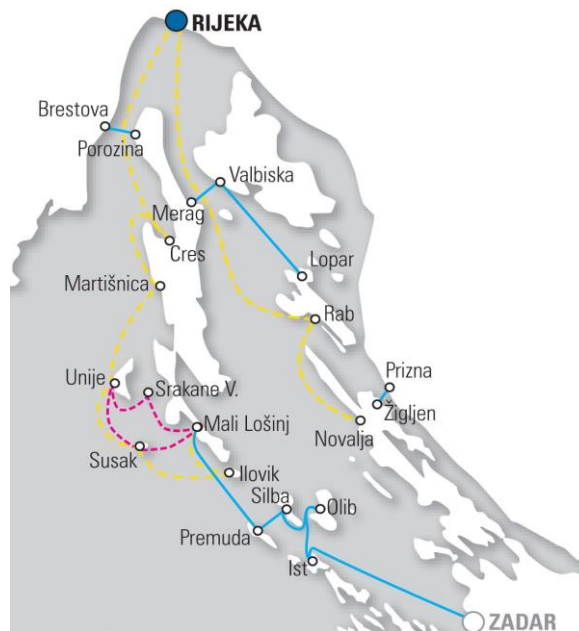
<sup>42</sup> Jadrolinija, URL: <https://www.jadrolinija.hr/> (29.08.2024)

<sup>43</sup> Vidučić, V., Mitrović, F., Tomašević, M.: Definiranje sinergijskog odnosa turističkih migracija i iskorištavnja kapaciteta linijskih putničkih brodova



## RIJEČKO PODRUČJE

Jadrolinija na Riječkom području upravlja sa šest plovidbi, uključujući četiri trajektne linije, jednu brzo-brodsku i jednu brodsku liniju.



Slika 8 Linije plovidbe u Riječkoj regiji

Izvor: <https://www.morski.hr/content/images/wp-content/uploads/2020/12/Rije-C4-8Dko-okru-C5-BEje-karta.jpg>  
(29.08.2024)

Ova mreža linija omogućava kvalitetnu povezanost između Rijeke i okolnih otoka te obalnih mjesta te donosi poboljšanje života na otocima i poboljšanje standarda prometa na istome području. Sljedeće linije se izvode na Riječkom području:

- Mali Lošinj – Srakane Vele – Unije – Susak – Mali Lošinj Brodska Linija 310
- Valbiska (Krk) – Merag (Cres) Trajektna Linija 332
- Brestova – Porozina (Cres) Trajektna Linija 334
- Prizna – Žigljen (Pag) Trajektna Linija 335
- Valbiska (Krk) – Lopar (Rab) Trajektna Linija 338
- Rijeka – Rab – Novalja (Pag) Brzobrodsko Linija 9309
- Mali Lošinj – Ilovik – Susak – Unije – Martinšćica – Cres – Rijeka Brzobrodsko linija 9308

## ZADARSKO PODRUČJE

Na ovom području, Jadrolinija upravlja s deset plovidbi od kojih su: sedam trajektnih linija, tri brzobrodске.



Slika 9 Linije plovidbe u Zadarskoj regiji

Izvor: <https://www.morski.hr/content/images/wp-content/uploads/2020/12/Zadarsko-okru-C5-BEje-karta-e1608130051655.jpg> (29.08.2024)

. Mreža linija osigurava pouzdanu i redovitu povezanost između zadarskog kopna i otoka.

- Zadar – Ist – Olib – Silba – Premuda – Mali Lošinj - Trajektna linija 401
- Zadar – Preko - Trajektna linija 409
- Zadar – Ošljak – Preko (Ugljan) - Trajektna linija 431
- Biograd – Tkon (Pašman) - Trajektna linija 432
- Zadar – Rivanj – Sestrunj – Zverinac – Molat – Ist - Trajektna linija 433
- Zadar – Brbinj (Dugi otok) Trajektna linija 434
- Zadar – Bršanj (Iž) – Rava – Mala Rava - Trajektna linija 435
- Zadar – Molat – Brgulje – Zapuntel – Ist - Brzobrodská linija 9403

