

Putnički prijevoz trajektima Francuska - Engleska

Pavić, Mislav

Undergraduate thesis / Završni rad

2019

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:251870>

Rights / Prava: [In copyright](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2022-08-20**

Repository / Repozitorij:

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split -
Repository - Faculty of Maritime Studies Split for
permanent storage and preservation of digital
resources of the institution](#)



UNIVERSITY OF SPLIT



**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU**

MISLAV PAVIĆ

**PUTNIČKI PRIJEVOZ TRAJEKTIMA
FRANCUSKA - ENGLESKA**

ZAVRŠNI RAD

SPLIT, 2019.

**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU**

STUDIJ: POMORSKA NAUTIKA

**PUTNIČKI PRIJEVOZ TRAJEKTIMA
FRANCUSKA - ENGLESKA**

ZAVRŠNI RAD

MENTOR:

Doc.dr. sc. Ante Mrvica

STUDENT:

Mislav Pavić

(MB:0023101240)

SPLIT, 2019

SAŽETAK

Pomorski promet oduvijek je smatran najjeftinijim prijevoznim sredstvo, za prijevoz tereta kao i za prijevoz putnika. U zadnjih desetak godina pojavio se trend turizma u kojem turisti za svoja putovanja koriste isključivo pomorski promet radi svoje udobnosti i ljepote koje pruža prijevoz trajektima, brodovima i sličnim pomorskim prijevoznim sredstvima. Cilj rada je prikazati linijski putnički promet između Engleske i Francuske, s obzirom da je navedena ruta vrlo važna promatrano i kroz povijest upravo zbog toga što je Engleska smještena na otoku Velika Britanija. U radu su prikazana teorijska određenja pomorskog prometa, potrebite infrastrukture i značajke linijskog putničkog prijevoza. Kroz rad je zaključeno kako su i Engleska i Francuska uložile značajna sredstva u infrastrukturu i suprastrukturu, što pokazuje povećanje korištenja ovog načina putovanja, te kako na primjeru ove dvije zemlje je očito da linijsko putničko gospodarstvo u velikoj mjeri pomaže poboljšanju gospodarstva zemlje.

Ključne riječi: pomorski promet, linijski putnički promet, Engleska, Francuska

ABSTRACT

Maritime traffic has always been considered the cheapest means of transport for cargo and passenger transport. In the last decade a tourism trend has emerged in which tourists use maritime traffic for their trips because of their comfort and beauty, which provides transportation by ferries, ships and similar maritime transport. The aim of the paper is to show the liner passenger traffic between England and France, given that this route is very important even through history, precisely because England is located on the island of Great Britain. The paper presents theoretical determinants of maritime traffic, necessary infrastructure and features of liner passenger transport. Throughout the paper, it was concluded that both England and Frnacuska invested significant funds in infrastructure and superstructure, suggesting an increase in the use of this kind of transport and on example of these two countries is obvious that liner travel economy helps to increase the country's economy.

Keywords: Maritime traffic,liner passenger traffic,England,France

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. POMORSKI PROMET	3
2.1. POMORSKA INFRASTRUKTURA	4
2.2. POMORSKA SUPRASTRUKTURA	5
2.3. UREDBE O POMORSKOM PRIJEVOZU	5
3. POJAM I OBILJEŽJA PUTNIČKOG PROMETA: LINIJSKI PUTNIČKI PROMET	8
3.1. POVIJESNI RAZVOJ LINIJSKOG PUTNIČKOG PROMETA	9
3.2. SPECIFIČNOSTI LINIJSKOG PUTNIČKOG BRODARSTVA	9
3.3. VRSTE BRODOVA U LINIJSKOM PUTNIČKOM PROMETU	13
3.3.1. Klasični putnički brodovi.....	13
3.3.2. RO-RO putnički brodovi.....	15
3.3.3. Putnički brodovi velikih brzina - katamarani.....	16
4. PUTNIČKI PRIJEVOZ ENGLJESKA - FRANCUSKA	18
4.1. POMORSKA POVIJEST ENGLJESKE	19
4.2. POMORSKA POVIJEST FRANCUSKE	21
4.3. ENGLJESKI KANAL	24
4.4. LINIJSKI PRIJEVOZ PUTNIKA BRITTANY FERRISE.....	25
4.5. DFDS	27
5. ZAKLJUČAK	29
LITERATURA	31
POPIS SLIKA	33
POPIS TABLICA	34

1. UVOD

U zadnjih desetak godina javlja se značajna ekspanzija u području pomorskog prometa. Iz razloga što se sve više turista odlučuje na svoja putovanja krenuti brodovima, na krstarenja i sl. Turistički zahtjevi za putovanje morem sve su veći što omogućuje i pomorsko – putnički razvoj. Brojna istraživanja u svijetu pokazala su da učinkovito funkcioniranje prometnog sustava i svih njegovih podsustava u jedinstvenoj cjelini, znači pogonsku snagu gospodarskoga i društvenog razvoja jednoga grada, regije, države, zajednice država, kontinenta i planeta u cjelini te da povratno omogućuje daljnji tehničko-tehnološki i civilizacijski napredak, zasigurno uz poštovanje zakonitosti održivog razvoja. Pomorstvo u širem značenju (morske luke, brodarstvo, brodogradnja, iskorištavanje organskih i mineralnih bogatstava mora, nautički turizam) uz ostale prateće djelatnosti (špedicijske, agencijske, carinske) trebalo bi biti jedan od prioritetnih smjernica u razvoju nacionalnoga gospodarstva, posebice onih zemalja gdje zemljopisni i geoprometni položaj upućuju na pomorsku orijentaciju.

Predmet istraživanja završnog rada je istražiti sve značajke linijskog putničkog brodarstva, s osvrtom na putnički prijevoz Engleska - Francuska. Ovo istraživanje će krenuti od samog pojma prometa i pomorstva, a zatim će biti definirano linijsko putničko brodarstvo, i kakva je situacija na relaciji Engleska - Francuska.

Cilj istraživanja je prikazati:

- pojmovno određenje pomorskog putničkog prijevoza
- povijesni razvoj putničkog prijevoza
- podjelu brodova za prijevoz putnika
- ulogu linijskog putničkog brodarstva
- stanje linijskog putničkog brodarstva na relaciji Engleska – Francuska.

Svrha istraživanja je predočiti na koji način se odvija linijsko putničko brodarstvo, te kakva je njegova organizacija između Engleske i Francuske.

Rad je sastavljen od pet poglavlja. U prvom dijelu rada, *Uvodu* se prikazuje predmet i ciljevi rada, te struktura i korištene metode. U drugom dijelu rada pod nazivom *Pomorski promet* se daje pregled pojmovnog određenja prometa i prijevoza, te što čini njegovu infrastrukturu i suprastrukturu. U trećem poglavlju *Pojam i obilježja linijskog putničkog*

brodarstva se prikazuje povijesni razvoj linijskog putničkog brodarstva te koje sve vrsta brodova prometuju. Četvrti dio rada *Putnički prijevoz Engleska – Francuska* daje uvid u povijest francuskog i engleskog pomorstva, te se prikazuje situacija linijskog putničkog brodarstva između navedenih zemalja. Peto poglavlje je *Zaključak* u kojem se sustavno iznose zaključci promatranog predmeta rada.

U izradi završnog rada korišteni su izvori na hrvatskom i engleskom jeziku. Izvori na hrvatskom jeziku su korišteni u teorijskom dijelu rada, dok je literatura na engleskom jeziku korištena za prikaz putničkog prijevoza između Francuske i Engleske. Pri izradi rada korištene su metoda sinteze i analize. Prije svega je analizirana stručna literatura iz područja putničkog brodarstva. Također, primijenjene su i metoda indukcije i dedukcije. U prikazu linijskog putničkog brodarstva korištena je metoda deskripcije, a metoda slučaja je korištena prilikom prikazivanja putničkog brodarstva između Engleske i Francuske.

