

Značaj pomorsko agencijske djelatnosti u pomorskoj industriji i izazovi za budućnost

Cvijetić, Filip

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:187:886923>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-23**



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**

FILIP CVIJETIĆ

**ZNAČAJ POMORSKO AGENCIJSKE DJELATNOSTI U
POMORSKOJ INDUSTRIJI I IZAZOVI ZA BUDUĆNOST**

ZAVRŠNI RAD

Rijeka, 2024.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**ZNAČAJ POMORSKO AGENCIJSKE DJELATNOSTI U
POMORSKOJ INDUSTRIJI I IZAZOVI ZA BUDUĆNOST
THE IMPORTANCE OF MARITIME AGENCY ACTIVITY
IN THE MARITIME INDUSTRY AND CHALLENGES FOR
THE FUTURE**

**ZAVRŠNI RAD
BACHELOR THESIS**

Kolegij: Pomorske agencije

Mentor: prof. dr. sc. Biserka Rukavina

Student: Filip Cvijetić

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0115085713

Rijeka, rujan 2024.

Student: Filip Cvijetić

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0115085713

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom „Značaj pomorsko agencijske djelatnosti u pomorskoj industriji i izazovi za budućnost“ izradio samostalno pod mentorstvom prof. dr. sc. Biserke Rukavine.

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 povezo s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Student



Filip Cvijetić

Student: Filip Cvijetić

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0115085713

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 – autor



SAŽETAK

Svrha ovog završnog rada je opisati pomorsku industriju te objasniti značaj pomorskih agencija u toj industriji. Ovaj završni rad detaljno istražuje pomorsku djelatnost kao složenu cjelinu, ističući ključnu ulogu pomorskog agenta u svim aspektima pomorske trgovine, prijevoza i drugih elemenata koji pomorsku industriju čine toliko složenom. U početku rada navodi se nastanak pomorskog agenta kao fizičke osobe i pomorskih agencija kao pravnih osoba, porast njihovog značaja porastom obujma administracije i dokumentacije. Dalje se opisuje uloga pomorskih agenata na tržištu i u ekonomiji pa tako i u cijeloj pomorskoj industriji te se na kraju završnog rada prikazuje osvrt na najznačajnije pojmove te neki potencijalni izazovi pomorskih agencija kao i cijele pomorske industrije za unaprjeđenje iste u budućnosti.

Ključne riječi: pomorske agencije, pomorski agent, pomorska industrija.

SUMMARY

The purpose of this thesis is to describe the maritime industry and explain the importance of maritime agencies within that industry. This thesis extensively explores the maritime industry as a complex entity, highlighting the key role of maritime agents in all aspects of maritime trade, transportation, and other elements that contribute to the complexity of the maritime industry. Firstly, the origin of the maritime agents as individuals and maritime agencies as legal entities is outlined, along with the increase in their importance due to the increase in the volume of administration and documentation. Furthermore, the role of maritime agents in the market and economy, as well as within the entire maritime industry, is described. Finally, the thesis provides an overview of key concepts and some potential challenges for maritime agencies and the maritime industry as a whole to enhance its future development.

Key words: maritime agencies, maritime agent, maritime industry.

SADRŽAJ

| | |
|--|-----------|
| SAŽETAK | I |
| SUMMARY | I |
| SADRŽAJ | II |
| 1. UVOD | 1 |
| 2. POMORSKA INDUSTRIJA | 2 |
| 3. POMORSKE AGENCIJE | 4 |
| 4. ANALIZA DOPRINOSA POMORSKOG AGENTA RAZVOJU POMORSKE INDUSTRIJE | 7 |
| 4.1. POMORSKI AGENT: DEFINICIJA, OVLAŠTENJA, PRAVA I DUŽNOSTI | 7 |
| 4.2. ODGOVORNOST POMORSKOG AGENTA..... | 8 |
| 4.3. UGOVOR O POMORSKOJ AGENCIJI – BITAN PRAVNI IZVOR DJELOVANJA POMORSKIH AGENATA | 9 |
| 4.4. TRAJANJE I PRESTANAK UGOVORA O POMORSKOJ AGENCIJI..... | 13 |
| 4.4.1. <i>Prestanak ugovora o pomorskoj agenciji sklopljenog za određeni posao ili za određene poslove</i> | 14 |
| 4.4.2. <i>Prestanak ugovora o pomorskoj agenciji sklopljenog na određeno vrijeme</i> | 15 |
| 4.4.3. <i>Prestanak ugovora o pomorskoj agenciji sklopljenog na neodređeno vrijeme</i> | 15 |
| 4.5. OPĆI UVJETI POSLOVANJA POMORSKIH AGENATA | 16 |
| 4.6. TIPOVI POMORSKIH AGENATA S OBZIROM NA POSLOVE I DUŽNOSTI KOJE OBAVLJAJU U SUSTAVU POMORSKE INDUSTRIJE | 17 |
| 4.6.1. <i>Agent posrednik</i> | 20 |
| 4.6.1.1. Linijski agent..... | 20 |
| 4.6.1.2. Agenti u slobodnoj plovidbi | 22 |
| 4.6.2. <i>Lučki agent</i> | 22 |
| 4.6.2.1. Prihvat broda | 23 |
| 4.6.2.2. Otprema broda..... | 24 |
| 4.6.2.3. Poslovi lučkog agenta u vezi sa ukrcajem i iskrcajem tereta..... | 25 |
| 4.6.2.4. Poslovi zastupanja brodara prema državnim tijelima | 25 |
| 4.6.2.5. Poslovi lučkog agenta u opskrbi i vršenju popravaka na brodovima..... | 25 |
| 4.6.2.6. Posredovanje kod osiguranja tereta i brodova | 26 |
| 4.6.2.7. Poslovi pomaganja lučkog agenta | 26 |
| 4.6.2.8. Sporedni poslovi lučkih agenata..... | 26 |
| 4.6.3. <i>Agent tereta</i> | 27 |
| 4.6.4. <i>Preostali poslovi koje lučki agenti mogu obavljati</i> | 28 |
| 4.6.4.1. Kvalitativno i kvantitativno utvrđivanje stanja tereta..... | 28 |
| 4.6.4.2. Poslovi pribavljanja posade za brodare | 29 |
| 4.6.4.3. Agenti kupovine i prodaje brodova | 29 |
| 4.6.4.4. Agenti osiguranja | 29 |
| 4.6.4.5. Menadžment kompanije u pomorstvu | 30 |
| 5. POTENCIJALNO UNAPRJEĐENJE STRUKE DIGITALIZACIJOM POSLOVANJA | 31 |
| 5.1. DIGITALNI IZAZOVI POMORSKOG AGENTA..... | 31 |
| 5.2. ULOGA POMORSKOG AGENTA U DIGITALIZACIJI POMORSKE INDUSTRIJE | 31 |
| 6. ZAKLJUČAK | 34 |
| LITERATURA | 1 |

1. UVOD

Pomorska industrija od vitalnog je značaja za svjetsko gospodarstvo jer su mnoge države u međuovisnosti o pomorskom prijevozu i svim radovima i poslovima na moru, a dio te industrije su i pomorske agencije.

Pomorske agencije su iznimno bitne u održavanju pomorske industrije iz razloga što obavljaju sve formalne poslove unutar pomorskog prometa i svih ostalih sudionika pomorske industrije, posreduju prilikom tih poslova te kroz povijest imaju sve veći značaj.

Cilj ovoga rada je pobliže objasniti djelatnost pomorskog agenta i njegovu ulogu u pomorskoj industriji te gospodarstvu.

Postoje razne organizacije koje su u korelaciji s pomorskim agencijama i sastavni su dio pomorske industrije kao i dokumenti koji određuju pomorsko poslovanje.

U ovom radu govorit će se o povijesti pomorske industrije i pomorsko agencijske djelatnosti i njihovom razvoju do danas. Također, govoriti će se o značaju i ulozi pomorskih agencija i agenata za pomorsku industriju i gospodarstvo kao cjelinu te o potencijalnim promjenama i razvoju istih kroz budućnost.

2. POMORSKA INDUSTRIJA

Pomorska industrija je izrazito važna pogotovo za današnje vrijeme. Da nema pomorske industrije i sektora kao takvog, današnje društvo ne bi moglo funkcionirati iz razloga što je danas cijelo gospodarstvo kao i sve sfere ljudskog života iznimno ubrzani. Većina ljudi i dalje nema percepciju koliko prilika ima u ovom sektoru i koliko je ovaj sektor značajan da bi cijelo gospodarstvo i sva svjetska trgovina funkcionirala na adekvatan način.¹

Ako gledamo kroz povijest, pomorska industrija broji konstantan rast u broju brodova, prihodu i kapacitetima. Također razvija se sve većom brzinom napretkom tehnologije i potrebom za živote ljudi te za gospodarstvo. Danas se 90% svjetskog transporta obavlja pomorskim putem, odnosno većina svjetske trgovine se događa zbog pomorske industrije.²

Osim što konstantno dolazi do porasta potrebe za klasičnim iskorištavanjima mora za prijevoz i trgovinu u modernom društvu sve više dolazi do potrebe drugih vrsta korištenja mora u ovom sektoru. To su bušotine nafte i razni drugi tipovi skladištenja nafte, plina i drugih derivata na moru. Zbog porasta broja ljudi iznimno je istaknuta potreba za tim tipom industrije jer su sve većoj količini ljudi potrebni energenti. To polje jako je podobno tehnološkom napretku, ali i povećanoj razini sigurnosti i regulativa.³

Isto tako, u modernom društvu jako je popularan koncept kružnih putovanja i kruzing industrije kao i rekreacijskih brodova, jahti i slično iz razloga što turizam naglo napreduje u svijetu te je to iznimno dobra prilika da se turizam poveže sa pomorskom industrijom.⁴

Gotovo sva roba i svi proizvodi koje koristimo za svakodnevni život prevoze se svjetskom flotom od preko 50 tisuća brodova svih mogućih namjena kako bi osigurali normalno funkcioniranje cijele svjetske trgovine i života ljudi.⁵

Pomorska industrija ima nemjerljivo veći značaj od dojma koji stječe većina ljudi. Ova industrija sadrži osim trgovačkih brodova mnoštvo tegljača, specijalnih brodova, offshore postrojenja, offshore brodova, istraživačkih brodova, brodova za kružna putovanja, nautički turizam, rekreacijske brodove, brodograditeljstvo, registre, luke, posrednike, agente i tako dalje. Pomorska industrija se također odvija i na jezerskim i riječnim područjima.⁶

¹ Maritime Sector, <https://www.windrosenetwork.com/Maritime-Sector> (02.06.2024.)

² Ibidem

³ Ibidem

⁴ Ibidem

⁵ Ibidem

⁶ The Maritime Industry, <https://www.sunymaritime.edu/aboutmaritime-industry-museum/maritime-industry> (02.06.2024.)

Samo u SAD-u je na raspolaganju oko 40 tisuća privatnih brodova koji su na raspolaganju za trgovinu u SAD-u i sa drugim zemljama svijeta te se prevozi preko 2 milijarde tona tereta godišnje. Već to je dovoljan pokazatelj koliko je pomorski sektor značajan za svjetsko gospodarstvo. Pomorska industrija je izrazito pridonijela razvoju svjetskog gospodarstva i trgovine kao perjanica transportne industrije u svijetu.⁷

⁷ The Maritime Industry, <https://www.sunymaritime.edu/aboutmaritime-industry-museum/maritime-industry> (02.06.2024.)