- Zadar – Rivanj – Sestrunj – Zverinac – Božava – Brbinj

Brzobrodske linija 9404

- Zadar – Mali Iž- Veli Iž – Mala Rava- Rava - Brzobrodske linija 9405

Zadarsko područje je jedno od područja linijske plovidbe koje je od presudne važnosti za život na otocima, kao i njegovo postajanje u zimskim mjesecima. Ovo plovno područje je područje koje unutar svog prostora sadrži najveći broj otoka koji su osim sa kopnom i međusobno povezani. Otoci su zbog godina izoliranosti većinom ili ne razvijeni ili slabo razvijeni te za neke od osnovnih potreba stanovništvo mora putovati na kopno. Sama potreba o količini linija govori o tome da je Lučka uprava Zadar da rastereti lučki prostor grada Zadra izradila i provela projekt izgradnje luke Gaženica koja je početna luka za sve brodske linije koje spajaju otoke s kopnom na ovome plovnome području. Otočno stanovništvo zimi ovisi o ovim linijama zbog mnogih razloga ali sukladno ne razvijenosti otoka i relativno malog broja stanovnika na otocima dovelo je do situacije da stanovništvo mora putovati u Zadar da bi se školovalo ili dobilo zdravstvenu skrb i sl. Republika Hrvatska uz pomoć državnih subvencija tj. obaveze javne usluge održava linije i u zimskom razdoblju plovidbe.

## ŠIBENSKO PODRUČJE

Jadrolinija na ovom području održava jednu brodsku i jednu trajektnu liniju, omogućavajući povezivanje Šibenika s okolnim otocima.



Slika 10 Linije plovidbe u Šibenskoj regiji

Izvor: <https://www.morski.hr/content/images/wp-content/uploads/2020/12/Karta--C5-A1ibensko-okru-C5-BEje.jpg>  
(29.08.2024)

- Šibenik – Zlarin – Prvić Luka – Šepurine – Vodice Brodska linija 505

- Šibenik – Zlarin – Obonjan – Kaprije – Žirje – Trajektna linija 532

Linije na ovom području povezuju otoke s regionalnom središtem Šibenikom te se na taj način potiče razvoj života na otocima i osigurava spoj s ostatkom Šibensko-kninske županije. Trajektne linije na Šibenskome području i ostale linije na području Republike Hrvatske su od vitalne važnosti zbog opskrbu otoka osnovnim potrepštinama, uključujući hranu, lijekove i gorivo. One također omogućuju otočanima pristup uslugama koje nisu dostupne na otocima, kao što su specijalizirana medicinska skrb i obrazovne ustanove. Osim toga ove brodske linije potiču turizam koji je često ključan izvor prihoda za mnoge otoke u Šibenskome plovnome području.

### SPLITSKO PODRUČJE

Ovo je najveće područje po broju linija. Jadrolinija ovdje upravlja s 13 linija, od kojih je deset trajektnih te tri brzobrodske. Ova gustu mreža linija podržava intenzivan promet između Splita i popularnih turističkih destinacija.

- Split – Vis - Trajektna linija 602
- Split – Supetar (Brač) - Trajektna linija 631
- Split – Stari Grad (Hvar) - Trajektna linija 635
- Drvenik – Sućuraj (Hvar) - Trajektna linija 632
- Ploče – Trpanj ( Pelješac) - Trajektna linija 633
- Split – Rogač (Šolta) - Trajektna linija 636
- Sumartin (Brač) – Makarska – Trajektna linija 638
- Orebić – Dominče (Korčula) – Trajektna linija 634
- Split -Vela Luka (Korčula) – Ubli (Lastovo) – Trajektna linija 604
- Trogir (Soline) – Drvenik Mali – Drvenik Veli – Trajektna Linija 606
- Split – Bol (Brač) – Jelsa (Hvar) – Brzobrodske linija 9603
- Split – Hvar – Vela Luka (Korčula) – Ubli (Lastovo) - Brzobrodske linija 9604
- Split – Milna (Brač) – Hvar – Vis - Brzobrodske linija 9602



Slika 11 Linije plovidbe u Splitskoj regiji

Izvor: <https://www.morski.hr/content/images/wp-content/uploads/2020/12/Karta-Splitsko-okru-C5-BEje-e1608129865751.jpg> (29.08.2024)

Splitsko plovno područje ima ključnu ulogu u povezivanju Splita s brojnim popularnim turističkim destinacijama na jadranskim otocima. Linije kao što su 602 (Split – Vis), 631 (Split – Supetar, Brač), 635 (Split – Stari Grad, Hvar) i mnoge druge, značajno doprinose gospodarstvu otoka pružajući redovnu i pouzdanu povezanost. U ljetnim sezonama, ove linije igraju ključnu ulogu u turizmu, omogućujući lak pristup atraktivnim destinacijama i podržavajući priliv turista. Time se potiče lokalni ekonomski razvoj i omogućuje održavanje visoke razine turističke aktivnosti na otocima. U zimskim mjesecima predstavljaju „žilu kucavicu“ za otočne stanovnike koji putuju na kopno zbog različitih razloga kao što su obrazovanje (najviše radi srednjih škola i fakulteta), dobivanja adekvatne medicinske skrbi, posla i ostalih stvari koje na otocima ne mogu dobiti. Može se zaključiti kako ove brodske linije održavaju otoke živima.

## DUBROVAČKO PODRUČJE

Jadrolinija na ovom području upravlja s četiri linije: dvije trajektne linije, jednom brodskom i jednom brzobrodskom linijom.