2. POMORSKI PROMET

Pomorski prijevoz čiji je sinonim morsko brodarstvo predstavlja gospodarsku djelatnost prijevoza, odnosno premještanje robe i putnika brodovima morem. Koristi i prometnu infrastrukturu i suprastrukturu. Pomorska plovidba predstavlja putovanje brodom i drugim plovilima bez obzira na njihovu namjenu u (ne)gospodarske svrhe. Pomorski promet je uži pojam od pomorskog gospodarstva i pomorstva, ali širi od pomorskog prijevoza. On predstavlja prijevoz robe i putnika brodovima morem kanalima i rijekama, ali i sve druge operacije i komunikacije u pomorskom prijevozu. Prijevoz je širi pojam od pojma prometa jer je prijevoz jednosmislen pojam, dok promet obuhvaća više jednosmislenih pojmova.

Pomorski putnički promet sastoji se od ukrcaja i iskrcaja putnika i vozila, ili samih putnika u putnički brod u luci ukrcaja, pomorskog prijevoza od luke ukrcaja do luke iskrcaja, te iskrcaj putnika i vozila ili samih putnika u luci iskrcaja. Osnovni elementi i infrastruktura pomorskog putničkog prometa prikazani su u tablici 1.

Tablica 1. Odrednice pomorskog putničkog prometa [10]

POMORSKI PUTNIČKI PROMET			
Osnovni elementi		Osnovna infrastruktura	
1.	pomorci i ostali zaposlenici	1.	gradnja i održavanje morskih putničkih luka
2.	putnički brodovi kao prometno sredstvo	2.	gradnja i održavanje signalnih objekata i ostalih uređaja na početku i završetku morskog prometnog puta
3.	more kao prometni put		
4.	putnici i automobili kao predmet pomorskog prometa		

Tablica 1 prikazuje odrednice pomorskog putničkog prometa kroz osnovne elemente i osnovnu infrastrukturu. Kao osnovni elementi ističe se važnost ljudskog kadra, odnosno pomoraca kao i ostalih zaposlenika, potom vrste i tipovi putničkih brodova koji su glavno

prometno sredstvo. Važni segmenti infrastrukture su gradnja i održavanje morskih putničkih luka koje moraju sadržavati mogućnost pružanja osnovnih usluga putnicima, te ovdje se može pridodati i važnost prometne povezanost luka s ostalim dijelovima odnosno mjestima na kopnu.

U nastavku ovog poglavlja se donosi pregled određenja i karakteristika pomorske infrastrukture, te pomorske suprastrukture.

2.1. POMORSKA INFRASTRUKTURA

Pomorsku infrastrukturu predstavljaju svi objekti, uređaji i oprema stacionirani na jednom mjestu, koji uz pomoć prometne suprastrukture omogućavaju proizvodnju prometnih usluga te reguliranje i sigurnost prometa. Njihova je zadaća osiguranje plovnosti pomorskih puteva, izgrađena pristaništa, energetska, vodovodna i kanalizacijska mreža, pristanišni terminali, pristanišna skladišta i carinske zone.

Prema *Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama*, luka je morski i/ili s morem direktno povezan kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenima za pristajanje, sidrenje i zaštitu svih vrsta plovila (brodova, jahti, brodica), ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, skladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te druge gospodarske djelatnosti koje su u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi s tim djelatnostima [1].

Luke su u funkciji korisnika usluga, pa za njihovo poslovanje i razvitak trebaju biti zainteresirani svi koji od luka imaju koristi [2]. Za razvoj luke važni su mnogobrojni čimbenici, a najvažniji među njima su prije svega prirodno-geografski položaj luke, prirodne karakteristike luke, tehnička pogodnost luke, organizacija poslovanja, carinski režim luke, tarife i tarifna politika, ekonomska snaga zaleđa luke, razvijenost kopnenih, pomorskih i zračnih veza, te unutrašnjih plovnih putova, uloga države u razvoju neke luke i mjere lučke politike te politički odnosi [2].

2.2. POMORSKA SUPRASTRUKTURA

Pomorsku suprastrukturu predstavljaju sva prijevozna i pretovarna sredstva, sva druga plovila i sva pristanišna suprastruktura koja pomoću prometne infrastrukture proizvode usluge u pomorskom prometu.

Pomorski transport i promet dijeli se na: [3]

- pomorski linijski transport
- pomorski slobodni transport (slobodno brodarstvo)
- pomorski tankerski transport (tankersko brodarstvo).

Pomorski linijski transport ili linijsko brodarstvo prema predmetu prijevoza dijeli se na teretno brodarstvo i putničko brodarstvo. Karakteristika linijskog transporta je stalnost i stabilnost transporta predmeta prometovanja na određenim plovidbenim pravcima. Prema tome, oni su manje fleksibilni u prilagođavanju promjenama potražnje brodskog prostora. Unaprijed je određen plovidbeni red i cijena usluga prijevoza. Pomorski slobodni transport prema predmetu prijevoza dijeli se na teretno slobodno brodarstvo i putničko slobodno brodarstvo. U pomorskom slobodnom transportu kapaciteti brodova se nastoje iskoristiti što bolje u odnosu na njihov kapacitet. U ovom transportu brodovi se slobodno kreću svjetskim morima i nisu vezani za određene pravce plovidbe. Oni prevoze terete za koje su vozarine najpovoljnije. U pomorskom tankerskom transportu kapaciteti tankera se iskorištavaju do maksimuma. Njihovi su plovidbeni pravci određeni između zemalja proizvođača (Daleki i Srednji istok, Karibi, Istočna Europa) i zemalja glavnih potrošača. U ovom transportu, prijevoz tereta je jednosmjernan, dok je u ostalim vrstama dvosmjernan.

2.3. UREDBE O POMORSKOM PRIJEVOZU

Na razini EU-a postoje dvije uredbe koje uređuju pitanja prava putnika kod prijevoza morem i unutarnjim plovnim putovima:

- Uredba (EU) 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. 11. 2010. godine o pravima putnika kada putuju morem i unutarnjim plovnim putovima pogledu prava različitih od prava za naknadu štete zbog smrti odnosno tjelesne ozljede
- Uredba (EZ) 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. 7. 2007. godine o pravima i obvezama putnika u željezničkom prijevozu ustanovljuje paket prava za

putnike koji putuju željeznicom i primjenjuje se na sva putovanja i usluge koje su pružene od strane jednog ili više željezničkih poduzetnika, sukladno s Direktivom Vijeća 95/18/EZ od 19.6.1995. godine o davanju licenci željezničkim poduzetnicima, te je primjenjiva i na nacionalni i međunarodni prijevoz u Europskoj uniji.

Prema Uredbi EU-a br. 1177/2010 prava putnika koji brodovima (na motorni pogon, s više od 12 putnika i tri člana posade) putuju (na putovanjima dužima od 500 m) morima ili unutarnjim vodama primjenjuju se na putnike koji: [4]

- se ukrcavaju u luci Unije
- plove prema luci Unije ako uslugu pruža prijevoznik iz Zajednice.

Da bi mogli iskoristiti svoja prava, putnici na brodovima za kružna putovanja moraju se ukrcati u europskoj luci, no na njih se ne odnose određene odredbe o kašnjenju.

Ako dolazi do otkazivanja ili kašnjenja u polasku duže od 90 minuta potrebno je:

- obavijestiti putnike najkasnije 30 minuta nakon prvotno predviđenog vremena polaska
- ponuditi izbor između: preusmjeravanja ili nastavljanja putovanja u najkraćem mogućem roku ili povrata troškova u roku od sedam dana (i po potrebi besplatan povratak do mjesta polazišta)
- pomoć (osim ako je putnik o kašnjenju bio obaviješten prije nego je kupio kartu): prehrana ako je moguće i po potrebi smještaj na brodu ili na kopnu, maksimalan smještaj na kopnu su tri noćenja te 80 eura po noćenju. Smještaj nije obavezan ako su otkazivanje ili kašnjenje posljedica vremenskih uvjeta.