3. POMORSKE AGENCIJE

Pomorske agencije su ključne institucije za posredovanje između luka i brodara kojeg zastupaju, za posredovanje prilikom ukrcanja pomoraca, brigu za brod i tako dalje, ovisno o vrsti agencije i registriranih djelatnosti. Vode brigu o nizu zadataka kao što su organizacija svih operatera koji pružaju lučke usluge, prikupljanje podataka vezanih uz carinu i rješavanje potrebne dokumentacije za luku. Agencije isto tako komuniciraju s lukom i svim operatorima luke umjesto nalogodavca, organiziraju manipulaciju tereta i logističke pothvate. Bez njihove dobre organizacije cijelog plovidbenog i prekrcajnog procesa i brige za transportna sredstva globalna trgovina ne bi funkcionirala na adekvatan način.⁸

UPAH ili Udruga pomorskih agenata Hrvatske udruga je i pravna osoba koja je osnovana od strane ministarstva uprave. To je organizacija na državnoj razini koja brine za status pomorskih agenata u pomorskoj industriji. Sve pravne ili fizičke osobe koje se bave pomorskom agenturom mogu se učlaniti u ovu udrugu bez obzira jesu li domaće ili strane pomorske agencije. Sjedište udruge je u Rijeci i trenutno udruga broji 24 člana. Neki članovi imaju urede i izvan svojih sjedišta. Primarna uloga udruge je unapređenje i usklađenje pomorskih aktivnosti pomorskih agenata hrvatske. Te postupke obavljaju stručnjaci koji su ujedno i članovi udruge.⁹

ECASBA ili European Community of Shipbrokers and Agents je europsko udruženje agenata i brokera u pomorstvu. Osnovana je 1990. godine kao europski odbor, a sadašnje ime je dobila 1993. kad je službeno osnovana pod tim imenom u sustavu pododbora FONASBA-e. Zalaže se za sva poslovna pitanja i unapređenje struke agenata i ship brokera unutar pomorske industrije. Predsjednik ovog odbora je Marco Tak, dok je podpredsjednik Jean-Pascal Bidoire.¹⁰

Ova organizacija je izrazito značajno tijelo za pomorske agente i brokere iz razloga što ih promovira, pospješuje njihov rad i štiti ih zbog dobre komunikacije s Europskom komisijom i raznim drugim značajnim tijelima u Europskoj uniji. Surađuje s njima te komunicira na redovnoj bazi. Također, ECASBA je članica Radne skupine za prijevoznike koja je pokrenuta od eu-LISA-e, agencije Europske unije za tehnološku podršku te Grupe

⁸ Kumar Jha, A., Fundamentals of Shipping Agency, 24.08.2023., <https://www.seaandbeyond.com/blogs/maritime-shipping-agency> (01.06.2024.)

⁹ About us, <https://www.asbac.hr/en/about-us/> (01.06.2024.)

¹⁰ ECASBA, <https://www.fonasba.com/fonasba-member/ecasba> (10.06.2024.)

trgovinskih kontakata i još nekih. Članstvom u tim radnim skupinama unutar Europske unije pospješuje već naveden rad agenata i brokera.¹¹

Organizacija djeluje u sljedećim područjima:

- Carinski i administrativni postupci
- Elektroničko izvještavanje brodova, jedinstveni prozori i sustavi luka
- Izvještavanje o teretu, sigurnost, sigurnosne provjere i veterinarske provjere
- Imigracijska i vizna pitanja za pomorce i putnike¹²

FONASBA ili Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents je međunarodna organizacija pomorskih agenata i ship brokera koji djeluje na razini cijelog svijeta. Nastala je 1969. godine te joj je ključna svrha zastupanje stajališta pomorskih agenata i brokera u mnoštvu organizacija koje imaju neku vrstu direktnog ili posrednog utjecaja na njihovu djelatnost. Organizacija prati sve trendove kretanja tržišta kao i prilika u poslovanju, što pozitivnih, što negativnih, kao i promjena uvjeta u poslovanju agenata i brokera. Sukladno tome ih štiti te djeluje za njihov interes.¹³

FONASBA surađuje sa IMO-om ili Međunarodnom pomorskom organizacijom, UNCTAD-om ili Konferencijom Ujedinjenih naroda o trgovini i razvoju, BIMCO-m, Intertankom i drugima.¹⁴

Opće odredbe kojih se članovi moraju pridržavati:

- djelovati u skladu sa svim nacionalnim zakonima i drugim propisima zemalja u kojima posluju,
- strogo se pridržavati načela poštenja i integriteta,
- poslovati na zdrav i častan financijski način,
- osigurati da se svi poslovi načelnika koji se obrađuju rješavaju povjerljivo,
- surađivati s i doprinositi naporima nadležnih vlasti u borbi protiv svih nezakonitih aktivnosti kao što su, ali ne ograničavajući se na, pomorsku prijevaru i trgovinu zabranjenim drogama,
- pristati pružiti svu pomoć načelniku i kapetanu broda u osiguravanju, koliko je to moguće i podložno ograničenjima odgovornosti agenta, da se zakonske obveze broda prema odgovarajućim i relevantnim nacionalnim, regionalnim i međunarodnim vlastima izvršavaju na uredan i pravodoban način.¹⁵

¹¹ ECASBA, <https://www.fonasba.com/fonasba-member/ecasba> (10.06.2024.)

¹² Ibidem

¹³ ABOUT US, <https://www.fonasba.com/fonasba-member> (01.06.2024.)

¹⁴ Ibidem

¹⁵ CODE OF CONDUCT, <https://www.fonasba.com/fonasba-member/code-of-conduct> (14.06.2024.)

BIMCO je organizacija koja je osnovana 1905. godine. Sastoji se od preko 2000 članova od brodarskih kompanija do pomorskih agencija. Djeluje u 130 zemalja diljem svijeta te pospješuje trgovinu i poslovanje svih svojih članova. Njeni članovi sačinjavaju 62% svjetske tonaže u prijevozu tereta morem. Ima urede u nizu značajnijih svjetskim gradovima kao što su London, Šangaj, Kopenhagen i drugi. Cilj joj je stvoriti stabilnu pomorsku industriju i trgovinu nastojanjem da se unaprijedi poslovna praksa njenih članova i davanjem raznih naputaka za unapređenje iste. Takvim zalaganjem nastoji osigurati održivo poslovanje svojih članova sada kao i kroz budućnost.¹⁶

¹⁶ ABOUT US AND OUR MEMBERS, <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members> (10.06.2024.)

4. ANALIZA DOPRINOSA POMORSKOG AGENTA RAZVOJU POMORSKE INDUSTRIJE

4.1. POMORSKI AGENT: DEFINICIJA, OVLAŠTENJA, PRAVA I DUŽNOSTI

Pomorski agent je osoba ili registrirana firma koja rješava svu dokumentaciju vezanu za poslovanje broda odnosno broдача. Te poslove obavlja za svoj račun ili račun nalogodavca koji ga angažira.¹⁷

Pomorski agent kada sklapa ugovor s nalogodavcem taj ugovor mora biti sklopljen u pisanom obliku ukoliko agent to zatraži. Ugovor se može sklopiti na način da nalogodavac angažira agenta samo da mu obavi određeni posao ili da nalogodavac i agent sklope ugovor o općoj agenciji što bi značilo da agent imenovan ugovorom odrađuje sve pomorsko agentske poslove za račun nalogodavca do isteka ugovora.¹⁸

Pomorskom agentu se u svakom pravnom sustavu prihvaća pravo na naknadu troškova i pravo na nagradu odnosno proviziju. Nekad je agentu prihvaćeno i pravo na predujam, ali to se nužno ne svrstava pod posebnu kategoriju nego se obuhvaća pravom na naknadu troškova i nagradu. Razlika je samo u vremenu plaćanja.¹⁹

U mnogim drugim zemljama postoje i pravo zaloga te pravo pridržaja. Na primjer, talijansko pravo pomorskom agentu prepoznaje pravo na privilegij i retenciju, odnosno na pridržaj nad principalovim novcem koji se nalazi kod njega. Još neke zemlje koje priznaju pravo na retenciju su Francuska, Švicarska, Španjolska i druge.²⁰

Treba naglasiti dužnosti koje se odnose samo na pomorskog agenta iz razloga što djelatnost pomorskog agenta ne obuhvaća sve dužnosti trgovačkog posrednika, kao što je, na primjer, vođenje trgovačkog dnevnika koje se naznačuje u građanskom pravu.²¹

Dužnosti pomorskih agenata možemo podijeliti na sljedeći način:

- dužnost postupanja pažnjom urednog i dobrog gospodarstvenika
- dužnost obavještavanja nalogodavca o stanju na tržištu te provođenju poslovanja prema nalogu
- dužnost postupanja prema nalogu nalogodavca

¹⁷ Opći uvjeti, <https://asbac.hr/opci-uvjeti/> (03.06.2024.)

¹⁸ Ibidem

¹⁹ Borčić, V., *Pomorski agent*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1992., p. 48.

²⁰ Ibidem

²¹ Ibidem, p. 56.

- dužnost podnošenja obračuna nalogodavcu.²²

Od prethodno navedenih dužnosti nije potrebno posebno navoditi kako se agent mora zalagati za nalogodavčev interes i da mora čuvati tajne o njihovom poslovanju, jer se te dužnosti mogu obuhvatiti dužnostima postupanja pažnjom urednog i dobrog gospodarstvenika, međutim, u Zakonu o obveznim odnosima se ta obveza posebno navodi kao dužnost.²³

Možemo još istaknuti dužnost osobnog obavljanja dužnosti pomorskog agenta. U svrhu ove dužnosti agent ima pravo imenovati podagenta koji obavlja poslove umjesto agenta.²⁴

U konačnici, dužnost pomorskog agenta koji je imenovan od strane određenog principala odnosno nalogodavca da ga „upozna” te da na taj način može svoje znanje koje se odnosi na tog principala bolje implementirati u poslovanje.²⁵

4.2. ODGOVORNOST POMORSKOG AGENTA

Pomorski agent je odgovoran nalogodavcu za svaki propust ili štetu koju je učinio on direktno ili njegovi djelatnici. Ukoliko do štete ili propusta dođe nemarnom radnjom neke treće osobe s kojom je agent radio, agent nije odgovoran za takvu štetu osim ako je evidentno loše odabrao osobu za suradnju u određenom poslu.²⁶

Odgovornost agenta može biti ugovorna ili izvanugovorna. Najčešće pomorski agent ima izvanugovornu odgovornost prema drugim osobama koje čine njegovo poslovanje. U slučaju oba tipa odgovornosti uvijek se mora odrediti osoba koja zaslužuje naknadu štete, osoba koja mora naknaditi štetu te visina odgovornosti za neki događaj.²⁷

Odgovornost pomorskog agenta odnosi se na njegovu odgovornost prema nalogodavatelju (principalu) i prema drugim osobama s kojima dolazi u kontakt. Prema principalu, njegova odgovornost može biti ugovorna i izvanugovorna, dok je prema ostalim osobama uglavnom izvanugovorna, osim u slučaju kada agent sklopi ugovor u svoje ime.²⁸

U izvanugovornim odnosima, pravo na naknadu štete ima osoba koja je pretrpjela štetu činjenjem ili propustom štetnika, dok pravo na naknadu u ugovornim odnosima ima

²² Borčić, V.: op. cit., p. 56.