Slika 12 Linije plovidbe u Dubrovačkoj regiji

Izvor: <https://www.morski.hr/content/images/wp-content/uploads/2020/12/karte-za-web-hr-5-due1608129819767.jpg> (29.08.2024)

Mreža linija osigurava povezanost Dubrovnika s okolnim otocima

- 807 Dubrovnik – Koločep – Lopud – Suđurađ (Šipan)
- 831 Dubrovnik – Lopud -Suđurađ (Šipan)
- 832 Prapratno (Pelješac) – Sobra (Mljet)

Osiguravajući redovnu povezanost, ove linije omogućuju lokalnom stanovništvu bolji pristup osnovnim uslugama i resursima. Također, turisti mogu jednostavnije istražiti i doživjeti ljepote ovih otoka, što izravno pridonosi povećanju broja posjeta i time gospodarskom rastu. Iako linija Dubrovnik – Bari nije dio dubrovačkog plovnog područja, ima važnu ulogu u međunarodnim brodskim linijama jer je jedna od tri međunarodne RO – RO linije koje se održavaju u Republici Hrvatskoj. Spajanje samog juga Republike Hrvatske sa južnom Italijom direktnom brodskom linijom velikog kapaciteta pruža mogućnost za turistički i industrijski porast prometa. Uzevši u obzir to da je luka Dubrovnik tj. Luka Gruž u blizini Bosne i

Hercegovine postoji dalja mogućnost razvitka iste kao i same međunarodne linije te time i pružaju direktnu i stalnu vezu s Republikom Italijom . Od 2024. godine, ovu liniju održava najnoviji brod Jadrolinije nazvan Dalmacija, što dodatno jača prometnu povezanost i privlačnost Dubrovnika kao ključne turističke destinacije.

### **4.3. RABSKA PLOVIDBA D.D.**

Rapska plovdba d.d. je lokalni hrvatski brodar sa sjedištem na otoku Rabu. Ova tvrtka ima bogatu povijest održavanja trajektnih linija između kopna i otoka, a najvažnija linija je ona između Stinice i Mišnjaka koja je neprekidno u funkciji od 1963. godine. Rapska plovdba d.d. posjeduje flotu trajekata i brodica koje obavljaju različite pomorske usluge, uključujući trajektnu liniju Stinica - Mišnjak, koja traje manje od 18 minuta. Uz spomenuto, tvrtka održava putničku liniju Rab - Lun na otoku Pagu koristeći brodicu "Maslina". Tvrtka također posjeduje i dizalicu u luci Rab te suhu marinu u mjestu Palit, koja može smjestiti više od 100 plovila<sup>44</sup>. Rapska plovdba d.d. obilježila je 60. obljetnicu svog postojanja, za što je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture dodijelilo brodaru nagradu za doprinos razvoju i ugledu pomorstva u Republici Hrvatskoj.

---

<sup>44</sup> <http://www.rapska-plovdba.hr/> (29.08.2024)

## 5. AGENCIJA ZA OBALNI LINIJSKI POMORSKI PROMET

Agencija za obalni linijski pomorski promet, osnovana 2006. godine u skladu sa zakonodavstvom Republike Hrvatske, ima ključnu ulogu u reguliranju i nadziranju pomorskog putničkog prometa na Jadranu<sup>45</sup>. Njezin zadatak je osigurati učinkovitu organizaciju, transparentnost i nadzor nad dodjelom prava obavljanja javnog prijevoza putnika i vozila na morskim linijama. Kroz provedbu javnih natječaja, Agencija odabire brodare za pružanje usluga prijevoza na državnim trajektnim, brodskim i brzo-brodskim linijama. Upravno vijeće, sastavljeno od predsjednika i četiri člana imenovana od strane Vlade RH na prijedlog Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, upravlja radom Agencije. Njihov mandat traje četiri godine. Agencija raspisuje natječaje za odabir brodara i sklapa ugovore o pomorskom prijevozu na 50 državnih linija, uključujući trajektne, brzobrodске i brodske linije. Nadalje, Agencija nadzire izvršenje sklopljenih ugovora i raspodjelu proračunskih sredstava, koja iznose oko 66,7 milijuna eura godišnje, za održavanje povezanosti otoka s kopnom. Agencija odobrava redove plovidbe na svim državnim i međunarodnim linijama te daje suglasnosti za obavljanje linijskog prijevoza bez obveze javne usluge, posebno za sezonske linije. Upravljanje informatičkim sustavom javnog prijevoza također je u nadležnosti Agencije<sup>46</sup>.