Pri donošenju Atenske konvencije iz 2002. godine Ujedinjeno Kraljevstvo je bila jedna od država koje su se zalagale za visoke iznose ograničenja odgovornosti ističući da Protokol iz 1990. godine nije stupio na snagu upravo zbog preniskih iznosa ograničenja odgovornosti radi čega su pojedine države, uključujući i Ujedinjeno Kraljevstvo, internim pravom povisile iznos ograničenja odgovornosti za domaće prijevoznike.[17] Atenskom konvencijom iz 2002. godine iznosi ograničenja značajno su povišeni, ali se i sustav odgovornosti prijevoznika kod prijevoza putnika i prtljage uređuje na bitno drugačiji način. Tako se za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, kad je smrt, odnosno ozljeda putnika nastupila uslijed pomorske nezgode, uvodi dvostupanjski sustav odgovornosti (*two tier*

system) prema kojem prijevoznik odgovara u prvom stupnju do iznosa od 250.000 SDR na temelju objektivne odgovornosti, ako ne dokaže da je nezgoda posljedica jednog od egzoneracijskih razloga taksativno navedenih u Konvenciji iz 2002. godine.[18]

Ubrzo nakon usvajanja Atenske konvencije iz 2002. godine, države su postale svjesne zapreka za ratifikaciju i provedbu Konvencije zbog nemogućnosti P&I klubova i ostalih komercijalnih osiguratelja da pruže prijevoznicima odgovarajuće osigurateljno pokriće za teroristički akt, a time i nemogućnosti izdavanja potvrda o obveznom osiguranju koje su brodovima na koje se primjenjuje Atenska konvencija iz 2002., dužne izdati države članice te Konvencije. To stoga što su nakon događaja u SAD-u od 11. rujna 2001., gotovo svi osiguratelji i reosiguratelji izričito isključili iz pokrića štete od terorističkog akta. Prijevoznici nisu imali mogućnost ishoditi osiguranje rizika od terorističkog akta u iznosu koji se traži prema Atenskoj konvenciji iz 2002. godine, a time ni potvrdu o obveznom osiguranju u skladu s odredbama te Konvencije. Europska unija (EU) je poduzela korake kako bi odredbe Atenske konvencije iz 2002. godine unijela u pravo EU-a i učinila ih obveznim za sve svoje članice, dakle regionalno, uz proširenje njezine primjene i na domaće prijevoze (kabotaža), i na unutarnju plovību (Third Maritime Safety Package) kako to proizlazi iz prijedloga Europske komisije od 23. studenoga 2005. godine.[19]

Ujedinjeno Kraljevstvo je odigralo veliku ulogu kada je riječ o isključenju odgovornosti prijevoznika putnika i njihove prtljage morem, temeljem engleskog prava gdje je isključena odgovornost. Ujedinjeno kraljevstvo je odigralo i važnu ulogu kada je riječ o propisima na razini Europske Unije, odnosno Uredbe za provedbu Atenske Konvencije iz 2002. godine. Radi nužnosti veće zaštite putnika u pomorstvu kao i potrebe unifikacije pomorskog prava na međunarodnoj razini, Europska unija je i donijela spomenutu Uredbu br. 392/2009 čiji sastavni dio je Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem izmijenjena Protokolom iz 2002. godine.

3. POJAM I OBILJEŽJA PUTNIČKOG PROMETA: LINIJSKI PUTNIČKI PROMET

Putničko brodarstvo je aktivnost prijenosa putnika i robe od luke ukrcaja do luke iskrcaja, a u širem smislu pomorski prijevoz putnika i robe obuhvaća aktivnost ukrcaja, prijenos od luke ukrcaja do luke iskrcaja, iskrcaj i prekrcaj putnika, automobila i tereta u lukama [9]. Najvažnije vrste pomorskog putničkog prometa, prema načinu formiranja vozarina, organizaciji poslovanja broдача, te djelovanju tržišta su: [9]

- linijski putnički promet
- kružna putovanja
- obalno krstarenje.
- Jednodnevni izleti

Kako je po predmetu rada za ovaj rad bitno analizirati linijski putnički promet, u nastavku se govori o navedenom. Linijsko putničko brodarstvo od velike je važnosti za razvoj cijele države, ali ipak najveći utjecaj ima na priobalno gospodarstvo, u smislu razvoja gradova, otoka, trgovine i prvenstveno turizma. Ova djelatnost utječe i na državne prihode, pogotovo za vrijeme ljetnih mjeseci kada putem brodova u državu dolazi velik broj turista.

Prema Zakonu o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu je prijevoz putnika, tereta i vozila u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske koji se obavlja na unaprijed utvrđenim linijama prema javno objavljenim uvjetima reda plovidbe i cjenikom usluga. Cjenik se može mijenjati ovisno o cijeni goriva i još nekim stvarima koje su navdene u aneksima ugovora. Međunarodni linijski promet obuhvaća putničke RO-RO i brzobrodske linije koje povezuju Republiku Hrvatsku s inozemnim lukama. [5]

Najbitnija stavka koja karakterizira linijsko putničko brodarstva jest to da se prevoženje ljudi ili predmeta obavlja između početne i završne morske luke i to točno prema unaprijed utvrđenom i objavljenom redu plovidbe. Takav transport i promet može biti direktan ili sa zaustavljanjem na usputnim pristaništima. [6]

3.1. POVIJESNI RAZVOJ LINIJSKOG PUTNIČKOG PROMETA

Linijski putnički promet počeo je još u 19. stoljeću kada su se na moru pojavili prvi jednjaci velikih kapaciteta. Do tog vremena, iako je postojao pomorski promet, brodarstvo, a luke i duže, putnički prijevoz nije bio razvijen jer nije postojala potreba za putovanjima. Prvim parobrodom povećavaju se brojevi putnika i stvaraju se prve linije za prekomorsku plovidbu. U tim samim počecima kada se brod nije mogao napuniti samo putnicima, još uvijek se prevozio teret pa su prema tome postojale putničko-teretne linije, a razvijaju se i posebni brodovi za prijevoz isključivo putnika. Pojavom novih parobroda, brodarstvo se dijeli na linijsko putničko brodarstvo i linijsko teretno brodarstvo. Potrebe u pomorskom prijevozu povećavaju se u 20. stoljeću, a svoj vrhunac dostiže do Drugog svjetskog rata. Za vrijeme Drugog svjetskog rata, prijevoz ili stagnira ili se koristi u svrhu prijevoza ratnih potreba, a nakon Drugog svjetskog rata trend brodarstva se mijenja. Počinje izgradnja luksuznih putničkih preookeanskih brodova. Linijski putnički promet počinje gubiti na snazi kada su se počele razvijati druge prometne grane, poput cestovnog prometa, željezničkog i zračnog prometa. Daljnji razvoj linijskog putničkog brodarstva temeljio se na novim brodovima za kružna putovanja i RO-RO putničkim brodovima koji će biti objašnjeni nešto dalje u radu. Ove promjene dovele su i do razvoja luka koje nisu bile dovoljno opremljene za prihvat ovakvih brodova, a u krugu luka pojavljuje se ponuda hotela, ugostiteljskih objekta, trgovina i sl.

Prošlo stoljeće obilježila je jaka migracija stanovništva (litoralizacija) odnosno preseljenja velikog broja stanovništva na obale, što je posljedica razvoja prometnih, turističkih i industrijskih funkcija na obali i otocima. Litoralizacija je započela razvojem industrijskih sustava, a jačala je pod utjecajem jeftinog i jednostavnog pomorskog prijevoza. Važno je napomenuti liberalizaciju trgovine kao važan čimbenik u razvoju priobalnog gospodarstva.

3.2. SPECIFIČNOSTI LINIJSKOG PUTNIČKOG BRODARSTVA

Glavna karakteristika linijskog putničkog brodarstva je prevoženje predmeta prometovanja između pomorskih luka, prema unaprijed dogovorenom i objavljenom redu plovidbe. Predmet prometovanja može biti prtljaga, putnici, životinje, automobili. Ako su predmet prometovanja turisti, onda se radi o turističkom prijevozu. Ovakva vrsta transporta

može se odvijati na dva načina, direktno, odnosno od početne do završne luke, ili s usputnim zaustavljanjem u drugim lukama. Direktni linijski transport karakterističan je po tome što na svome planu prometovanja nema zaustavljanja i usputnih luka.