²³ Ibidem

²⁴ Ibidem

²⁵ Ibidem

²⁶ Opći uvjeti, <https://asbac.hr/opci-uvjeti/> (03.06.2024.)

²⁷ Borčić, V.: op. cit., p. 65.

²⁸ Borčić, V., *Ugovor o pomorskoj agenciji: Komentar Pomorskog zakonika*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1999., p. 65.

osoba određena ugovorom, kao što su pomorski agent ili principal u ugovoru o pomorskoj agenciji. Osoba koja zahtijeva naknadu štete mora dokazati nastalu štetu.²⁹

Svako djelovanje ili propust koji uzrokuje štetu drugoj osobi naziva se štetnom radnjom. Stoga, za odgovornost pomorskog agenta potrebno jest da je njegovo djelovanje ili propust prouzročilo štetu principalu ili trećoj osobi. Primjer pozitivne radnje koja može uzrokovati štetu je prekoračenje ovlasti, dok se propust odnosi na neizvršavanje prethodno propisane ili ugovorene radnje.³⁰

Da bi odgovornost za štetu bila priznata, mora postojati stvarna šteta, koja nastaje kad je povrijeđeno nečije pravo ili interes. Šteta može biti izravna ili posredna, te pozitivna ili negativna. Između štetne radnje i nastale štete mora postojati uzročnost, odnosno moraju biti u uzročnoj vezi.³¹

4.3. UGOVOR O POMORSKOJ AGENCIJI – BITAN PRAVNI IZVOR DJELOVANJA POMORSKIH AGENATA

Prilikom sklapanja ugovora potrebno je definirati sve sastavnice u ugovoru donesene s voljom obje strane te sadržaj i oblik ugovora moraju biti dobro definirani.³²

Ugovor je sklopljen u trenutku kada se obje strane ugovora usuglase sa svim bitnim sastavnicama ugovora prema članku 26. Zakona o obveznim odnosima. Dogovor obje strane nije dovoljan prilikom predaje stvari, ali kod sklapanja ugovora o pomorskoj agenciji dovoljno je da se obje strane dogovore o relevantnim sastavnicama.³³

Bitni sastojci ugovora se donose na temelju vrste posla ili propisima, no obje strane ih mogu proširiti i dodati neke dodatne sastojke koje smatraju bitnim za posao definiran tim ugovorom.³⁴

Na početku, prije sklapanja ugovora, jedna stranka mora obznaniti bitne sastojke ugovora u obliku ponude što druga strana može i ne mora prihvatiti. Da bi ponuda vrijedila i bila u skladu sa Zakonom o obveznim odnosima mora se sastojati od namjere ponuditelja i bitnih sastavnica ugovora.³⁵

Tijekom sklapanja ugovora najčešće su prisutne obje strane ugovora. Pravo dozvoljava u većini slučajeva sklapanje ugovora o pomorskoj agenciji i preko

²⁹ Borčić, V.: op. cit., p. 65.

³⁰ Ibidem

³¹ Ibidem

³² Ibidem, p. 5.

³³ Ibidem

³⁴ Ibidem

³⁵ Ibidem

komunikacijskih sredstva kao što je telefon, ali i preko računala odnosno izjednačava te načine sklapanja ugovora sa sklapanjem ugovora na licu mjesta.³⁶

Razlikujemo dva najznačajnija tipa ugovora između nalogodavca i pomorskog agenta. Prvi je AAA ili *Agency Appointment Agreement* (Ugovor o imenovanju agenta).

- Prvenstveno se koristi za lučku agenturu.
- To je tipizirani obrazac.
- Nastao je 2017. Godine.
- Pokrenut je od strane BIMCO-a i FONASBA-e.
- Glavna svrha ovog ugovora je specifično definiranje svih obaveza koje obje strane ugovora imaju jedna prema drugoj.³⁷

Ugovor sadrži:



- Obveze agenta
- Obveze nalogodavca
- Odgovornost obje strane
- Osnovne odredbe ugovora
- Pravo i jurisdikcija na temelju čijih uvjeta se ugovor sklapa.³⁸

³⁶ Borčić, V.: op. cit., p. 6.

³⁷ FONASBA AND BIMCO LAUNCH NEW AGENCY AGREEMENT, 05.12.2017., <https://www.fonasba.com/2017/news/fonasba-and-bimco-launch-new-agency-agreement> (11.06.2024.)

³⁸ FONASBA AND BIMCO LAUNCH NEW AGENCY AGREEMENT, 05.12.2017., <https://www.fonasba.com/2017/news/fonasba-and-bimco-launch-new-agency-agreement> (11.06.2024.)

Primjer AAA tipiziranog obrasca:

| | | | |
|--|--|--|--|
|   | | AGENCY APPOINTMENT AGREEMENT PART I | |
| | | 1. Date of Agreement | |
| 2. Agent (full style and address) | | 3. Principal (full style and address) | |
| FONASBA Quality Standard Certification <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No | | | |
| 4. Vessel | | 5. Port(s) of call | |
| Name: IMO number: | | | |
| 6. Estimated time of arrival | | 7. Purpose of call | |
| 8. Services (tick the boxes to apply) (Clause 3) | | 9. Agent's bank details | |
| <input type="checkbox"/> Inward Clearance of Vessel <input type="checkbox"/> Outward Clearance of Vessel <input type="checkbox"/> Cargo Operations <input type="checkbox"/> Husbandry <input type="checkbox"/> Other (specify) | | Currency: Bank: Address: Account Number: Account Name: IBAN: BIC/SWIFT code: | |
| 10. Remuneration (See Annex A) | | 11. Funding (See Annex B) | |
| 12. Agent contact details | | 13. Principal contact details | |
| 14. Dispute Resolution (Clause 18 BIMCO Dispute Resolution Clause state (a), (b), (c), or (d); if (c) agreed state Singapore or English law; if (d) agreed, governing law and place of arbitration must be stated) | | | |
| 15. Additional Clauses, if any | | | |
| Signature and Company Stamp (Agent) | | Signature and Company Stamp (Principal) | |

Copyright © 2017 FONASBA. Published jointly by BIMCO and FONASBA. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this document will constitute an infringement of FONASBA's copyright.

39

Druga vrsta ugovora je GAA ili *General Agency Agreement* (Ugovor o općoj agenciji).

- Tipizirani obrazac.
- Donesen također 2017.
- Donesen od strane FONASBA-e.
- Potvrđen od strane BIMCO-a.
- Ovaj ugovor služi za imenovanje agenta na dugi vremenski period.
- Sastoji se od dva dijela.

³⁹ FONASBA AND BIMCO LAUNCH NEW AGENCY AGREEMENT, 05.12.2017., <https://www.fonasba.com/2017/news/fonasba-and-bimco-launch-new-agency-agreement> (11.06.2024.)

- Prvi dio ugovora se sastoji od svih elemenata ugovora dok se drugi dio sastoji od prava i uvjeta koji definiraju ugovor.⁴⁰

Sadržaj ugovora je podjednak AAA ugovoru.

Primjer GAA tipiziranog obrasca:

| | | | |
|--|--|--|--|
|   | | GENERAL AGENCY AGREEMENT PART I | |
| 1. Date of Agreement | | | |
| 2. Agent (full style and address) FONASBA Quality Standard Certification <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No | | 3. Principal (full style and address) | |
| 4. Commencement date/Period | | 5. Notice of termination | |
| 6. Territory | | 7. Trade | |
| 8. Activities (tick the boxes to apply) (Clause 7 and Annex C) <input type="checkbox"/> Marketing and sales <input type="checkbox"/> Port agency <input type="checkbox"/> Husbandry agency <input type="checkbox"/> General agency <input type="checkbox"/> Documentation <input type="checkbox"/> Other (specify) | | 9. Remuneration (See Annex A) | |
| | | 10. Funding (See Annex B) | |
| | | 11. Liability cap (Clause 19(a)(ii)) Applies only if an amount is stated; if left blank, Clause 19(a)(i) applies. | |
| 12. Agent's bank details Currency: Bank: Address: Account Number: Account Name: IBAN: BIC/SWIFT code: | | 13. Principal's bank details Currency: Bank: Address: Account Number: Account Name: IBAN: BIC/SWIFT code: | |
| 14. Agent contact details | | 15. Principal contact details | |
| 16. Dispute Resolution (Clause 28 BIMCO Dispute Resolution Clause state (a), (b), (c) or (d); if (c) agreed state Singapore or English law; if (d) agreed, governing law and place of arbitration must be stated). | | | |
| 17. Additional Clauses, if any | | | |
| It is mutually agreed that this Agreement shall be performed subject to the conditions contained herein consisting of Part I, Part II and Annexes A (Remuneration), B (Funding) and C (Activities). In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II and Annexes A, B and C to the extent of such conflict but no further. | | | |
| Signature and Company Stamp (Agent) | | Signature and Company Stamp (Principal) | |

Copyright © 2017 FONASBA. Published jointly by BIMCO and FONASBA. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this document will constitute an infringement of FONASBA's copyright. Explanatory notes are available from www.bimco.org.

⁴⁰ FONASBA AND BIMCO LAUNCH NEW AGENCY AGREEMENT, 05.12.2017., <https://www.fonasba.com/2017/news/fonasba-and-bimco-launch-new-agency-agreement> (11.06.2024.)

⁴¹ Ibidem

4.4. TRAJANJE I PRESTANAK UGOVORA O POMORSKOJ AGENCIJI

Trajanje ugovora o pomorskoj agenciji može se odrediti ugovorom, propisima, običajem ili pravilima struke. Ugovorom se može definirati je li sklopljen za određeni posao ili poslove, na određeno ili neodređeno vrijeme. Ugovor koji se najčešće sklapa jest ugovor o posebnoj agenciji, koji vrijedi samo za određeni posao ili određene poslove, primjerice kada brodar daje agentu nalog za vrijeme boravka broda u luci.⁴²

O ugovoru na određeno vrijeme se radi ako je trajanje ugovora vremenski određeno, te ako nije, radi se o ugovoru na neodređeno vrijeme. Ugovori o generalnoj agenciji obično se sklapaju na određeno ili neodređeno vrijeme.⁴³

Važno je znati trajanje ugovora jer to utječe na način njegovog prestanka. U građanskom pravu ugovori u pravilu prestaju ispunjenjem, sporazumnim raskidom ili jednostranim raskidom. Ispunjenje znači da su stranke izvršile svoje obveze iz ugovora. Sporazumni raskid nastupa kada se stranke dogovore o prekidu ugovora, što zapravo predstavlja novi ugovor. Takav raskid se može obaviti u bilo kojem obliku i naziva se storniranje ugovora. Djelomično ispunjen ugovor se može raskinuti samo u neispunjenom dijelu. Ukoliko je ugovor ispunjen, stranke ga više nemaju pravo sporazumno raskinuti.⁴⁴

Stranke mogu jednostrano raskinuti ugovor ako ne mogu postići sporazum. Jednostrani raskid ugovora nastaje kada ga zatraži jedna od stranka ugovornica. Ta vrsta raskida ugovora može biti opravdana i samovoljna. Opravdani razlozi za raskid ugovora mogu biti ugovorni ili zakonski, dok samovoljni raskid nastaje kada stranke ne navodi ili navodi neopravdane razloge. Ugovori često sadrže uobičajene načine jednostranog raskida poput odustanka i otkaza ugovora. Pravo dopušta jednostrani raskid u slučajevima kada se ugovorne obveze ne realiziraju.⁴⁵

Još jedan od način prestanka ugovora je i nestanak subjekta, poput smrti fizičke osobe ili nestanka pravne osobe (stečaj, brisanje iz registra). To vrijedi i za prestanak djelovanja pravne osobe, pri čemu treba provjeriti jesu li stranke imale pravne slijednike. Ugovor također može prestati i zbog propasti objekta koji je predmet ugovora ili zbog ništavnosti samog ugovora.⁴⁶

Nevaljani pravni poslovi dijele se na nepostojeće, apsolutno ništavne i relativno ništavne odnosno pobojne poslove. Nepostojeći ugovori nemaju bitne sastojke za valjanost

⁴² Borčić, V.: op. cit., p. 70.