Kao nacionalno tijelo odgovorno za provedbu Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o pravima putnika u pomorskom prometu, Agencija osigurava poštivanje prava putnika tijekom pomorskog prijevoza. Upravne mjere, koje Agencija donosi rješenjima, obuhvaćaju statusne promjene, promjene broda ili nepoštivanje odobrenog reda plovidbe. Inspekciju provode ovlaštene inspekcije Agencije, a domene njihove inspekcije su<sup>47</sup>:

- Pregled poslovnih prostorija, zgrada, luka i lučkih područja radi provjere usklađenosti s propisima.
- Pregled tehničke opreme i sredstava u svrhu osiguranja sigurnosti i ispravnosti.
- Inspekcijски nadzor nad plovilima radi provjere poštivanja zakonskih zahtjeva.
- Fotografiranje ili snimanje relevantnih objekata, dokumentacije i opreme radi dokumentiranja stanja.
- Pregled putnih karata i iskaznica za povlaštene prijevoz kako bi se osigurala pravilna primjena propisa.

---

<sup>45</sup> <https://agencija-zolpp.hr/> (29.08.2024)

<sup>46</sup> Ibid

<sup>47</sup> Ibid



- Sastavljanje zapisnika o provedenim inspekcijskim nadzorima.
- Dostava zapisnika nadziranim osobama radi očitovanja.
- Sastavljanje izvješća o provedenim inspekcijskim nadzorima s prijedlozima eventualnih upravnih mjera.

Ove aktivnosti su usmjerene na osiguranje poštivanja zakona i propisa u području pomorskog prometa, što je ključna uloga inspekcije unutar Agencije.

## **5.1. POMORSKO PUTNIČKE LINIJE**

Republika Hrvatska, s obzirom na svoju bogatu obalu održavanje prometnih veza između otoka i kopna smatra ključnim za očuvanje otočnog stanovništva i poticanje turizma. Linijski pomorsko-putnički promet ima ključnu ulogu u tome, a posebno tijekom ljetnih mjeseci kada je promet najintenzivniji. Agencija za obalni linijski pomorski promet kontrolira 51 državnu liniju, od čega su 24 trajektnih linije, 12 brodske linije te 15 brzobrodskih linija. Državne linije sukladno pravnim propisima imaju propisanu obvezu javne usluge te se usluga održavanja javnog prijevoza na tim linijama smatra uslugom od općeg gospodarskog interesa. Ovi podaci ukazuju na raznolikost i obuhvatnost linijskog pomorskog prometa u Republici Hrvatskoj, što pruža vitalnu povezanost između otoka i kopna te potiče razvoj turizma i očuvanje otočnog načina života.

### **5.1.1 Trajektne linije**

Pomorsko putničke trajektne linije u Republici Hrvatskoj predstavljaju ključne prometne veze između otoka i kopna. One osiguravaju povezanost otočnih zajednica s glavnim kopnenim centrima te omogućuju prijevoz putnika, vozila i tereta. Trajektne linije obavljaju redovite i sezonske vožnje tijekom cijele godine, pružajući vitalnu podršku turizmu i svakodnevnom životu otočana. Odluka koja je donesena na temelju članka 19. stavka 2. Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, predstavlja ključni korak u regulaciji pomorskog prometa u Republici Hrvatskoj. Ona omogućuje Vladi Republike Hrvatske da uspostavi državne trajektne, brzobrodске i brodske linije, definirajući specifikaciju relacija, minimalnu učestalost prijevoza, vrstu i minimalni kapacitet brodova te naznaku o profitabilnosti linije. Ova odluka je od visoke važnosti za održavanje vitalnih prometnih veza između otoka i kopna te za poticanje gospodarskog razvoja otočnih zajednica. Na temelju navedene odluke formirana je tablica u nastavku te su prikazane linije donesene 2023g.

Broj Linije	Relacija	Vrsta Linije	Profitabilnost
435	ZADAR/Gaženica – IŽ MALI/BRŠANJ – RAVA – RAVA MALA	trajektna	NE
434	BRBINJ – ZADAR/Gaženica	trajektna	NE
433	ZADAR/Gaženica – RIVANJ SESTRUNJ – ZVERINAC MOLAT	trajektna	NE
435	ZADAR/Gaženica – IŽ MALI/BRŠANJ – RAVA – RAVA MALA	trajektna	NE
401	ZADAR/Gaženica – IST – OLIB SILBA – PREMUDA – MALI LOŠINJ	trajektna	NE
632	SUĆURAJ – DRVENIK	trajektna	NE
635	STARI GRAD – SPLIT	trajektna	NE
602	VIS – SPLIT	trajektna	NE
604	LASTOVO/Ubli – VELA LUKA HVAR – SPLIT	trajektna	NE
606	DRVENIK VELIKI – DRVENIK MALI – TROGIR/Soline	trajektna	NE
634	KORČULA /Dominče – OREBIĆ	trajektna	DA
636	ROGAČ – SPLIT	trajektna	NE
638	SUMARTIN – MAKARSKA	trajektna	NE
832	SOBRA – PRAPRATNO	trajektna	NE

Tablica 2 Državne trajektne linije

Izvor: <https://agencija-zolpp.hr/linije/> (29.08.2024)

Iz gore navedene tablice vidljivo je da je za 2024 godinu da su uspostavljene 14 državne trajektne linije te da se uvidom u planirane projekcije samo jedna linija smatra profitabilnom, a to je linija br. 634 Korčula - Orebić.