Prema značaju pravca, linije na kojima se obavlja redoviti javni prijevoz, razvrstavaju se na: [5]

- državne linije
- županijske i međužupanijske linije
- lokalne linije.

Državne linije utvrđuje Vlada RH, one povezuju Hrvatsku obalu s njenim otocima ili otoke međusobno. Takvim prijevozom potiče se unutarnje trajno i redovito povezivanje i razvoj naseljenih otoka. Županijske i međužupanijske linije poboljšavaju pomorsko prometno povezivanje naseljenih otoka i naselja na kopnu, kao i otoka međusobno, ili povezivanje naselja na području jedne ili više županija. Lokalne linije imaju jednaku funkciju povezivanja kao i državne i županijske, međutim linijske se odnose na uža područja, područja općina, odnosno gradova.

Ono što linijski putnički promet razlikuje od ostalih vrsta pomorskog prometa je to što ono ima plovidbeni red koji sadrži rutu, put po kojem brod plovi, vrstu linije, početnu i završnu luku, te ako ima usputna pristaništa, vrijeme zadržavanja u međulukama, vrijeme polaska i dolaska, udaljenost između početne i završne luke i razdoblje za koje se odnosi vozni red. Predmet prometovanja mogu biti prtljaga, putnici, žive životinje, automobili ili kamioni, po čemu se razlikuje od turističkog prijevoza, gdje su predmet prijevoza putnici, odnosno turisti. Putničko linijsko brodarstvo ima posebnu važnost za otočki turizam, a karakterizira ga, između ostalog, sezonalnost, tj. neravnomjernost. Turistička potražnja za linijskim putničkim brodovima naglašena je samo u tri do četiri ljetna mjeseca godišnje, s naglaskom na srpanj i kolovoz. [7]

Posebnosti linijskog brodarstva očitavaju se u idućim činjenicama: [6]

- u luci ukrcaja obično se nudi dio kapaciteta, a ne cijeli ponuđeni brodski kapacitet odnosi se na više različitih vrsta tereta i više krcatelja
- postoji stalan za dulje vrijeme određen pravac plovidbe (više luka iskrcaja i luka ukrcaja)

- povezivanje luka obavlja se u određenim vremenskim razmacima (red plovidbe)
- određenu liniju broda drži više brodova.

Direktni linijski transport odnosi se na prevoženje predmeta prijevoza od početne do završne luke bez zaustavljanja na usputnim stajalištima, a po unaprijed utvrđenom plovidbenom redu. S druge strane, linijski prijevoz sa zaustavljanjima na usputnim stajalištima podrazumijeva prijevoz od početne do završne luke prema točno utvrđenom plovidbenom redu, no za razliku od direktnog linijskog prometa, uključuje zaustavljanja na usputnim stajalištima (postoji više polaznih i odlaznih točaka). [7] Kod linijskog putničkog brodarstva bitnu stavku također čini plovidbeni red. On mora redom sadržavati: liniju, tj. rutu, put na kojem se obavlja prijevoz, vrstu linije, početno (luka, pristanište) i završno mjesto (luke, terminali), te usputna stajališta (ako postoje), vrijeme polaska i dolaska iz jednog mjesta u drugo, udaljenost između pojedinih mjesta, razdoblje u kojem funkcionira određena linija i rok važenja plovidbenog reda.

Linijski putnički promet može se podijeliti na javni, nacionalni i međunarodni, te se obavlja prema važećim međunarodnim i nacionalnim pravnim propisima i aktima. Javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu je prijevoz putnika, tereta i vozila u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru određene države koji se obavlja na unaprijed utvrđenim linijama prema javno objavljenim uvjetima reda plovidbe i cjenikom usluga. [5] Nadalje, međunarodni linijski pomorski promet obuhvaća putničke RO-RO i brzobrodске linije koje povezuju luke jedne države s inozemnim lukama. Uvjete koje moraju ispunjavati brod i brodar za obavljanje međunarodnoga linijskoga pomorskog prometa propisuje ministar nadležan za poslove pomorstva. Nacionalne linije su linije koje povezuju obalu s naseljenim otocima i otoke međusobno, kao i dužobalne linije. [8] Obavljanjem javnoga prijevoza na državnim linijama osigurava se trajno i redovito povezivanje i održivi razvitak naseljenih otoka u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru. Odluka o određivanju državnih linija sadrži relaciju na kojoj se obavlja prijevoz, minimalnu učestalost prijevoza, vrstu i kapacitet broda, te vrstu prijevoza.[5]

Uspostava sustava javnog prijevoza temelji se na načelima: [5]

- poticanja gospodarskog razvoja
- kontinuiteta i redovitosti prijevoza s brodovima određenog kapaciteta i vrste osiguranja odgovarajuće kvalitete prijevoza

- usluga prijevoza s unaprijed određenim cijenama i drugim uvjetima, i to:
 - posebno za određene kategorije putnika i za određene linije
 - davanja subvencija brodarima, bez koje nije moguće osigurati kontinuitet i redovitost javnog prijevoza na određenim linijama
 - prilagođavanja javnog prijevoza stvarnim zahtjevima
 - osiguravanja dodatnih usluga prijevoza.

Sljedeća tablica prikazuje specifičnosti linijskog putničkog brodarstva.

Tablica 2. Odlike linijskog putničkog prijevoza [9]

organizira se na regionalnim tržištima	luka ukrcaja je i luka iskrcaja u povratnom smjeru	brodari imaju obvezu posjedovanja broda u pričuvi za slučaj spriječenosti održavanja linije
stalna potreba za prijevozom putnika	prazni hod ovisi o prosječnoj popunjenosti kapaciteta broda	sastoji se od klasičnih putničkih brodova, trajekta i brodova velikih brzina
ima stalan red i pravac plovidbe	odnos ponude i potražnje utječu direktno na visinu prijevozne karte	putnički brodovi su dužni osigurati ugostiteljske, trgovačke i zabavne usluge
može imati više luka ukrcaja i iskrcaja	linijski putnički brodar brodski prostor prilagođava prema dugoročnoj potražnji	koncept putničkog broda ovisi o udaljenosti među luka, a te kontinuitetu održavanja linija
organizira se s većim brojem brodova istih ili sličnih karakteristika	cijene prijevozne karte se određuju unaprijed	neprofitabilne linije subvencionira država
karakterizira ga stabilnost i kvaliteta prijevoza	linijski putnički brodari su najčešće veće tvrtke	

Tablica 2. prikazuje karakteristike linijskog brodarstva, a to su kontinuitet i kvaliteta prijevozne usluge. Kaže se da nema plovidbe u polasku kod linijskog brodarstva, što znači da se linijsko putovanje obračunava u polaznom i povratnom smjeru (*out i home voyage* ili *trip*) kao kružno putovanje (*roundtrip*), a prazni hod ovisi o korištenju brodskog prostornog kapaciteta.

Linijsko putničko brodarstvo je preduvjet za funkcioniranje gospodarskog života na otocima i njihov gospodarski razvitak. Značaj linijskog putničkog brodarstva na gospodarske i općedruštvene tijekove jest u činjenici da na njegov razvoj utječu socijalno-kulturološki i/ili gospodarski, odnosno tržišni elementi. Socijalni utjecaji neophodno zahtijevaju pripomoć države za pokriće operativnih troškova. Gospodarski utjecaji, tamo gdje to tržište dozvoljava s obzirom na vrijeme i prostor, omogućuju da linijski prihod osigurava pokriće troškova i ostvarivanje prihvatljivog profita. Socijalni i gospodarski utjecaji istodobno pretpostavljaju potrebu da država pripomaže putničkom brodaru u izgradnji brodova, bez obzira na područje i vrijeme njegove buduće eksploatacije. Zatim postoji i međunarodni linijski promet i obuhvaća RO-RO i brzobrodске linije pomoću kojih povezuje luke jedne države s inozemnim lukama. Kako bi brodovi prometovali na tim relacijama, i brod i brodar moraju ispunjavati uvjete za obavljanje međunarodnog linijskog pomorskog prometa koje propisuje ministar.