⁴³ Ibidem

⁴⁴ Ibidem, p. 70. – 71.

⁴⁵ Ibidem, p. 71.

⁴⁶ Ibidem

i nemaju pravni učinak. Ništavni ugovori, iako formalno ispravni budući da imaju sve bitne sastojke, nemaju pravni učinak jer su protivni javnom interesu i moralu. Apsolutno ništavni poslovi nemaju pravnu zaštitu i na njih se pazi po službenoj dužnosti, dok na relativnu ništavnost mora prigovoriti neka od zainteresiranih stranaka zbog zablude, prijetnje, prijevare ili ograničene poslovne sposobnosti.⁴⁷

Ugovor sklopljen na određeno vrijeme prestaje istekom tog vremena bez potrebe za dodatnim radnjama.⁴⁸

4.4.1. Prestanak ugovora o pomorskoj agenciji sklopljenog za određeni posao ili za određene poslove

Ugovor o pomorskoj agenciji sklopljen za određeni posao prestaje ispunjenjem tog posla. Na primjer, ugovor može prestati kada pomorski agent preveze ili otpremi određeni brod ili sklopi ugovor o prijevozu ili kupoprodaji broda za brodara. Takav ugovor može također prestati sporazumnim raskidom ili jednostranim raskidom, osim ako nije ugovoreno da jednostrani raskid nije moguć.⁴⁹

Ugovor o pomorskoj agenciji sklopljen za određeni posao može prestati na tri načina; smrću jedne stranke, nestankom pravne osobe ili konfuzijom, što se događa kada pomorski agent postaje brodar broda za koji je prethodno sklopio ugovor. Ukoliko nije drugačije dogovoreno, ako ugovor prestane zbog smrti pomorskog agenta ili brodara, obveze prelaze na njegove pravne slijednike.⁵⁰

Ugovor također može prestati zbog propasti objekta ugovora, primjerice, ako brod prestane postojati. U tom slučaju, pomorski agent može imati pravo na proviziju za obavljeni posao.⁵¹

Apsolutna i relativna ništavnost također mogu biti razlozi za prestanak ugovora o pomorskoj agenciji. Apsolutno ništavni ugovori nemaju pravne učinke od početka (*ex tunc*), a relativno ništavni ugovori prestaju od trenutka kada se proglašavaju ništavnima (*ex nunc*).⁵²

⁴⁷ Borčić, V.: op. cit., p. 71. – 72.

⁴⁸ Ibidem, p. 72.

⁴⁹ Ibidem

⁵⁰ Ibidem, p. 73.

⁵¹ Ibidem

⁵² Ibidem

4.4.2. Prestanak ugovora o pomorskoj agenciji sklopljenog na određeno vrijeme

Ugovor o pomorskoj agenciji sklopljen na određeno vrijeme obično prestaje istekom ugovorenog razdoblja. Ovakvi su ugovori česti, osobito kod brodarskih ugovora o prijevozu stvari ili osoba na određeno vrijeme.⁵³

Ugovor sklopljen na određeno vrijeme može prestati na razne načine, osim ispunjenjem, jer ispunjenje nije vezano uz određenu radnju već uz istek vremena. Ugovori o posebnoj pomorskoj agenciji sklapaju se za određeni posao, dok se ugovori o općoj agenciji sklapaju na određeno vrijeme.⁵⁴

4.4.3. Prestanak ugovora o pomorskoj agenciji sklopljenog na neodređeno vrijeme

Ugovor o pomorskoj agenciji na neodređeno vrijeme se često sklapa u okviru generalne agenture, koja ima prostorno ograničenje, ali ne i vremensko. Takav ugovor prestaje istekom otkaznog roka koji mogu odrediti obje stranke. Ako otkazni rok nije definiran u ugovoru, određuje se primjeren rok za prestanak ugovora na temelju okolnosti svakog pojedinog slučaja. Ugovori na neodređeno vrijeme prestaju otkazom, a ne ispunjenjem ili istekom vremena.⁵⁵

Za ugovore o pomorskoj agenciji obično nije propisana posebna forma, osim ako to stranke izričito ne zahtijevaju. Stoga, pisano sklopljen ugovor o pomorskoj agenciji može biti raskinut usmeno ili konkludentnim radnjama. Ipak, za ugovor o općoj agenciji, koji mora biti sklopljen u pisanom obliku, raskid mora također biti u pisanom obliku.⁵⁶

⁵³ Borčić, V.: op. cit., p. 75.

⁵⁴ Ibidem

⁵⁵ Ibidem

⁵⁶ Ibidem

4.5. OPĆI UVJETI POSLOVANJA POMORSKIH AGENATA

Pomorski agent dobiva mogućnost obavljanja djelatnosti kada se upiše u upisnik pomorskih agenata. Taj upisnik vodi lučka kapetanija koja se nalazi te je odgovorna u tom području u kojem pomorski agent ima svoje sjedište. Lučka kapetanija izdaje iskaznicu pomorskom agentu s kojom on potvrđuje da je sposoban za obavljanje pomorsko agencijske djelatnosti i da je upisan u upisnik.⁵⁷

Temeljni pravni izvori o pomorskoprometnom međunarodnom agentu su:

- poslovni običaji,
- sudska praksa,
- pravila starijeg prava,
- opće uzance,
- posebne uzance,
- zakoni,
- podzakonski akti.⁵⁸

Za obavljanje djelatnosti pomorskog agenta značajni izvori prava u Republici Hrvatskoj su:

- Pomorski zakonik
- Opći uvjeti poslovanja pomorskih agenata
- Zakon o vanjskotrgovinskom poslovanju
- Zakon o obveznim odnosima.⁵⁹

Postoji još nekoliko odredbi značajnih za određivanje tarifa za odrađivanje pomorsko agencijske djelatnosti. Njih sadrže Tarife agencijskih usluga u lukama Hrvatske. Te odredbe se također smatraju autonomnim izvorom prava.⁶⁰

Pomorski agenti se okupljaju u organizacije kao što su FONASBA, ECASBA, UPAH, BIMCO i tako dalje, u svrhu unapređenja njihove djelatnosti, donošenja novih propisa i općih uvjeta poslovanja te reguliranja tarifa za odrađene poslove sukladno tržištu i novim zahtjevima.⁶¹

⁵⁷ Dundović, Č., *Pomorski sustav i pomorska politika*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003., p. 160.

⁵⁸ Ibidem

⁵⁹ Ibidem

⁶⁰ Ibidem

⁶¹ Ibidem

Opće uvjete poslovanja pomorskih agenata u Republici Hrvatskoj donosi Udruga pomorskih agenata Hrvatske. Njima se određuju odnosi pomorskih agenata i nalogodavca na međunarodnoj i narodnoj razini.⁶²

Tradicionalni posao pomorskog agenta kao organizatora dolazaka, prekrcaja i odlazaka iz luka.⁶³

Pomorska industrija sustav koji sadrži mnoštvo podsustava i podsegmenata koji čine cjelinu. Svaki od tih sustava unutar ove cjeline ima specifičan način stvaranja kapitala te pretvara kapital iz jednog oblika u drugi. Brodar, na primjer, svoj ekonomski kapital koristi za razvoj ljudstva, koje stvara dodatni kapital koji se potencijalno koristi u nekom drugom segmentu poslovanja te se na taj način zatvara krug pomorske industrije kao takve.⁶⁴

Pomorski agenti donose dvije vrste kapitala u svojem poslovanju. Jedan je društveni kapital. Što znači da imaju mnoštvo kontakata i poznanstava u struci i u luci. Najčešće su smješteni, odnosno imaju svoje zaposlenike u području tog grada u kojem se luka nalazi te na taj način dolaze do prije navedenih kontakata za uspješno obavljanje osnovnih kao i specifičnih poslova i usluga.⁶⁵

Druga vrsta kapitala je organizacijski kapital koji agenti moraju imati razvijen da bi uspješno organizirali dolazak, odlazak, sve poslove broda u luci koju jako dobro poznaju te lokalne propise i posebnu dokumentaciju vezanu uz tu luku.⁶⁶

4.6. TIPOVI POMORSKIH AGENATA S OBZIROM NA POSLOVE I DUŽNOSTI KOJE OBAVLJAJU U SUSTAVU POMORSKE INDUSTRIJE

Bez obzira na razna mišljenja da pomorska agencija postoji još od davne prošlosti, pomorski agenti se pojavljuju tek u zadnjem periodu velikog razvoja pomorske industrije prilikom sve veće specijalizacije poslova u pomorskom sektoru.⁶⁷

Kroz prošlost, brodar je bio i vlasnik broda i zapovjednik, pronalazio je poslove, teret i tako dalje. Sve većim razvojem pomorskog sektora i povećanjem obujma posla brodovlasnik je prešao na kopno i bavio se upravljanjem cijelog pomorskog pothvata i organizacijom s obale. U tom periodu, zapovjednik je preuzeo posao organizacije posla na

⁶² Dundović, Č., op. cit., p. 160.

⁶³ Rethinking maritime businesses for the digital age: the evolving role of ship agents, 16.03.2020., <https://unctad.org/news/rethinking-maritime-businesses-digital-age-evolving-role-ship-agents> (11.06.2024.)