### 5.1.2 Brodske linije

Brodske linije obavljaju se u glavnini klasičnim putničkim brodovima za prijevoz putnika a koji su definirani Pomorskim zakonikom. Odluka koja je donesena na temelju članka 19. stavka 2. Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu propisuje navedene linije te su iste uspostavljene te koje možemo vidjeti u sljedećoj tablici:

310	MALI LOŠINJ – UNIJE – VELE SRAKANE – SUSAK	brodska	NE
311	ILOVIK – MRTVAŠKA – MALI LOŠINJ	brodska	NE
409	PREKO - ZADAR	brodska	NE
501	KRAPANJ – BRODARICA	brodska	NE
614	OREBIĆ – KORČULA	brodska	NE

Tablica 3 Državne brodske linije

Izvor: <https://agencija-zolpp.hr/linije/> (29.08.2024)

Iz Tablice 3 vidljivo da je za 2024. godinu prema važećoj odluci donesena odluka o uspostavi 5 državne brodske linije, a po projekcije pokazuju da se niti jedna ne smatra profitabilnom.

### 5.1.3 Brzobrodске linije

Brzobrodске linije su one linije koje se obavljaju katamaranima ili hidrogliserima tj. brodovima velikih brzina. Linije su uspostavljene sukladno važećim regulativama. Sukladno odlukama o uspostavi brodskih i trajektnih državnih linija u istoj je propisano i uspostavljanje brzobrodskih linija navedenih u Tablici 4.

9308	MALI LOŠINJ – ILOVIK – SUSAK– UNIJE – MARTINŠĆICA CRES – RIJEKA	brzobrodска	NE
9309	NOVALJA – RAB – RIJEKA	brzobrodска	NE
9401	OLIB – SILBA – PREMUDA ZADAR	brzobrodска	NE
9403	IST – ZAPUNTEL – BRGULJE MOLAT – ZADAR	brzobrodска	NE
9404	BRBINJ – BOŽAVA – ZVERINAC– SESTRUNJ – RIVANJ – ZADAR	brzobrodска	NE
9405	ZADAR – IŽ MALI – VELI IŽ RAVA MALA – RAVA	brzobrodска	NE
9406	ZADAR – SALI – ZAGLAV – IŽ MALI/BRŠANJ	brzobrodска	NE
9601	MILNA – (Stomorska) – ROGAČ– SPLIT	brzobrodска	NE
9602	VIS – HVAR – MILNA – SPLIT	brzobrodска	NE
9603	JELSA – STARI GRAD – BOL SPLIT	brzobrodска	NE
9604	LASTOVO/Ubli – VELA LUKA HVAR – SPLIT	brzobrodска	NE
9608	KORČULA – (PRIGRADICA) HVAR – SPLIT	brzobrodска	NE

Tablica 4 Državne brzobrodске linije

Izvor: <https://agencija-zolpp.hr/linije/> (29.08.2024)

Analiza uspostavljenih brzobrodskih linija pruža uvid u njihovu trenutnu profitabilnost prema navedenim podacima te implicira da postoji veća važnost za pružanjem usluge javnog prijevoza i očuvanje povezanosti između različitih lokacija, unatoč potencijalnim financijskim izazovima.

## 5.2. PROGRAM DRŽAVNE POTPORE ZA USLUGE OD OPĆEG GOSPODARSKOG INTERESA

Program državne potpore za usluge od općeg gospodarskog interesa temelji se na Zakonu o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu NN 19/22, kojim se regulira sustav javnog prijevoza s ciljem osiguravanja stabilne povezanosti naseljenih otoka s kopnom i međusobno.<sup>48</sup> Glavna svrha ovog programa jest stvaranje kvalitetnijih uvjeta za život na otocima i unapređenje standarda života na otocima. Državne linije koje ne ostvaruju prihode od pružanja usluga tj. ne pokrivaju troškove ispunjavanja obveza javne usluge ostvaruju pravo na državna potpora u obliku naknade za obavljanje javne usluge. Prema zakonu ovlaštenu davatelj potpore je Agencija za obalni linijski pomorski promet. Cilj ove potpore je unapređenje