3.3. VRSTE BRODOVA U LINIJSKOM PUTNIČKOM PROMETU

U središtu putničkog brodarstva je čovjek – putnik koji je ujedno i predmet prevoženja koji očekuje i zahtijeva udobnost, sigurnost, redovitost, ali i ekonomičnost prijevoza. Prijevoz putnika putničkim brodovima prema unaprijed utvrđenom plovidbenom redu čine liniju. Linijski putnički pomorski promet čini nekoliko vrsta putničkih brodova, i to su klasični putnički brod, RO-RO i putnički brodovi velikih brzina, odnosno katamarani, koji u zadnje vrijeme zazimaju sve veći dio tržišta u prijevozu putnika ili vozila i putnika o ovoj vrsti brodova se govori u nastavku ovog poglavlja.

3.3.1. Klasični putnički brodovi

Njihova osnovna funkcija je prijevoz putnika, a spada u vrstu trgovačkog broda. Ova kategorija ne uključuje i one brodove kojima je sporedna funkcija prijevoz putnika, to su najčešće teretni brodovi koji imaju kapaciteta i za prijevoz putnika. Upravo iz tog razloga danas je takvih brodova dosta manje jer se većina brodova uz prijevoz putnika bavi i organizacijom kružnih putovanja te prijevozom tereta. Klasični putnički brodovi danas su

najčešće namijenjeni linijskom putničkom brodarstvu, a slika 1 prikazuje klasični putnički brod.



Slika 1. Klasični putnički brod [12]

Putnički brodovi razlikuju se s obzirom na veličinu, stoga ih se može svrstati u dvije osnovne skupine:[11]

- brodovi za prijevoz do 200 putnika
- brodovi za prijevoz više od 200 putnika.

Brodovi veći od 200 putnika se rijetko grade i koriste jer nisu profitabilni te koriste se samo za one luke u kojima je onemogućen pristup RO-RO putničkim brodovima. Ovi brodovi moraju u radu osiguravati fleksibilnost na način da štede gorivo u uvjetima kada se prevozi mali broj putnika u zimskim mjesecima te da omoguće vožnju većim brzinama u vrijeme turističke sezone kada je potražnja za pomorskim prijevozom vrlo visoka. [11]

U današnje vrijeme najviše se koriste brodovi manjih kapaciteta, dok se oni većeg kapaciteta koriste uglavnom na prugama gdje je otežan prilaz RO-RO putničkim brodovima. Stoga se, zbog štednje, brzina brodova mora prilagođavati broju putnika koje prevoze. U budućem razdoblju očekuje se gradnja brodova manje težine i veće brzine, tako da će brodovi brzine od otprilike 20 čvorova postati uobičajeni, a troškovi iskorištavanja broda i potrošnja goriva ostat će ista. [11]

U vrijeme kada je sve više jačala automobilska industrija, klasične brodove počeli su zamjenjivati trajekti. Trajekti su putnicima omogućili da putuju automobilima od obale do otoka, i obratno. Kao takvi, trajekti mogu ploviti na kratkim, srednjim ali i velikim

udaljenostima na zatvorenim morima. Njihov kapacitet je također s vremenom rastao. Veliki trajekti nalik su putničkim brodovima za kružna putovanja, dok oni manji, namijenjeni plovidbi na kraćim udaljenostima nemaju kabine za putnike, a i prijevozna brzina ima je manja.

3.3.2. RO-RO putnički brodovi

RO-RO tehnologija transporta (en. *Roll on – Roll off*) predstavlja specifičnu tehnologiju transporta koju karakterizira horizontalni utovar i istovar kopnenih prijevoznih sredstava najčešće natovarenih teretom (npr. utovarenih kamionima) na specijalne RO-RO brodove. *Roll on* predstavlja utovar tereta na brod vlastitim kotačima preko utovarne rampe, koja spaja obalu i brodsko skladište. *Roll off* predstavlja istovar tereta nakon prijevoza morem, također vlastitim kotačima preko istovarne rampe, koja spaja brodsku garažu vozila i obalu. RO-RO brodovi imaju uglavnom odvojene rampe za ukrcaj putnika, ili odvojeni dio na ukrcajnoj rampi za vozila koji je označen za ukrcaj putnika. RO-RO putnički brodovi za srednje udaljenosti (do 50 nautičkih milja) namijenjeni su za plovidbu na udaljenostima gdje vrijeme plovidbe iznosi više od 15 minuta, no u pravilu ne duže od jedan sat.[11] Slika 2. prikazuje RO-RO putnički brod.



Slika 2. RO-RO putnički brod [13]

Neke od prednosti RO-RO tehnologije transporta su da omogućuje gotovo potpunu integraciju cestovnog/željezničkog i pomorskog prometa, jer na taj način povećava se

optimalizacija transportnih lanaca i smanjuju manipulacijsko – prijevozni troškovi. Zahtijeva najniže lučke investicije, te RO-RO brodovi obavljaju utovar i istovar tereta i noću, cjelodnevne operacije, te time povećavaju promet brodovima i lukama. Još jedna od prednosti RO – RO brodova je da imaju veliku brzinu ukrcaja, da su neovisni o brodskoj mehanizaciji, te na koncu da su najsigurniji i najjeftiniji način prijevoza specijalnog tereta. Većina RO-RO brodova imaju dvije rampe koje im omogućuje brži ukrcaj i iskrcaj te smanjuju vrijeme stajanje u luci.[3]

3.3.3. Putnički brodovi velikih brzina - katamarani

Putnički brodovi velikih brzina najčešće su specijalizirani za prijevoz putnika, no mogu po tipu gradnje prevoziti i vozila. U ovu kategoriju brzih putničkih plovila najviše se ulaže stoga nije ni čudno da najčešće izgledaju poput zrakoplova, i građen je od laganih materijala. Putovanje njim ne traje duže od četiri sata, a koriste se upravo za regionalna područja na udaljenosti od 20 do 40 nautičkih milja. [11] Slika 3. prikazuje katamaran.



Slika 3. Katamaran [14]

Najveći problem koji se javlja kod ovakvih brodova je što gubi sposobnost brze vožnje pri velikim valovima i lošem vremenu te često a posebno zimi dolazi do prekida linije, iz tog razloga planiraju se i grade specijalizirano za određena geografska područja na kojem treba ploviti. Vrlo brzi RO-RO putnički brodovi koji imaju mogućnost prijevoza i putnika i vozila rijetko se koriste iz razloga što postoji mali broj linija čija prometna potražnja omogućava ekonomsku isplativost, dok putnički brodovi velikih brzina koji

prevoze samo putnike posljednjih godina preuzimaju tržište dužobalnih i međutočnih pruga koje su prije održavali klasični putnički brodovi.[11]

Odlike svih navedenih brzih putničkih brodova trebaju biti sigurnost i komfor, što znači brzina plovidbe, što manja buka, vibracija i plinovi.[9] U skorije vrijeme može se očekivati pojava sve većeg broja brodova velikih brzina za prijevoz putnika, a nasuprot tome, brodovi velikih brzina koji mogu prevoziti i putnike i vozila, neće se pojavljivati u većoj mjeri.

Vrlo brzi putnički brodovi (*HSC – High Speed Craft*) najčešće prevoze samo putnike, no mogu prevoziti i vozila ovisi o tipu broda i počeli su preuzimati tržište koje su opsluživali klasični putnički brodovi. Problem svih HSC brodova je da pri višim valovima gube svoju sposobnost brze vožnje, a obično se planiraju i grade za geografsko područje na kojem trebaju ploviti, uzimajući u obzir karakteristike stanja mora na određenoj ruti.