⁶⁴ Ibidem

⁶⁵ Ibidem

⁶⁶ Ibidem

⁶⁷ Dundović, Č.: op. cit., p. 155.-156.

brodu, ali je i dogovarao prijevoz tereta, prekrcaj tereta i imao je ulogu pomorskog agenta danas samo s užim opisom posla.⁶⁸

Nakon toga pojavila se sve veća potreba za specijalnom osobom koja iz luke obavlja specijalne poslove organizacije tereta, potpisivanja raznih dokumenata i slično. Ta osoba je nakon određenog vremena postala standardna osoba koja zastupa broдача odnosno nalogodavca te je postao nezamjenjivi član u pomorskom poslovanju.⁶⁹

Prve informacije o pomorskom agentu se pronalaze u zakonima nekih država iz 19. stoljeća, ali pravi pojam modernog pomorskog agenta se javlja tek u 20. stoljeću.⁷⁰

Pomorske agente je brodovlasnik imenovao nakon što je došla potreba za izdvajanjem te specijalne djelatnosti. To se počelo dešavati nakon što su brodari počeli imati sve veću flotu brodova u 19. stoljeću naglim razvojem pomorskog prometa zbog industrijske revolucije, koji su ticali sve veći broj luka te koji su plovili u linijskoj, ali i u tramp plovidbi. Prilikom tog rasta flote dolazi do potrebe za imenovanjem osobe koja za račun broдача obavlja sve pravne i organizacijske poslove u luci umjesto broдача iz razloga što broдар nije mogao fizički biti dostupan u svakom trenutku u svakoj luci.⁷¹

Od 20. stoljeća do danas, pomorsko agencijska djelatnost je u punom zamahu te pomorski agenti od tada opravdavaju svoju ulogu definiranu tim pojmom.⁷²

Primarne odgovornosti pomorskih agenata uključuju:

Veza s lukom i terminalom: Pomorski agenti su ključni u kontaktu i u poslovima između brodova i lučkih operatora i ostalih pomorskih sudionika. Oni olakšavaju svu dokumentaciju, potpisivanje ugovora i komunikaciju između luka, terminala i brodova.

Izlazak i ulazak u luku: Pomorski agenti su zaduženi za brigu o papirologiji i postupke vezane za ulazak i izlazak brodova u i iz luke te za prikupljanje svih dozvola i dobivanje odobrenja za cirkulaciju lukom.

Usluge pilotaže i tegljenja: Agenti osiguravaju tegljače i pilote za brodove kako bi plovidba unutar luka bila sigurnija.

Dogovaranje pristaništa: Dogovaraju s lučkim vlastima i terminalom na kojem točno mjestu će brod pristati unutar luke.

⁶⁸ Dundović, Č.: op. cit., p. 155. - 156.

⁶⁹ Ibidem

⁷⁰ Ibidem

⁷¹ Ibidem

⁷² Ibidem

Najnovije informacije u stvarnom vremenu: Pomorski agenti su ključne osobe koje informiraju vlasnika broda ili čartera o svim najnovijim informacijama vezanim uz brod i njegovu eksploataciju.

Rukovanje teretom: Posredno upravljaju utovarom i istovarom tereta na način da se to obavi u najboljem mogućem obliku i sukladno propisima.

Inspekcije tereta: Organiziraju inspekcijske preglede tereta kako bi vidjeli je li sve sukladno dokumentaciji i u urednom stanju.

Carinske i imigracijske procedure: Pomažu prilikom imigracijskih i carinskih postupaka, predocjenjem svih bitnih podataka i dokumentacije o posadi i teretu.

Dokumentacija: Obavljaju ključnu ulogu u kreiranju sve potrebne dokumentacije i papirologije potrebne za luku i sve druge sudionike pomorskog pothvata.

Financijske i administrativne usluge: Pomorski agenti redovno za račun nalogodavca plaćaju lučke pristojbe i razne druge naknade koje nalogodavac mora pokriti za svoj brod.

Briga o posadi: Vode računa o posadi u svezi sa svom potrebnom dokumentacijom, ukoliko im je potrebna medicinska pomoć ili opskrba broda hranom i raznim drugim potrepštinama za posadu.

Opskrba: Organiziraju opskrbu svim potrebnim stvarima za brod, svu potrebnu opremu, gorivo, namirnice za posadu te sve ostale potrepštine.

Odlaganje otpada: Organiziraju otpremu otpada u luci koji se nakupi na brodu prilikom putovanja na adekvatan i ekološki prihvatljiv način.

Popravci i održavanje: Prilikom potrebe za popravcima i servisiranjem broda pomorski agenti pomažu u organizaciji serviseru, usluga i narudžbi potrebnih dijelova.

Sigurnosne usluge: Osiguravaju sigurnost broda dok brod obitava u luci te su u dobroj komunikaciji sa sudionicima koji su zaduženi za sigurnost u luci i na brodu.

Hitni odgovori: U slučaju hitnih situacija ili nesreća zaduženi agent može pomoći u organiziranju hitnih službi i ostalih sudionika koji su relevantni prilikom hitnih situacija.⁷³

Pomorski agenti su od vitalnog značaja prilikom organizacije složenih procesa u luci, prilikom prihvata broda, i svim ostalim procesima koje brod mora proći prilikom perioda u luci, ali i na putovanju. Agenti iznimno dobro poznaju luku u kojoj posluju te su jako važni prilikom rješavanja svih ugovora i dokumentacije zbog svog iznimno dobrog poznavanja procesa u luci i lokalnih i državnih propisa. Svaki dobar agent nastoji maksimalno skratiti

⁷³ Shipping Agent, <https://www.maritimeoptima.com/shipping-academy/ship-agents> (10.06.2024.)

vrijeme broda u luci i olakšati nalogodavcu taj proces kao i proces svih ugovora koji prate teret, brod i posadu prilikom eksploatacije broda.⁷⁴

4.6.1. Agent posrednik

Zadaća agenta posrednika je, kao što sam naziv sugerira, posredovanje prilikom zaključivanja ugovora o pomorskim prijevoznim i drugim poslovima te kod zaključivanja ugovora u slobodnoj i linijskoj plovidbi.⁷⁵

4.6.1.1. Linijski agent

Prethodno spomenuti agenti čiji se posao sastoji od zaključivanja ugovora u linijskoj plovidbi, poznati su i pod nazivom booking agenti. Jedan od njihovih najvažnijih zadataka jest ugovaranje brodskog prostora u određenim svjetskim lukama ili trgovačkim centrima za račun linijskog brodarar. Zbog specifičnosti linijskog poslovanja i booking službe, veliki svjetski linijski brodari često posjeduju vlastite agente u najvećim i najvažnijim svjetskim lukama. Ukoliko određeni linijski brodar koristi usluge samostalnog agenta putem ugovora o agenturi, taj agent pokriva određeni teritorij te ima pravo na proviziju za svaki posao bukiranja na tom određenom području, neovisno o njegovom direktnom sudjelovanju u istom. Linijski brodar ima mogućnost zapošljavanja više agenata na istom teritoriju, no agent smije zastupati samo jednog principala, osim ako dobije suglasnost trenutnog principala za zastupanje dodatnih klijenata.⁷⁶

Za zaključenje poslova u linijskoj plovidbi, pomorski agent izdaje potvrdu osobi kojoj je osigurao prostor za robu na određenom linijskom brodu. Ta je potvrda poznata pod nazivom “*cargo booking note*”. Kasnije, kada se roba ukrca, na temelju navedene potvrde izdaje se teretnica. Pomorski agent stječe pravo na nagradu već samim izdavanjem “*cargo booking note*”, neovisno o tome je li teret stvarno ukrčan ili nije.⁷⁷

Kada linijski brodari žele ili trebaju održavati dugoročne poslovne odnose s određenim agentom, obično to ostvaruju sklapanjem agencijskog ugovora prema unaprijed pripremljenoj standardnoj ugovornoj formi. Najpoznatija takva standardna ugovorna forma je ona uspostavljena od strane Federacije nacionalnih udruženja brodarskih brokera i agenata (*The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents*), poznata kao

⁷⁴ Shipping Agent, <https://www.maritimeoptima.com/shipping-academy/ship-agents> (10.06.2024.)

⁷⁵ Ivošević, B., Orlandić, R., *Pomorsko agencijsko poslovanje*, Fakultet za mediteranske poslovne studije, Tivat, 2011., p. 43

⁷⁶ Ibidem

⁷⁷ Ibidem, p. 43. - 44.

standardni linijski i opći agencijski ugovor (*Standard Liner and General Agency Agreement*). Ovaj ugovor odobren je od strane BIMCO-a, a trenutno je na snazi revidirana verzija iz 2001. godine. Navedeni se ugovor sklapa između generalnog linijskog agenta i linijskog broдача, koji je njegov principal, za sve pomorske usluge brodova u vlasništvu ili čarteru principala, koji obavljaju linijski servis na teritoriju generalnog agenta te linijama navedenima u ugovoru.⁷⁸

Ugovor obuhvaća sve poslove kako linijskog tako i lučkog agenta. Osnovni zadaci u poslovima linijskog agenta su marketing i prodaja, odnosno akvizicija brođskog prostora (točka 3.1. Ugovora), dok točka 3.2. pokriva sve poslove lučkog agenta. U Ugovoru su regulirani i kontejnerski i Ro/Ro promet te, kao i svi generalni agencijski ugovori, pitanja obračuna s principalom i načina financiranja.⁷⁹

Ugovor se sklapa na određeno vrijeme, ali nakon isteka tog roka nastavlja važiti sve dok ga jedna od ugovornih strana ne otkáže. Otkaz mora biti u pisanoj formi, a ugovor predviđa rok u kojem ugovor prestaje nakon otkazivanja.⁸⁰

Prema općim uvjetima iz ugovora, ugovor pokriva sve opće agencijske poslove vezane uz pružanje kvalitetne usluge na brodu ili brodovima na ugovorenom teritoriju, uključujući marketing, računovodstvene i financijske usluge. Poslovi lučkog agenta (prihvat i otprema broда) koje obavlja generalni agent, moraju biti predmet posebnog ugovora, kao i poslovi angažiranja posebnih agenata u unutrašnjosti, ako za tim postoji potreba.⁸¹

Generalni agent neće prihvatiti zastupanje drugog linijskog broдача na istom teritoriju, niti sudjelovati u aktivnostima koje su u suprotnosti s principalovim transportnim poslovanjem, osim ako za to ne dobije pismeni pristanak principala. S druge strane, ugovor predviđa da principal neće angažirati drugog agenta za poslove obuhvaćene ugovorom.⁸²

Opći uvjeti predviđaju da će se za sve ono što nije regulirano zaključenim ugovorom primjenjivati lokalni opći uvjeti poslovanja i običaji teritorija za koji je ugovor sklopljen, a agent se obvezuje upoznati principala s tim uvjetima. Također, u državama gdje postoje propisi o zaštiti i regulaciji agencijskog poslovanja, generalni agent ima pravo koristiti te propise, ali ugovorom se njihova primjena može isključiti. Naravno, mogućnost isključenja

⁷⁸ Ivošević, B., Orlandić, R., op. cit., p. 44.