<sup>48</sup> Zakonu o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu NN 19/22

sustava javnog linijskog obalnog pomorskog prometa te poticanje demografskog i ekonomskog razvoja hrvatskih otoka.<sup>49</sup> Korisnici državnih potpora iz ovog programa su oni brodari koji nakon završenog postupka javne nabave budu izabrani za pružanje usluge na državnim trajektnim, brodskim i brzobrodskim linijama. Ugovor koji se potpisuje s odabranim brodarima sadržavati će određenu visinu naknade za obavljanje javne usluge a koju određuje i kontrolira Agencija kao javni naručitelj. U svojoj ponudi brodar ne smije premašiti naknadu koju je odredila Agencija. Državna potpora omogućava mu da preuzme obveze pružanja javne usluge na linijama koje inače ne bi bile održive na komercijalnoj osnovi. Dodjela državnih potpora provodi se u skladu s nizom zakona i uredbi, uključujući Zakon o državnim potporama NN 47/14, 69/17, Zakon o javnoj nabavi NN 120/16 i 114/22 , te relevantne uredbe Europske unije kao što su Uredba (EEZ) broj 3577/92 i Uredba (EU) broj 1177/2010. Pravni okvir također uključuje Smjernice politike državnih potpora za razdoblje 2022. – 2024.<sup>50</sup> Isti pravilnik definira pravila i metodologiju odabira linija, koje zatim određuju uvjete za obavljanje pomorske kabotaže, tehničke i sigurnosne standarde, te kriterije za davanje koncesije i sklapanje ugovora o javnoj usluzi. Ovaj program državne potpore primjenjuje se na održavanje javnog obalnog linijskog prijevoza na državnim linijama, prema odluci Vlade Republike Hrvatske. Dodjelom državnih potpora nastoji se osigurati kontinuirana pomorska povezanost otoka s kopnom i međusobno, što je ključno za ekonomski i demografski razvoj otoka. Potpora omogućava stabilizaciju cijena prijevoza, koje ne mogu biti tržišno formirane zbog nerentabilnosti linija. Cilj je poboljšati mobilnost otočnog stanovništva, osigurati redovnu opskrbu i prijevoz radnika i učenika, te prilagoditi plovidbeni red stvarnim potrebama otočana. Učinkovitost potpora mjerit će se brojem prevezenih putnika i vozila, zaštitom prava putnika, te namjenskim trošenjem sredstava. Kroz ovaj program, država pridonosi gospodarskom rastu, jačanju konkurentnosti nacionalne ekonomije i stvaranju boljih uvjeta za život na otocima<sup>51</sup>.

---

<sup>49</sup>[https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2024/03/311\\_Program-drzavne-potpore-naknada-za-javnu-uslugu-05-02-2024-04-02-2025.pdf](https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2024/03/311_Program-drzavne-potpore-naknada-za-javnu-uslugu-05-02-2024-04-02-2025.pdf) (29.08.2024)

<sup>50</sup>[https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2024/03/311\\_Program-drzavne-potpore-naknada-za-javnu-uslugu-05-02-2024-04-02-2025.pdf](https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2024/03/311_Program-drzavne-potpore-naknada-za-javnu-uslugu-05-02-2024-04-02-2025.pdf) (29.08.2024)

<sup>51</sup>[https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2024/03/311\\_Program-drzavne-potpore-naknada-za-javnu-uslugu-05-02-2024-04-02-2025.pdf](https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2024/03/311_Program-drzavne-potpore-naknada-za-javnu-uslugu-05-02-2024-04-02-2025.pdf) (29.08.2024)