4. PUTNIČKI PRIJEVOZ ENGLJESKA - FRANCUSKA

Engleska je zemlja smještena na otoku, Velikoj Britaniji, a obuhvaća južni dio otoka. Graniči na sjeveru sa Škotskom, a na zapadu s Walesom. Na istoku Engleska izlazi na Sjeverno more, a na jugu leži na Engleskom kanalu. Zemlja je najveće i najmnogoljudnije područje Ujedinjenog kraljevstva. Glavni grad Engleske je London, golemo i raznoliko gradsko središte i globalni kapital financija, kulture i gospodarstva. Putovanje trajektom je popularan i prikladan način prijevoza za sve putnike jer Engleska ima velik broj suvremenih trajektnih luka. Kraljevina Engleska je središte za mnoga odredišta, domaća i međunarodna.

Francuska je u proteklih 20 godina na vrhu popisa najpopularnijih svjetskih turističkih destinacija i jedna od najpoželjnijih zemljopisno raznolikih zemalja u Europi. Prema kopnenom području, Francuska je najveća zemlja zapadne Europe i jedna od samo tri zemlje koje imaju obje obale Atlantika i Mediterana. Postoji nekoliko načina za doći u Francusku, a trajekt je jedna od najjednostavnijih i najpopularnijih opcija. Većina najvećih i najboljih europskih trajektnih tvrtki povezuje Francusku s brojnim zemljama i otocima s redovitim prijelazima koji su dostupni od Velike Britanije i Irske do sjevera i otoka na Mediteranu i Sjevernoj Africi na jugu zemlje. Brojni trajekti putuju iz Francuske u Englesku, a trajekti trenutno povezuju osam luka u Francuskoj s pet luka u Engleskoj.

Svakodnevno između Engleske i Francuske plovi velik broj trajektnih linija kojima upravljaju dva trajektna poduzeća *DFDS Seaways* i *Brittany Ferries*, a najkraća vožnja traje oko 1 sat i 30 minuta.

U nastavku ovog poglavlja se prikazuje pomorska povijest Engleske i Francuske, te daje pregled trajektnih linija koje povezuju Englesku i Francusku, s naglaskom na linijski prijevoz putnika.

4.1. POMORSKA POVIJEST ENGLLESKE

Pomorska povijest Engleske uključuje događaje, brodove, luke, plovidbu, znanost o moru, istraživanja, te trgovinu. Do otvaranja kanalskog tunela ispod La Manche koji povezuje Folkestone i Francusku obalu kod Calaisa i pojave zračnog prometa, pomorski promet je bio jedini način da Englezi dopru do ostatka Europe, pa je iz tog razloga pomorska trgovina i pomorska moć bila oduvijek važna za Englesku.

Engleska pomorska povijest počinje s *Massaliote Peripulusom* kojeg su koristili fenički trgovci u željeznom dobu Europe. Smatra se da se trgovina temeljila na razmjeni kositra i sirovina. Prve brodove koje koriste Englezi smatra se da su bili kavane i splavovi. Od ranog 15. stoljeća, nastavljajući se u 17. stoljeće, engleski brodovi putovali su diljem svijeta u potrazi za novim trgovinskim partnerima i uspostavljanjem novih trgovinskih pravaca. U tom su se procesu susreli novi narodi koji su prethodno bili nepoznati engleskom narodu. Javlja se i prvi moderni prijedlog podvodne plovidbe koji je dao William Bourne. On je 1578. godine dizajnirao prototip podmornice, a njegov projekt nikad nije realiziran već je ostao samo na ideji.[15]

Tijekom 17. stoljeća brodarstvo u Engleskoj doživljava značajne promjene. Početkom 17. stoljeća, engleski brodograditelji razvili su čvrste i obrambene brodove, koji su zbog način na koji su bili opremljeni zahtijevali značajnu posadu, odnosno više članova posade. Premda su engleski brodovi mogli ploviti na velike udaljenosti i preživjeti u neprijateljskim vodama, nisu mogli ostati konkurentni u trgovačkoj brodskoj industriji, jer je trgovačka industrija zahtijevala da brodovi imaju veći skladišni prostor s manje posade. Nizozemci su krajem 16. stoljeća izgradili takve brodove pod nazivom *fluits*. Kada su Englezi sudjelovali u nekoliko ratova s Nizozemcima i njihovim europskim saveznicima tijekom kasnije polovice 17. stoljeća, bili su izuzetno dobri u preuzimanju nizozemskih trgovačkih brodova. Ti su se brodovi uskoro postali dio engleske trgovačke flote, a postupno su engleski brodograditelji prilagodili neke od tehnika koje su koristili nizozemski graditelji kako bi izgradili brodove koji su zahtijevali manje posade i imali veći skladišni prostor.

17. stoljeće bilo je razdoblje rasta pomorske plovidbe. Iako je rast bio spor u prvih nekoliko desetljeća, trgovina s Mediteranom, Istočnom Indijom i Sjevernom Amerikom uvjetovala je rast i razvoj brodogradnje u Engleskoj. Engleski Parlament je donio *Pravilnik*

o plovidbi 1651. godine kako bi kontrolirao pristup nizozemskim u lukama i pokušao smanjiti kontrolu koju je Nizozemska imala nad trgovinom. [16]

Prvi moderni podvodni brod koji je izgrađen bio je *Cornelius Drebbel*. Njegova točna izvedba nije poznata, ali poboljšane verzije su testirane u rijeci Temze 1620. i 1624. godine. Prvu poznatu mornaricu u Engleskoj utemeljio je Alfred The Great.

Brodogradnja u Engleskoj započela je u mnogim potocima i rijekama oko obale. Tako je pronađen anglosaksonski teretni brod iz 900. godine na Graveneyu, a brod iz 13. stoljeća pronađen je na Magor Pill, na rijeci Severn. u 12. stoljeću Englezi su krenuli s izgradnjom brodova s otvorenom palubom. Godine 1416. kraljev brod *Anne* imao je dva jarbola dok je *Edward* izgrađen 1466. godine imao tri jarbola. U 16. stoljeću pokrajina Temze postala je glavno brodograđevno područje. Izgrađeni su Royal Dockyard i Honorable East India Company je uspostavila svoje brodogradilište.

Trajektne luke u Engleskoj iz kojih isplivljavaju i uplovljavaju trajekti iz Francuske su:

- Dover
- Heysham
- Portsmouth
- Newhaven
- Plymouth.

Dover se nalazi na jugoistočnoj obali Engleske u okrugu Kent. Poznat je po bijelim stijenama, dvorcu Dover i svojim popularnim trajektnim lukama, Dover je s Francuskom povezan preko najužeg dijela Engleskog kanala. Dover je dobro povezan s Engleskom mrežom autoceste i željezničkom mrežom s ostalim gradovima Velike Britanije.

Heysham je veliko obalno selo smješteno u Lancashireu u Engleskoj. Trajektna luka Heysham ima velik raspon objekata za putnike, a postoje autobusi i vlakovi izravno do putničkih terminala.

Portsmouth je grad na južnoj obali Engleske. Portsmouth već stoljećima predstavlja značajnu pomorsku luku. Glavna trajektna luka ima kvalitetne autoceste i željezničke veze sa svim dijelovima Velike Britanije. Luka ima brojne objekte za putnike unutar zgrade terminala.

Plymouth je grad na južnoj obali Devona u Engleskoj, s poviješću još od brončanog doba i predstavlja najveću pomorsku bazu zapadne Europe, povijesno Britanska mornarica otplovila je iz Plymoutha kako bi porazila španjolsku Armadu. Luka Plymouth je u potpunosti opremljena svim potrebama putnika i ima brz izravan pristup iz Londona putem željezničkih mreža Great Western.

Newhaven se nalazi u istočnom Sussexu na jugu Engleske na ušću rijeke Ouse. Luka Newhaven je smještena između obalnih gradova Brighton i Eastbourne i najbliža je luka u Londonu s izravnim vezama s Francuskom.