⁷⁹ Ibidem

⁸⁰ Ibidem

⁸¹ Ibidem

⁸² Ibidem, p. 44. - 45.

može biti sporna, ovisno o prirodi pravnih normi i općenitom stavu pravnog sustava države prema zaštiti i regulaciji agencijskog poslovanja.⁸³

Na kraju, općim uvjetima propisano je da se svi aspekti principalovog poslovanja moraju tretirati kao povjerljivi te da je sva dokumentacija u vezi s tim vlasništvo principala.⁸⁴

4.6.1.2. *Agenti u slobodnoj plovidbi*

U slobodnoj plovidbi, pomorski agent djeluje kao posrednik (broker) između vlasnika tereta ili njegovog zastupnika, koji traži brod, i vlasnika broda ili brodarka, koji takav brod nudi. Agenti specijalizirani za slobodnu plovidbu posreduju u zaključivanju svih vrsta ugovora te se obično specijaliziraju na bazi zaključenja kratkoročnih i dugoročnih ugovora. Kratkoročni ugovori uključuju ugovore na putovanje (*voyage charter*), dok se dugoročni ugovori sklapaju na vremenskom tržištu brodskog prostora, uključujući time charter, ugovor o zakupu broda, i COA ugovor.⁸⁵

Svaka razvijena pomorska agencija koja se bavi čarterom ima najmanje dva odjeljenja:

- Odjeljenje za čarter odnosno zaključivanje ugovora na putovanje, i
- Odjeljenje za brodarski ugovor na vrijeme.⁸⁶

Poslovi pomorskog agenta u ovom području uključuju povezivanje strana radi zaključivanja ugovora te pripremu i izradu samog ugovora. Prema zakonodavstvu pojedinih zemalja i postojećim običajima, pomorski agent stječe pravo na nagradu kada je ugovor zaključen, osim ako nije dogovoreno da mu nagrada pripada samo za posredovanje.⁸⁷

4.6.2. **Lučki agent**

Lučki agent (*Port Agent*) zastupnik je i pomoćnik brodarka te djeluje u lukama izvan samog sjedišta tog brodarka. Njegov se posao sastoji od obavljanja administrativnih i komercijalnih poslova povezanih s brodom u luci. Sukladno tome, on se u luci prvenstveno pojavljuje kao zastupnik brodarka, ali i kao njegov pomoćnik, vodeći brigu o brodu od trenutka dolaska do odlaska iz luke. Stoga se često ističe da je osnovni zadatak lučkog agenta prihvatiti i otpremiti brodove.⁸⁸

⁸³ Ivošević, B., Orlandić, R., op. cit., p. 45.

⁸⁴ Ibidem

⁸⁵ Ibidem

⁸⁶ Ibidem

⁸⁷ Ibidem, p. 45. - 46.

⁸⁸ Ibidem, p. 46.

Lučki agent, prilikom svakog dolaska i odlaska broda kojeg zastupa, obavlja poslove prihvata prilikom dolaska i otpreme prilikom odlaska broda. Zbog toga se za ovu vrstu agenta vrlo često koristi naziv agent broda (*Ship's Agent*), iako se tim nazivom također razlikuje od lučkog agenta koji djeluje kao agent tereta.⁸⁹

4.6.2.1. Prihvat broda

Početak posla prihvata broda obilježava potreba za dobivanjem dozvole za slobodan promet, što uključuje omogućavanje brodu da ostvari kontakt s lučkim vlastima. To se odnosi prvenstveno na lučku kapetaniju i zdravstvene vlasti kada se radi o zdravlju putnika i posade, kao i veterinarske i fito-sanitarne vlasti u slučaju prijevoza mesa, žive stoke ili tereta organskog ili biljnog porijekla.⁹⁰

Dozvola za slobodan promet podrazumijeva da je brod u potpunosti zadovoljio zdravstvene i sanitarno-higijenske zahtjeve te tek nakon dobivanja navedene dozvole članovi posade mogu komunicirati s kopnom. Sve do tog trenutka, agent i druge lučke vlasti, poput carine i policije, komuniciraju s brodom, a svi se poslovi obavljaju na brodu. Zato je za lučkog agenta dobivanje dozvole za slobodan promet prva i jedna od najvažnijih zadaća nakon dolaska broda u luku. U organizaciji agencijskog poslovanja, lučki agent koji prvi dolazi na brod poznat je kao "*boarding agent*".⁹¹

Pomorski agent odmah preuzima od zapovjednika svu potrebnu dokumentaciju povezanu s teretom koji će brod ukrcati ili iskrcati. Također se upoznaje sa svim potrebama brodarka dok je brod u luci, uključujući stanje posade, kontakt s lučkim vlastima i specifične potrebe članova posade, stanje broda i njegove potrebe. Prema uputama zapovjednika, agent organizira snabdijevanje broda hranom, popunjavanje zaliha, osigurava gotovinu za razne isplate, zamjenu članova posade, ako je potrebna, te zdravstvenu zaštitu pomoraca. Agent osigurava kontakt između broda i lučkih, carinskih i drugih državnih vlasti, te služi kao prevoditelj na jezik države u kojoj se brod u tom trenutku nalazi. On vodi popis troškova, poznat kao "*disbursement account*", koji dokumentira koliko je novca izdao u gotovini i koliko je imao drugih troškova za brod dok je u luci. Ovaj popis troškova je vrlo značajan dokument u agencijskom poslovanju.⁹²

⁸⁹ Ivošević, B., Orlandić, R., op. cit., p. 46.

⁹⁰ Ibidem

⁹¹ Ibidem

⁹² Ibidem, p. 46. - 47.

U vezi s ukrcajem i iskrcajem broda, agent održava stalni kontakt između luke i broda te sastavlja pisani dokument poznat kao “konstatacija o činjeničnom stanju” (*statement of facts*), u kojem bilježi sve podatke od trenutka uplovljenja broda do isplavljenja. Također, agent sastavlja vremensku tablicu (*time sheet*) za ukrcaj/iskrcaj tereta, gdje obračunava stojnice i prekostojnice te utvrđuje eventualno pravo brodara na uštedeno vrijeme.⁹³

Agentova je obveza pratiti cijeli proces ukrcaja i iskrcaja, za što angažira svoje obučene radnike, tzv. nadzornike ukrcaja/iskrcaja. Oni bilježe kako te operacije teku, olakšavaju kontakt sa stivadorom, evidentiraju oštećenja tereta te mogu mjeriti i vagati teret. Bez obzira na interes drugih organizacija u luci i mogućnost da brod angažira posebnog nadzornika za ukrcaj ili iskrcaj tereta (tzv. supercarga), agent mora imati svoje ljude jer predstavlja brodara u ovim operacijama.⁹⁴

Ova potreba postoji zbog složenosti operacija koje uključuju mnoge sudionike. Stoga, specijalizirana osoba uvijek mora biti dostupna zapovjedništvu broda tijekom ukrcaja i iskrcaja kako bi stalno nadzirala te operacije.⁹⁵

4.6.2.2. *Otprema broda*

Poslovi otpreme broda nastavljaju se izravno na poslove prihvata. Otprema broda, za razliku od prihvata, zahtijeva završetak većeg broja formalnih i pravnih procedura budući da brod ne može napustiti luku dok te obveze nisu ispunjene i procesi ispravno obavljani. U engleskom jeziku, ovi poslovi nazivaju se “clearance of the vessel”, pa su lučki agenti poznati kao “clearance agents”. Nakon završetka ukrcaja tereta, teretnice se izdaju od strane pomorskog agenta, te se sastavlja manifest tereta koji pokazuje koliko i kamo je teret ukrcan. Također se sastavlja odlazeći manifest broda koji se odnosi na snabdjevenost broda zalihama, obračunava i naplaćuje vozarinu, ovjerava dokumente potrebne za isplavljanje u lučkoj kapetaniji, poput spiska posade, te obavlja sve druge potrebne poslove kako bi brod uredno isplovio, ovisno o vrsti broda i tereta koji prevozi.⁹⁶

Nakon isplavljanja broda i dovršavanja sve potrebne dokumentacije te podmirenja svih troškova vezanih za brod, završavaju se poslovi lučkog agenta za taj brod. Time lučki agent ispunjava svoje obaveze i ugovorene zadatke prema brodaru kao specijalni agent.⁹⁷

⁹³ Ivošević, B., Orlandić, R., op. cit., p. 47.

⁹⁴ Ibidem

⁹⁵ Ibidem

⁹⁶ Ibidem, p. 47. - 48.

⁹⁷ Ibidem, p. 48.

4.6.2.3. Poslovi lučkog agenta u vezi sa ukrcajem i iskrcajem tereta

Poslovi lučkog agenta vezani uz ukrcaj, iskrcaj ili prekrcaj tereta nazivaju se njegovim komercijalnim poslovima. Lučki agent nadgleda sve aktivnosti koje su povezane s teretom; bilo da se radi o ukrcaju, iskrcaju ili prekrcaju. On je u stalnom kontaktu s vlasnicima ili predstavnicima vlasnika tereta, bilo da su to krcatelji ili primaoci, što znači da najviše surađuje sa špediterskim tvrtkama. Ako lučki agent radi za linijskog broдача, obavlja i propagandne poslove te poslove bukiranja za tog broдача.⁹⁸

Lučki agent u stalnom je kontaktu sa lukom kada se radi o poslovima vezanima za iskrcaj/ukrcanj tereta te prisustvuje sastancima lučke koordinacije. On izdaje teretnicu nakon ukrcanja tereta, a nakon iskrcaja tereta izdaje potvrdu “bez zapreke”, nalog za izručenje ili potvrdu o primljenom teretu za ukrcanj.⁹⁹

4.6.2.4. Poslovi zastupanja broдача prema državnim tijelima

Agent je, dok se brod nalazi u luci te prilikom dolaska i odlaska broда, ovlašten da ga zastupa u odnosima s lučkom kapetanijom, lučkom policijom, carinom, tj. vlastima u luci. Svi kontakti između broда i luke ostvareni su od strane agenta kao zastupnika broда.¹⁰⁰

Pomorski agent, u ime i za račun svoga principala, zaključuje prijevozne ugovore te obavlja poslove prihvata i otpreme brođova u lukama.¹⁰¹

U svim navedenim poslovima, agent radi kao “produžena ruka” broдача te njegov zastupnik. Vlasnik broда agentu može povjeriti posao upravljanja njegovim brodom u smislu *managementa* te, ukoliko agent primi takav posao, nastupa u svoje ime i postaje zamjena za ulogu brođovlasnika. Agent tada obavlja sve poslove kao da je vlasnik broда: zapošljavanje broда, popunjavanje posadom, potpunu brigu o brodu i sve druge poslove.¹⁰²

4.6.2.5. Poslovi lučkog agenta u opskrbi i vršenju popravaka na brođovima

Lučki agent ima zadatak snabdijevanja broда koji se nalazi u luci. To uključuje posredovanje prilikom snabdijevanja gorivom, mazivom, hranom i zalihama.¹⁰³

Ukoliko nastane potreba za izvršenjem određenih popravaka dok se brod nalazi u luci, lučki agent održava kontakt sa remontnim brođogradilištima.¹⁰⁴

⁹⁸ Ivošević, B., Orlandić, R., op. cit., p. 48.

⁹⁹ Ibidem

¹⁰⁰ Ibidem

¹⁰¹ Ibidem

¹⁰² Ibidem, p. 49. – 50.

¹⁰³ Ibidem, p. 50.