## 6. SNCM TESTOVI I NJIHOVA PRIMJENA U EUROPSKOJ UNIJI

Uvođenje Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) testova predstavlja ključni korak u regulaciji pomorske kabotaže te ima duboke korijene u presedanu Europske unije. SNCM testovi, kao što je definirano sudskom praksom Suda Europske unije, predstavljaju sredstvo za ocjenu tržišnih uvjeta i potreba javnog linijskog prijevoza u pomorskom prometu. Važnost ovih testova leži u njihovoj sposobnosti da pruže relevantne podatke i analize o potražnji, kao i o pravima osoba s invaliditetom i drugih korisnika povlaštenog prijevoza. Presedan Europske unije, kao što je ilustrirano u slučaju Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) SA protiv Corsica Ferries France SAS, postavlja temelje za primjenu SNCM testova u praksi.<sup>52</sup> Ovaj presedan utvrđuje da je analiza tržišnih uvjeta i potreba ključna za donošenje odluka o potpori za restrukturiranje ili privatizaciju pomorskih prijevoznika. U kontekstu pomorske kabotaže, SNCM testovi omogućuju temeljitu procjenu potreba za javnim linijskim prijevozom na određenim rutama te određuju obujam javne usluge koji je potreban i proporcionalan stvarnoj potrebi za prijevozom. Spomenuti testovi su stoga ključni za osiguranje pravedne i učinkovite raspodjele javnih sredstava te za poticanje konkurencije i inovacija u sektoru pomorske kabotaže. Uvođenje SNCM testova predstavlja važan korak prema transparentnosti, održivosti i pravednosti u regulaciji pomorskog prometa. Njihova primjena omogućuje bolje upravljanje i nadzor nad javnim linijskim prijevozom te promiče ciljeve Europske unije u području prometne politike i konkurencije. U Republici Hrvatskoj, SNCM testovi predstavljaju ključni alat za evaluaciju tržišta javnog linijskog prijevoza, posebno u kontekstu pomorske kabotaže. Njihova važnost je izuzetno velika, s obzirom na značajan broj državnih linija i kompleksnost sustava javnog prijevoza na moru. Uvođenje SNCM testova predstavlja korak Europske unije ka prilagođavanju specifičnim potrebama i zahtjevima pomorskog prometa Republike Hrvatske. Ovi testovi imaju ključnu ulogu u procjeni potrebe za uslugama prijevoza na pojedinim linijama, određivanju opsega javne usluge te osiguravanju njezine pravedne i proporcionalne raspodjele. Visoki broj državnih linija, raznolikost relacija i potreba korisnika te kompleksnost pomorskog prijevoza zahtijevaju sustavan pristup u planiranju, provedbi i nadzoru javnog linijskog prijevoza<sup>53</sup>. SNCM testovi omogućuju dubinsku analizu tržišta, potražnje i zahtjeva korisnika, što rezultira boljim prilagodbama u ponudi usluga prijevoza. Provođenje SNCM

---

<sup>52</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62015TJ0001> (29.08.2024)

<sup>53</sup> Stupalo, Vlatka ; Jolić, Natalija ; Žgaljić, Dražen Maritime cabotage of passenger liner transport in Croatia after EU accession // Book of abstracts (International Maritime Science Conference) / Mulić, Rosanda ; Gržetić, Zvonko ; Vidan, Pero et al. (ur.). 2012. str. 8-18

testova na brodskim linijama u Republici Hrvatskoj predstavlja ključni korak ka unaprjeđenju sustava nacionalnog javnog linijskog prijevoza. Njihova implementacija omogućava bolje upravljanje, efikasniju alokaciju resursa i pravedniju raspodjelu usluga prijevoza, što rezultira poboljšanom kvalitetom i dostupnošću prijevoza za sve korisnike.

## 7. ZAKLJUČAK

Linijsko pomorsko putničko brodarstvo predstavlja ključni segment prometne infrastrukture Republike Hrvatske, pružajući vitalnu povezanost između obalnih gradova, otoka i međunarodnih destinacija. Kroz analizu ovog segmenta pomorskog prometa, istaknuta je važnost linijskog brodarstva u poticanju ekonomskog razvoja, održavanju turizma te osiguravanju mobilnosti stanovništva. Posebno je naglašena uloga pomorske kabotaže, koja predstavlja vitalan dio linijskog brodarstva, osiguravajući kontinuiranu povezanost između različitih obalnih destinacija. Implementacija SNCM testova je nužna za dobivanje transparentnosti prilikom davanja koncesija na brodske linije i izvršavanje pomorske kabotaže.

U Republici Hrvatskoj, Jadrolinija ima važnu ulogu u osiguravanju trajne i nesmetane povezanosti između otoka i kopna. Ova državna tvrtka pruža vitalne trajektne usluge diljem Jadranskog mora, omogućujući stanovnicima otoka normalno funkcioniranje te doprinoseći razvoju turizma. Ipak, kako bi se osigurala održivost pomorskog putničkog brodarstva u budućnosti, potrebno je kontinuirano ulaganje u modernizaciju flote i infrastrukture, kao i održavanje visokih sigurnosnih i ekoloških standarda.

Na tržištu linijskog pomorskog putničkog prometa u Hrvatskoj djeluje nekoliko ključnih brodara, među kojima su Jadrolinija, Rapska plovidba, Linijska nacionalna plovidba, Krilo Shipping Company, G&V Line Iadera, Kapetan Luka - Krilo i Tankerska plovidba. Jadrolinija, kao najveći brodar linijskog pomorskog prijevoza putnika i tereta pokriva većinu linija koje povezuju kopno s otocima i međusobno. Sustav pomorskog prijevoza, kao integralni dio nacionalnog prometnog sustava, zahtijeva usklađenost s nacionalnim i europskim pravnim okvirima te kontinuirana ulaganja u održavanje, modernizaciju i ekološku osviještenost. Održavanje redovitih linija, poticanje turizma te podrška lokalnoj ekonomiji su ključni ciljevi linijskog pomorskog putničkog prometa i pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj.