Iz navedenog prikaza očito kako je Engleska zbog svojeg geografskog položaja morala razvijati svoje brodarstvo. Uočen je napredak u izgradnji brodova s obzirom na potrebe trgovine. No, kako je cilj ovog poglavlja prikazati putnički prijevoz između Engleske i Francuske u nastavku se prikazuje i pomorska povijest Francuske.

4.2. POMORSKA POVIJEST FRANCUSKE

Francuska je gradila jedne od najboljih putničkih brodova dvadesetog stoljeća. SS France bio je brod koji je plovio pod zastavom Compagnie Générale Transatlantique (CGT ili French Line), kojeg je izgradio brodogradilište Chantiers de l'Atlantique u Saint-Nazaireu u Francuskoj, a pušten je u more u veljači 1962. godine. U vrijeme svoje izgradnje 1960. godine, brod dug 316 m bio je najduži putnički brod ikada izgrađen, rekord je držao sve do 2004. godine kada je izgrađen RMS Queen Mary 2 dug 345 metara.[20]

S Djemnah bio je francuski teretni-putnički brod, porinut u more 1875. godine, koji je potopljen u Mediteranu od strane njemačke podmornice UB-105 tijekom Prvog svjetskog rata. Brod Djemnah je izgrađen u La Ciotatu 1875. godine za brodarsku tvrtku Messageries Maritimes. Brod je bio dug 125 metara. Najveća brzina koju je mogao postići bila je 14 čvorova. Brod je mogao prevoziti 1385 putnika (83 u prvoj klasi, 42 u drugoj, 60 u trećoj i 1.200 ispod palube). Brod je korišten kao brodski putnički brod na Daleki istok. 14. srpnja brod je bio 69 nautičkih milja sjeverno od libijske obale, kada je njemačka podmornica UB-105 torpedirala i brod je potonuo za dvije minute.

Naglasak u pomorskoj povijesti Francuske je na ratnoj mornarici. Iako se povijest francuske mornarice vraća u srednji vijek, može se reći da se njegova povijest učinkovito počinje za vrijeme vladavine Louisa XIII. Od osnutka sadašnjeg teritorija, Francuska se morala suočiti s tri glavna izazova na pomorskoj razini. Zemljopisno Francuska imala je dva velika dijela obale odvojene Iberijskim poluotokom (Španjolska i Portugal), pa je morala zadržati dvije pomorske snage i podijeliti brodove koje su imali na rutama između Sredozemnog mora i Atlantskog oceana. Kako su političke i strateški glavne prijetnje Francuske dolazile su iz srednje Europe koja je zahtijevala snažnu vojsku, a ne jaku mornaricu, mornarica je stavljena u drugi plan i našla se u velikim problemima. Odnosno, kako bi bile učinkovite, mornarice zahtijevaju infrastrukturu, luke, pristaništa, i ljevaonice, a časnici i posade trebaju puno iskustva na moru. Nedostatak resursa i politički nerazumijevanje opetovano su oštetili pomorsko pružanje usluga prijevoza.

Povijest francuske mornarice može se podijeliti u sljedeće ere:[21]

- stvaranje prve stvarne državne mornarice, pod vodstvom Louisa XIII.
- obnovljena era pod palicom Lucia XIV.
razdoblje ponovnog rođenja pod vodstvom Choiseula.

Pod Napoleonom III. izgrađena je suvremena mornarica, iskorištavanjem novih tehnologija kao što su parni i brodski oklopi. Ta je sila važan instrument u sustavu i očuvanju francuskog carstva. S padom Francuske, međutim, većina ratne mornarice nikada nije dobila priliku da se bori, a ono što je bilo očuvano uništeno je u iskrcavanju francuske flote u Toulonu. Francuska danas ima opsežnu trgovačku mornaricu.

Francuska danas ima više od 1400 brodova od kojih je 700 registrirano u Francuskoj. U Francuskoj 110 brodarskih tvrtki zapošljava 12 500 ljudi na moru i 15 500 na obali. Svake godine 305 milijuna tona robe i 15 milijuna putnika prevozi se morem. Pomorski prijevoz odgovoran je za 72% uvoza i izvoza Francuske.[22]

Trajektne luke u Francuskoj iz kojih isplivljavaju i uplovljavaju trajekti iz Engleske su:

- Cean
- Cherbourg
- Dunkirk
- Calais
- St. Malo

- Dieppe
- Le Havre
- Roscoff.

Caen je grad koji se nalazi u sjeverozapadnoj Francuskoj koji je smješten oko dva sata sjeverozapadno od Pariza i ima redovnu trajektnu vezu na jugu Engleske.

Cherbourg je grad koji se nalazi u sjeverozapadnoj Francuskoj. Cherbourg je trajektna luka s linijama koje povezuju engleske trajektne luke Poole i Portsmouth kao i Jersey. Moderni trajektni terminal ima redovne usluge za putničke i teretne usluge s dobrim pristupom lokalnim sadržajima.

Dunkirk je grad u sjevernoj Francuskoj čija istoimena luka Dunkirk je treća najveća zbog svoje lokacije i lakog pristupa putnicima. Glavni putnički terminal je vrlo dobro opremljen s restoranima, trgovinama i dječjim područjima, kao i dobar pristup ostalim prijevoznim sredstvima i dva glavna trgovačka centra u neposrednoj blizini.

Calais je grad i glavna trajektna luka u sjevernoj Francuskoj s pogledom na Doverov tjesnac, najužu točku na engleskom kanalu, i najbliži francuski grad Engleskoj. Calais je, također, značajna ribarska luka.

St. Malo je lučki grad u sjeverozapadnoj Francuskoj koji preko engleskog kanala je direktno trajektima povezan s Engleskoj.

Dieppe je općina u Seine-Maritime dijelu Francuske. Poznat kao ribarska luka koja ima trajektnu luku s izravnim vezama na englesku luku Newhaven. Putnički terminal je osnovan samo s jednom trgovinom i kafićem.

Le Havre nalazi se u sjeverozapadnoj Francuskoj na ušću rijeke Seine na engleskom kanalu. Grad se nalazi u morskoj regiji Normandija. Trajektni terminal nalazi se u neposrednoj blizini centra grada Le Havre s punim rasponom modernih sadržaja za putnike. Javni prijevoz je lako dostupan s trajektnog pristaništa, a autobusi idu izravno do i od željezničke stanice, kao i taxi usluge unutar zgrade terminala.

Roscoff se nalazi na obali Brittany u Francuskoj poznatoj po tome što je slikoviti gradić s impresivnom arhitekturom. Nekad ribarsko mjesto, od 1970-ih Roscoff je razvijen

kao trajektna luka za trgovinu i turizam. U lučici su izravno povezani cestovnim i željezničkim priključcima, a putnički terminal ima dobre sadržaje za turiste.

4.3. ENGLESKI KANAL

Engleski kanal odvaja južnu Englesku od sjeverne Francuske i povezuje južni dio Sjevernog mora s Atlantikom. To je najprometniji kanal na svijetu. Dug je oko 560 km i varira u širini od 240 km na najširem do 33,3 km u Doveru, a pokriva površinu od oko 75.000 km². [23]



Slika 4. Engleski kanal [23]

Doverski prolaz (Slika 4.) je najuži dio Engleskog kanala koji predstavlja najbližu rutu za prijevoz putnika iz Francuske u Englesku. Na istočnom kraju kanala, najuža je točka (Dover-Cap Gris Nez), a njegova najšira točka nalazi se između zaljeva Lyme i zaljeva Saint Malo, blizu njegovog središta. Prolaz je relativno plitak, s prosječnom dubinom od oko 120 m u najširem dijelu, smanjujući se na dubinu od oko 45 m između Dovera i Cala.

U kanalu se nalazi nekoliko glavnih otoka. Obala je, osobito na francuskoj obali, duboko razvedena; nekoliko je malih otočića blizu obale, uključujući Chausey i Mont Saint-Michel, unutar francuske jurisdikcije. Poluotok Cotentin u Francuskoj izlazi na kanal, dok se na engleskoj strani nalazi mali paralelni tjesnac poznat kao Solent između otoka Wight i kopna.