¹⁰⁴ Ibidem

4.6.2.6. *Posredovanje kod osiguranja tereta i brodova*

Posredovanjem u pomorskom osiguranju mogu se, u određenim slučajevima, baviti pomorski agenti, agenti posrednici i lučki agenti. U tom slučaju oni nastupaju kao ovlaštenici osiguravajućih društava te za to osiguravajuće društvo pronalaze osiguranike, bilo da se radi o osiguranju brodova ili tereta.¹⁰⁵

4.6.2.7. *Poslovi pomaganja lučkog agenta*

Poslovi pomaganja lučkog agenta imaju pravni, a ne faktički karakter. Lučki agent, sam ili zajedno sa zapovjednikom ili predstavnikom broda, obavlja mnogobrojne zadatke za potrebe broda. Najveću pomoć agent pruža zapovjedniku broda, preuzimajući ili asistirajući u svim poslovima koje zapovjednik treba obaviti dok je brod u luci. Agent tada djeluje kao pomoćnik, a ne kao zastupnik, i za tu ulogu prima proviziju koja je definirana generalnim ugovorom između stranaka.¹⁰⁶

Osim pomoći samom zapovjedniku, lučki agent pomaže i članovima posade i putnicima. Na primjer, agent organizira ukrcaj i iskrcaj posade, repatrijaciju iskranih članova posade, te njihov odlazak na liječenje. U tim poslovima agent djeluje kao zastupnik brodarka, ali kao pomoćnik prema članovima posade.¹⁰⁷

Prema putnicima, agent ima vrlo sličan odnos. Ukoliko se radi o putničkom brodu, agent zastupa brodarka, čak i u slučajevima sukoba interesa između putnika i brodarka. Prema putnicima, agent također djeluje kao pomoćnik, slično kao i prema članovima posade.¹⁰⁸

Dio poslova pomaganja agent može obavljati za svoj račun, poput iznajmljivanja čamaca koji su u njegovom vlasništvu, ili pružanja drugih usluga koje naplaćuje direktno. Međutim, to ga ne oslobađa odgovornosti za kvalitetno izvršenje tih usluga prema članovima posade i putnicima, jer je pružanje takvih usluga dio ukupnih obaveza lučkog agenta prema brodu prema postojećem ugovoru.¹⁰⁹

4.6.2.8. *Sporedni poslovi lučkih agenata*

Sporedni poslovi lučkih agenata obuhvaćaju usluge koje nisu izravno povezane sa zastupanjem, posredovanjem ili pomaganjem. Ove usluge mogu pružati i druga fizička ili pravna lica u luci. Na primjer, lučki agenti svojim motornim čamcima omogućuju kontakt

¹⁰⁵ Ivošević, B., Orlandić, R., op. cit., p. 50.

¹⁰⁶ Ibidem, p. 51.

¹⁰⁷ Ibidem

¹⁰⁸ Ibidem

¹⁰⁹ Ibidem

broda na sidrištu s lukom, osiguravaju putne isprave i vize te dozvole za kretanje u graničnom pojasu. Linijski i putnički agenti često imaju mjenjačke službe. Iako ti poslovi nisu ključni za njihovu djelatnost, vrlo su zastupljeni među agentima. Neke od ovih usluga lučki agenti mogu naplaćivati direktno za svoj račun.¹¹⁰

4.6.3. Agent tereta

Kada je riječ o agentima tereta, prvenstveno se misli na brodare koji djeluju kao posrednici pri sklapanju ugovora o prijevozu robe morem s agentom brodar. Vlasnici robe, koji žele teret prevesti brodovima i pojavljuju se kao krcatelji, ne obavljaju taj posao samostalno već angažiraju špediterske organizacije da to rade za njihov račun. Špediterske organizacije sklapaju direktne ugovore s lukom o krcanju i iskrcaju tereta, poznate kao stivadorski poslovi. Za ukrcaj tereta potrebno je pronaći odgovarajući brod i sklopiti ugovor. To mogu učiniti špediteri, ali češće angažiraju brodare da pronađu odgovarajući brod i zaključe ugovor o prijevozu tereta, pri čemu brokeri djeluju kao agenti tereta.¹¹¹

Lučki agenti imaju i drugu posebnu ulogu. Iako su obično agenti broda, mogu biti i agenti tereta. Lučki agent, dok se brine o brodu, može biti imenovan od strane čarterera, ali ne i brodar, i tada se radi o tzv. “*charterers nominated agent*”. Ovakva situacija može biti previđena posebnom klauzulom u prijevoznom ugovoru, koja daje pravo čartereru da imenuje lučkog agenta, ali ga plaća brodar. Iako čarterer ima pravo izbora, imenovani agent ostaje agent broda i plaća ga brodar.¹¹²

Ovakav način imenovanja lučkog agenta potječe iz razvijenog kapitalizma, kada su veliki koncerni u trgovini željezom, naftom, hranom i slično postali utjecajni čartereri. Ove velike svjetske firme, koje dobro poznaju trgovačke pravce, luke, terminale, te špeditere, žele imati “svoje” agente u svjetskim lukama. To je opravdano jer žele da agent brodar bude i agent koji poznaje trgovinu i postupanje s robom koju čarterer prevozi. Brodari, zbog stanja na svjetskom tržištu tereta, ne žele izgubiti takve partnere odbijanjem klauzule koja čartereru daje pravo na imenovanje lučkog agenta.¹¹³

Čarterer nije u potpunosti slobodan po pitanju imenovanja agenta. On mora izvršiti razuman izbor s dužnom pažnjom budući da može biti odgovoran za kasnije propuste agenta. Ovakve situacije mogu dovesti do toga da jedan te isti brod ima više agenata. Brodar može

¹¹⁰ Ivošević, B., Orlandić, R., op. cit., p. 51.

¹¹¹ Ibidem, p. 52.

¹¹² Ibidem, p. 52. - 53.

¹¹³ Ibidem, p. 53

imati i svog agenta čija je zadaća štititi njegove interese. Istu mogućnost ima i charterer ukoliko brodar imenuje agenta. Agenti angažirani za jednu ili drugu stranu poznati su kao “*protecting*” ili “*supervisory*” agenti.¹¹⁴

Ukoliko brodovlasnik za usluge poput snabdijevanja, izrade dokumentacije, ukrcaja i iskrcaja tereta koristi usluge agenta imenovanog od strane charterera, a istovremeno angažira drugog agenta za potrebe broda koje nisu usko povezane s ukrcajem ili iskrcajem tereta, taj drugi agent naziva se “*husbandry*” agent. Taj se agent bavi isključivo potrebama broda kao što su popravci, snabdijevanje, odnosi s posadom, klasifikacijskih društvom te drugim vlastima. Stoga, nije rijetko da jedan brod u svjetskim lukama opslužuju dva ili čak tri različita agenta.¹¹⁵

Imenovanje agenta može se obaviti na različite načine i pravo imenovanja pripada različitim stranaka. Za servisiranje broda pod ugovorom na putovanje (*voyage charter*), agent se obično imenuje za svaki dolazak broda. Između agenta i brodara može biti sklopljen ugovor o trajnom odnosu, ali isti nije strogo obvezujući za brodara te on uvijek može angažirati drugog agenta. To su pravila za slobodnu (trampersku) plovidbu. U linijskoj plovidbi je stanje nešto drugačije te se agenti angažiraju putem dugoročnih ugovora koje obje strane moraju poštovati, uključujući uvjete za angažiranje drugih agenata. Kod ugovora o zakupu broda, gotovo je uvijek uključena klauzula da agenta imenuje osoba koja zakupljuje brod ili zakupac.¹¹⁶

4.6.4. Preostali poslovi koje lučki agenti mogu obavljati

U lukama postoji određeni broj poslova koje mogu obavljati lučki agenti, ali za te poslove obično postoje posebni pravni subjekti ili ih obavljaju specijalizirani agenti kao svoj osnovni posao.¹¹⁷

4.6.4.1. Kvalitativno i kvantitativno utvrđivanje stanja tereta

Za utvrđivanje stanja tereta prilikom ukrcaja i iskrcaja obično postoje specijalizirane organizacije, ali u njihovom nedostatku, tim se poslovima bave i pomorski agenti, koji u tom slučaju imaju posebne odjele za te poslove.¹¹⁸

¹¹⁴ Ivošević, B., Orlandić, R., op. cit., p. 53.

¹¹⁵ Ibidem, p. 52. - 53.

¹¹⁶ Ibidem, p. 53.

¹¹⁷ Ibidem, p. 55.

¹¹⁸ Ivošević, B., Orlandić, R., op. cit., p. 55.

Kontrola kvalitete uključuje brojanje i vaganje tereta, što agenti obavljaju putem svoje brojačke službe. Svi lučki agenti imaju organiziranu brojačku službu i iznajmljuju brojače za potrebe svojih principala.¹¹⁹

Kontrola kvalitete obuhvaća složenije poslove poput analiza i uzimanja uzoraka, za što pomorski agent mora biti posebno organiziran i registriran. Ako nije registriran, ne može izdavati valjane certifikate o izvršenoj kontroli.¹²⁰

4.6.4.2. *Poslovi pribavljanja posade za brodare*

Lučki agenti često obavljaju poslove pribavljanja posade za brodove. Kod nas ova praksa nije toliko izražena jer su naši pomorci imali stalni radni odnos s brodarima, ali s prelaskom na ugovore za pomorce, i kod nas će postati uobičajena.¹²¹

Agenti koji se bave ovim poslom, najčešće u lukama, pomažu zapovjedniku popuniti upražnjena radna mjesta na brodu. Oni posreduju između člana posade i brodara prilikom ukrcaja na brod, pritom štiteći interese obje strane. Provizije se obično naplaćuju od brodara, ali mogu biti naplaćene i od pomorca, ovisno o ponudi i potražnji.¹²²

4.6.4.3. *Agenti kupovine i prodaje brodova*

Agenti (brokeri) koji su specijalizirani za kupovinu i prodaju brodova (*Sales & Purchase Brokers*) su posrednici koji se bave ovim poslom na svjetskom tržištu brodskog prostora, a često se bave i poslovima zakupa brodova. U posljednje su se vrijeme počeli pojavljivati i specijalizirani agenti za zakup brodova, tzv. lizing agenti. Ovi posrednici, poznati kao brokeri, stječu pravo na proviziju sklapanjem ugovora o kupoprodaji. Također, klijenti im se obraćaju za cijene različitih vrsta brodova u datom trenutku, a oni tu uslugu naplaćuju.¹²³

4.6.4.4. *Agenti osiguranja*

Lučki agenti također se bave posredovanjem u poslovima osiguranja, ali se njihova uloga ne smije miješati s agentima specijaliziranim za sklapanje ugovora o osiguranju brodova i tereta na svjetskom tržištu pomorskog osiguranja. Osnovne vrste osiguranja u

¹¹⁹ Ibidem

¹²⁰ Ibidem

¹²¹ Ibidem

¹²² Ibidem

¹²³ Ibidem, p. 55. – 56.

pomorskom osiguranju su kasko osiguranje brodova, osiguranje tereta u prijevozu i osiguranje odgovornosti pomorskih brodara.¹²⁴

Na svjetskom tržištu, posrednici (brokeri) sklapaju ugovore za kasko i osiguranje tereta, dok osiguranje odgovornosti pomorskih brodara ima specifičnu organizacijsku formu uzajamnog osiguranja kroz posebne osiguravajuće asocijacije, poznate kao klubovi. U ovoj vrsti osiguranja nema posrednika jer su brodari izravno članovi tih klubova. Klubovi često imaju svoje predstavnike u glavnim svjetskim lukama, a tu uslugu im pružaju lučki agenti s posebno organiziranim odjelima za ovu vrstu posla.¹²⁵

4.6.4.5. Menadžment kompanije u pomorstvu

Osnovna uloga pomorskog agenta prema brodaru je sklapanje prijevoznih ugovora i obavljanje poslova prihvata i otpreme brodova u lukama. U tim poslovima, agent djeluje kao zastupnik brodarka, radeći za njega unutar dobivenih ovlasti. Agent obavlja zadatke prema dobivenim nalogima.¹²⁶

Vlasnik broda može agentu povjeriti i upravljanje brodom, što uključuje menadžment. Ova praksa se sve više širi od kraja prošlog stoljeća. U tom slučaju, menadžment kompanija preuzima brigu o brodu, zapošljavanju posade i svim drugim poslovima, dok vlasnik broda ne sudjeluje u pomorsko-plovidbenim poslovima.¹²⁷

U našoj pravnoj regulativi, agent mora biti posebno registriran za obavljanje tih poslova. Menadžment se ne obavlja samo na bazi provizije, već se mogu ugovoriti i drugi načini plaćanja, uključujući i podjelu dobiti između vlasnika broda i agenta.¹²⁸

¹²⁴ Ivošević, B., Orlandić, R., op. cit., p. 56.