## LITERATURA

### KNJIGE

1. Domijan-Arneri, I.: Poslovanje u morskom brodarstvu, Split, 2014.
2. Gračan, D., Zadel, Z.: Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske, 2013. URL
3. Jugović, A.: Upravljanje morskom lukom, Rijeka, 2012.
4. Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorsko-putničkih luka, Rijeka, 2006
5. Komadina, P: RO-RO brodovi, Udžbenici Sveučilišta u Rijeci, 1987
6. Pomorski zakonik, NN br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, čl. 9..
7. Pomorski zakonik, NN br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, čl. 94.
8. Pravilnik o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na povlašteni prijevoz na linijama u javnom pomorskog prometu NN br. 1/14, 52/15, 56/15, 41/17.
9. Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu NN br. 130/06, 141/08, 143/10, 26/14.
10. Pravilnik o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj NN br. 56/14.
11. Pravilnik o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na povlašteni prijevoz na linijama u javnom pomorskog prometu NN br. 1/14, 52/15, 56/15, 41/17
12. Rudić, D., Rudić, B.: Kapaciteti i tehnološka struktura hrvatskoga morskog brodarstva, 2018
13. Toljanić, B.: Upravljanje linijskim pomorskoputničkim prometom u Republici Hrvatskoj, 2013
14. Vidučić, V., Mitrović, F., Tomašević, M.: Definiranje sinergijskog odnosa turističkih migracija i iskorištavanja kapaciteta linijskih putničkih brodova, 2007
15. Zakon o Jadroliniji, Rijeka pročišćeni tekst NN 11/96, 33/06
16. Zakonu o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu NN 19/22

### ČLANCI

1. Bulum, Božena: Pomorski promet, u: Radionov, Nikoleta... [et al], Europsko prometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2011., str. 241.
2. Bulum, B. (2015). 'NOVA TUMAČENJA ODREDBI UREDBE 3577/92 O POMORSKOJ KABOTAŽI', Poredbeno pomorsko pravo, 54(169), str. 247-273
3. Buza, M. (2017). 'PRAVNO UREĐENJE POMORSKE KABOTAŽE U REPUBLICI HRVATSKOJ', Diplomski rad, Sveučilište u Rijeci, Pravni fakultet



4. Stupalo, Vlatka ; Jolić, Natalija ; Žgaljić, Dražen Maritime cabotage of passenger liner transport in Croatia after EU accession // Book of abstracts (International Maritime Science Conference) / Mulić, Rosanda ; Gržetić, Zvonko ; Vidan, Pero et al. (ur.). 2012. str. 8-18

## INTERNETSKI IZVORI

1. Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža) 01.07.2013  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A31992R3577>  
(29.08.2024)
2. *Reducing emissions from the shipping sector*, 18.03.2024  
[https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en) (29.08.2024)
3. *Jadrolinija*, 21.08.2024 <https://www.jadrolinija.hr/> (29.08.2024)
4. *Rabska plovidba*, 21.08.2024 <http://www.rapska-plovidba.hr/> (29.08.2024)
5. *Agencija za obalni linijski pomorski promet*, 25.08.2024 <https://agencija-zolpp.hr/> (29.08.2024)
6. *Agencija za obalni linijski pomorski promet – program državne potpore* 25.08.2024  
[https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2024/03/311\\_Program-drzavne-potpore-naknada-za-javnu-uslugu-05-02-2024-04-02-2025.pdf](https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2024/03/311_Program-drzavne-potpore-naknada-za-javnu-uslugu-05-02-2024-04-02-2025.pdf) (29.08.2024)
7. *Judgment of the General Court (Seventh Chamber)* 06.06.2017. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62015TJ0001> (29.08.2024)

## POPIS SLIKA

Slika 1 Klasičan putnički brod.....	9
Slika 2 RO-RO Brod manjih dimenzija za obalnu plovidbu .....	10
Slika 3 RO - RO Putnički brod za srednje udaljenosti.....	11
Slika 4 RO -RO brod za veće udaljenosti .....	12
Slika 5 Putnički brodovi velikih brzina .....	13
Slika 6 Brod za kružna putovanja .....	14
Slika 7 MV Dalmacija novi brod Jadrolinije za međunarodne linije .....	22
Slika 8 Linije plovidbe u Riječkoj regiji.....	24
Slika 9 Linije plovidbe u Zadarskoj regiji .....	25
Slika 10 Linije plovidbe u Šibenskoj regiji .....	26

Slika 11 Linije plovidbe u Splitskoj regiji .....	28
Slika 12 Linije plovidbe u Dubrovačkoj regiji .....	29

## **POPIS TABLICA**

Tablica 1 Državne trajektne linije.....	33
Tablica 2 Državne brodske linije .....	33
Tablica 3 Državne brzobrodske linije .....	34