¹²⁵ Ibidem

¹²⁶ Ibidem

¹²⁷ Ibidem, p. 56. - 57.

¹²⁸ Ibidem, p. 57.

5. POTENCIJALNO UNAPRJEĐENJE STRUKE DIGITALIZACIJOM POSLOVANJA

5.1. DIGITALNI IZAZOVI POMORSKOG AGENTA

Kroz povijest, pomorski agent je bio osoba od koje su luke i lučki operatori dobivali sve bitne informacije prije dolaska i odlaska broda iz luke. No danas i kroz budućnost još i više će biti izražen utjecaj digitalizacije. Već sada se zbog utjecaja digitalizacije dosta tih informacija može direktno dostavljati digitalno. To, naravno zahtijeva potrebu za prilagođavanjem svih sudionika unutar ovog posla novim zahtjevima.¹²⁹

Zbog tog digitalnog napretka odnosno dostave podataka digitalnim putem, dolazi u pitanje značaj pomorskog agenta. Na ovaj način se gubi ta snažna ovisnost svih sudionika pomorskog pothvata i luke za pomorskim agentom jer se gubi potreba za prikupljanjem informacija od pomorskog agenta. Agentov društveni kapital ovim putem gubi važnost te nalogodavac i luka nemaju toliku potrebu primanja informacija od njega. Kao primjer imamo tradicionalnu komunikaciju preko telefona ili maila koja je u današnjem svijetu digitalizacije suviše skupa i nepotrebna u nekim segmentima direktne razmijene podataka za uspostavu potrebne usluge.¹³⁰

Pomorski agenti, ukoliko žele i dalje profitabilno poslovati u ovom sustavu morati će svoj društveni kapital i organizacijske sposobnosti prilagoditi što je više moguće zahtjevima modernog digitalnog doba te se infiltrirati u brzu i sad već redovnu praksu digitalne razmijene podataka koja dotiče razne sfere agentskog poslovanja.¹³¹

5.2. ULOGA POMORSKOG AGENTA U DIGITALIZACIJI POMORSKE INDUSTRIJE

Sada se obraća pažnja na buduću ulogu pomorskog agenta, kada se sve odvija brže pogotovo u vidu prije spomenute digitalizacije jer je vrijeme novac. Posao pomorskog agenta će u budućnosti, a već i sad ima ovisi sve više o digitalnim rješenjima poslovanja i o puno bržoj digitalnoj dobavi podataka u svrhu poslovanja. Ukoliko se prilagode i infiltriraju u taj

¹²⁹ Rethinking maritime businesses for the digital age: the evolving role of ship agents, 16.03.2020., <https://unctad.org/news/rethinking-maritime-businesses-digital-age-evolving-role-ship-agents> (11.06.2024.)

¹³⁰ Ibidem

¹³¹ Ibidem

proces moglo bi im se još više unaprijediti poslovanje, no ukoliko ne prihvate tu prilagodbu konkurencija će ih izbaciti s tržišta.¹³²

Kako raste sposobnost pomorskih agenata u vidu modernog, digitalnog prikupljanja informacija i slanja istih kao i predodžba računa u realnom vremenu, tako se povećava njihov značaj jer se ostalim sudionicima u ovom poslovanju i nalogodavcu olakšava poslovanje te su voljni i platiti više bolju uslugu. Na ovaj način agenti mogu biti na višoj razini poslovanja, ne samo da organiziraju usluge na lokalnoj razini u kojoj posluju, nego da budu važni akteri u razmijeni podataka digitalnim putem te da povezuju sve vrste transporta, povežu dobavni i transportni lanac, brođara i sve lučke operatore u što sistematičniju i jednostavniju cjelinu za poslovanje. Na taj način mogu doprinijeti potpunoj integraciji digitalizacije u pomorskoj industriji.¹³³

Agentov organizacijski kapital, da bi sve funkcioniralo na adekvatan način, mora biti preformuliran na način da je većina organizacijskih potreba za poslovanje prilagođeno u softvere koji se savršeno uklapaju u povezivanje sa WIFI-jem, podatkovnom mrežom i satelitskom mrežom. Da bi razmjena podataka i odrađivanje svih poslova digitalnim putem bilo što operabilnije i funkcionalnije, agent bi trebao koristiti određene standarde za analize i razmjenu podataka.¹³⁴

Pomorski agent koji ima jako dobro povezane podatke na što sistematičniji i digitalno prihvatljiviji način može uštediti brođaru i čarteru dosta velika financijska sredstva. Na primjer, ukoliko pomorski agent dostavlja podatke na vrijeme može smanjiti potrebu za smještajem, skupljim avionskim kartama za posadu i smanjiti nalogodavcu razne ostale troškove.¹³⁵

Društveni kapital koji je tradicionalno zastupljen u poslu pomorskog agenta, kao što su poznanstva, neformalno prikupljanje informacija i povezanosti koje mogu doprinijeti poslu bit će i dalje jako značajan jer bez tog društvenog segmenta ni visoko digitalizirana integracija poslovanja i slanja i primanja podataka ne može biti upotpunjena. Interakcije između drugih sudionika u pomorskoj industriji i pomorskih agenata bit će digitalne, ali moraju imati društveni temelj, a zatim se digitalnu usustave i kreiraju.¹³⁶

¹³² Rethinking maritime businesses for the digital age: the evolving role of ship agents, 16.03.2020., <https://unctad.org/news/rethinking-maritime-businesses-digital-age-evolving-role-ship-agents> (11.06.2024.)

¹³³ Ibidem

¹³⁴ Ibidem

¹³⁵ Ibidem

¹³⁶ Ibidem

U današnjem svijetu i u budućnosti pomorske industrije, brodarstva i dobavnog lanca suradnja je ključan segment. Ako nema suradnje, samostalno se niti jedna pa ni pomorska industrija ne može održati. Napredak u suradnji i digitalizaciji koji se trenutno događa i koji će biti još izraženiji kroz budućnost na pomorskom tržištu donosi veću učinkovitost i veće prihode poslovanja.¹³⁷

Bez obzira na to što će ovaj razvoj promijeniti način poslovanja mnogih aktera u pomorskoj industriji, globalno gospodarstvo kao i pomorski sektor zahtijevaju takve promijene. Pomorski agenti koji prihvate te promijene unaprijedit će svoju struku te proširiti mogućnost zarade i poslovanje. Na ovaj način implementacije novih zahtjeva u struci agenti mogu dostavljati učinkovitiji proizvod svoga rada na tržište te mogu više doprinosti pomorskoj industriji koja kao i cijelo svjetsko gospodarstvo sve više ulazi u digitalno doba.¹³⁸

¹³⁷ Rethinking maritime businesses for the digital age: the evolving role of ship agents, 16.03.2020., <https://unctad.org/news/rethinking-maritime-businesses-digital-age-evolving-role-ship-agents> (11.06.2024.)

¹³⁸ Ibidem

6. ZAKLJUČAK

Pomorstvo je iznimno značajna grana svjetske industrije i gospodarstva, jer da nema pomorske industrije i velikih transportnih kapaciteta prilikom prijevoza robe morem svjetsko gospodarstvo ne bi funkcioniralo. Za uspješnu trgovinu i transport tereta, brigu za zaposlenike, dobavu tereta u luku te manipulaciju tereta i još niz pravnih i tehničkih protokola ključan je pomorski agent.

Kroz rad se ističe kratak osvrt kroz povijest pomorskog agenta, današnje poslovanje, ugovori koji ga određuju te razne uloge pomorskog agenta koje su izrazito značajne za opstanak pomorske industrije jer da nema pomorskih agenata organizacija poslovanja bi za cijelu pomorsku industriju i pomorski transport bili neizvedivi. Osim toga, pomorski agent ima razna specifična znanja koja i organizacijske vještine koje su potrebne svim ostalim djelatnostima u sektoru.

Za kraj, pomorski agent ima mnoge izazove za obavljanje djelatnosti već danas, a kroz budućnost će to biti još izraženije zbog mnogih izazova, ka što je integracija poslovanja i digitalizacije te prihvaćanje novih praktičnih i tehnoloških rješenja u poslovanju. Ukoliko ih prihvati implementira u svoju struku kroz budući period, zadržat će značajnu ulogu u pomorskoj industriji koju je imao i do sada.

LITERATURA

1. Borčić, V., *Međunarodni i hrvatski propisi o pomorskom agentu*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1999.
2. Borčić, V., *Pomorski agent*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1992.
3. Borčić, V., *Ugovor o pomorskoj agenciji: Komentar Pomorskog zakonika*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1999.
4. Dundović, Č., *Pomorski sustav i pomorska politika*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003.
5. Ivošević, B., Orlandić R., *Pomorsko agencijsko poslovanje*, Fakultet za mediteranske poslovne studije, Tivat, 2011.

INTERNET IZVORI

1. ABOUT US, <https://www.fonasba.com/fonasba-member> (01.06.2024.)
2. ABOUT US AND OUR MEMBERS, <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members> (10.06.2024.)
3. About us, <https://www.asbac.hr/en/about-us/> (01.06.2024.)
4. CODE OF CONDUCT, <https://www.fonasba.com/fonasba-member/code-of-conduct> (14.06.2024.)
5. ECASBA, <https://www.fonasba.com/fonasba-member/ecasba> (10.06.2024.)
6. FONASBA AND BIMCO LAUNCH NEW AGENCY AGREEMENT, 05.12.2017., <https://www.fonasba.com/2017/news/fonasba-and-bimco-launch-new-agency-agreement> (11.06.2024.)
7. FONASBA AND BIMCO LAUNCH NEW AGENCY APPOINTMENT AGREEMENT, 09.01.2017., <https://www.fonasba.com/2017/news/fonasba-and-bimco-launch-new-agency-appointment-agreement> (11.06.2024.)
8. Kumar Jha, A., *Fundamentals of Shipping Agency*, 24.08.2023., <https://www.seaandbeyond.com/blogs/maritime-shipping-agency> (01.06.2024.)
9. Maritime Sector, <https://www.windrosenetwork.com/Maritime-Sector> (02.06.2024.)
10. Opći uvjeti, <https://asbac.hr/opci-uvjeti/> (03.06.2024.)

11. *Rethinking maritime businesses for the digital age: the evolving role of ship agents*, 16.03.2020., <https://unctad.org/news/rethinking-maritime-businesses-digital-age-evolving-role-ship-agents> (11.06.2024.)
12. *Shipping Agent*, <https://www.maritimeoptima.com/shipping-academy/ship-agents> (10.06.2024.)
13. *The Maritime Industry*, <https://www.sunymaritime.edu/aboutmaritime-industry-museum/maritime-industry> (02.06.2024.)