Kanal djeluje kao lijevak koji pojačava raspon plimnih plinova manjih od jednog metra do više od 6 metara, kako je zabilježeno na kanalskim otocima, zapadnoj obali poluotoka Cotentin i sjevernoj obali Brittany. Vremenska razlika od oko šest sati između visoke vode na istočnoj i zapadnoj granici Kanala ukazuje na to da se raspon plimnih plinova pojačava dalje.

4.4. LINIJSKI PRIJEVOZ PUTNIKA BRITTANY FERRISE

Brittany Ferrise je privatna tvrtka koja upravlja flotom trajekata između Francuske i Engleske. Povijest Brittany Ferrise seže u 1973. godinu kada kreće plovidba između Roscoffa u Bretanji i Plymoutha na jugozapadu Engleske. Osnovni cilj je bio da se olakša pristup cvjećarima i poljodjelicima, a putnički prijevoz se odvijao trajektom Posejdon između Plymoutha i Roscoffa. 1974. s plovidbom kreće Penn Ar Bedom koji je prevozio putnike. Novi koncepti u poslovanju su se razvijali krajem 1970-ih, a tvrtka je nastavila rasti. *Benodet* je prevozio putnike između Plymoutha i Roscoffa samo godinu dana prije nego što je prebačen u sklop novog pothvata Brittany Ferries. *Commerastel* ju je zamijenio i nastavio na Plymouthu do Roscoffove rute do 1989. godine Corkovom rutom upravljali su *Tregastel* i *Quiberon*, a kasnije im se pridružio *Celtic Pride*.

Godine 1986, Brittany Ferries uvodi Duc de Normandie, brod koji je plovio na ruti od Caena do Portsmoutha. Brod Roscoff *Cornouailles* prebačen je na rutu Truckline Ferries iz Poolea u Cherbourg, uvodeći prijevoz putnika spomenutom rutom. U međuvremenu, 1988. godine na Caenovu službu je uveden drugi brod (*Gotland*), kao i nova postaja Truckline Ferries. Pored usluga Portsmouth-Caena, od 1986. godine trajekt Truckline Ferries prevozio je putnike od Poole do Caena tijekom ljeta s obzirom na sezonsku potražnju. Krajem 1991. godine *Reine Mathilde* napušta flotu i uvodi se novi za krstarenje *Normandie* na putu za Caen. [24]

2001. godine započinje se s novim trajektnim linijama između Poolea i Cherbourga u suradnji s Condor Ferriseom. Godine 2002. novi brod, *Mont St Michel* plovi između Portsmoutha i Caena. Tijekom 2005. godine došlo je do većeg broja izmjena, tako se uvodi *Normandie Express*, trajekt za prijevoz između Portsmoutha i Cherbourga i Caena. Ponovno se vraća u plovidbu *Barfleur* na relaciji Poole-Cherbourg u studenom 2005. godine. [24]

Krajem 2009. godine, se putnici prevoze između Poole i Santandera dva puta tjedno, dok se trajekt Amrrique povlači i zimi ne prometuje. *Condor Vitesse* je nastavio voziti jednom dnevno u ljetnim mjesecima između Poole i Santander. *Cap Finistère* je plovio između Portsmoutha i Santandera dva puta tjedno, a tri puta tjedno između Portsmoutha i Cherbourga.

Dana 1. travnja 2011. otvoren je novi terminal luke Portsmouth International Port koji su koristili Brittany Ferries, LD Lines i Condor Ferries. Ova suvremena, moderna, ekološki prihvatljiva zgrada zamijenila je prethodnu zgradu terminala koja je stajala od 1976. do njezine potrebne zamjene do 2011. godine. 2013. godine Brittany Ferries uvela je novu rutu prijevoza putnika iz Portsmoutha u Le Havre korištenjem broda koji dostiže veliku brzinu pod imenom *Normandie Express*.

Christophe Mathieu, zamjenik glavnog direktora Brittany Ferries i Sandie Dawe, izvršni direktor Visit Britania, potpisali su 5. studenog 2013. sporazum o zajedničkoj marketinškoj kampanji koja je privukla više francuskih turista u Velikoj Britaniji. Sporazum obvezuje obje strane na trogodišnju kampanju. Navedeni sporazum je ostavio velik utjecaj na turistička kretanja, te omogućio da obje zemlje imaju korist od sporazuma, što se direktno odrazilo gospodarstvo obje zemlje kroz povećan udio turističkih dolazaka i potrošnje turista.

Kompanija Brittany Ferries imaju velik broj brodova u svojoj ponudi za prijevoz putnika na relaciji Engleska Francuska. Brodovi su opremljeni trgovinama, a la carte restoranima, barovima i kafićima. Većina brodova ima i kino, te rekreacijske zone za najmlađe. Krajem 2009. Brittany Ferries instalirala je WiFi uslugu a od travnja 2013. WiFi je besplatan u javnim prostorima.

Tablica 3. Brittany Ferries trajekti na relaciji Engleska - Francuska[25]

Ruta	Raspored vožnji	Trajanje vožnje	Cijena
Plymouth –Roscoff	9 puta dnevno	5 sat i 30 minuta	79£
Poole - Cherbourg	7 puta dnevno	4 sata i 15 minuta	37£
Portsmouth – St Malo	7 puta dnevno	11 sati	154£
Portsmouth – Caen	3 puta dnevno	5 sati i 45 minuta	84£
Portsmouth – Cherbourg	8 puta dnevno	8 sati	113£
Portsmouth – Le Havre	5 puta dnevno	8 sati	110£

Analizom ponude prijevoza putnika Brittany Ferriesa može se zaključiti kako su Francuska i Engleska jako dobro povezane zemlje, gdje Brittany Ferries dnevno tijekom cijele godine ima 39 vožnji putnika, a ljeti zbog povećanih turističkih kretanja se uvode i dodatne linije na spomenutim relacijama.

4.5. DFDS

Tietgent je 1866. pokrenuo inicijativu za spajanje četiri danske parobrodne tvrtke s tvrtkom DFDS (*Det Forenede Dampskibs-Selskab*). Svrha povezivanja bila je omogućiti rast trgovine i proširiti se na tržišta cijele Europe, jer parni brodovi su pružali poljoprivrednicima pristup britanskom brzo rastućem tržištu hrane i sirovina. [26]

DFDS se brzo razvijao, a oko 1900. godine, DFDS parni brodovi povezali su poljoprivrednike oko Crnog mora s novim ruskim industrijskim područjem oko St. Petersburga. DFDS je također povezojao danske i skandinavske gradove jedne s drugima i sa svijetom. Sve se to temeljilo na floti od više od 120 brodova, među najvećim na svijetu u to vrijeme. 1964. godine uveden je prvi RO - RO putnički trajekt, kada je Engleska povezana s Harwichom.

Godine 1966. stotinu godina nakon svog početka, DFDS flota sastojala se od 13 putničkih brodova, 53 teretnih brodova, 4 tegljača i 39 teglenica. Pokrenut je sveobuhvatni novi brodski program s 25 brodova po narudžbi. Putnički brodovi služili su na rutama koje povezuju Dansku s Norveškom, Velikom Britanijom, Farskim otocima, Islandom i Finskom uz domaće usluge. Između 1967. i 1970. godine, četiri identična trajektna vozila, izvorno

nazvana *m.s. Kong Olav V*, *m.s. Prinsesse Margarethe*, *m.s. Aalborghus* i *m.s. Trekroner* su ušla u promet na relacijama Kopenhagen-Oslo i Kopenhagen-Aalborg.

Od 1982. do 1983. DFDS uvodi prijevoz putnika na relacijama: [26]

- Esbjerg-Harwich / Newcastle upon Tyne / Tórshavn, Kopenhagen-Oslo, Newcastle upon Tyne-Oslo
- Gothenburg-Harwich / Newcastle upon Tyne / Amsterdam
- Harwich-Hamburg / Bremerhaven.

U lipnju 2001. zaključen je ugovor o kupoprodaji dionica 76,36 posto litvanskoj brodarskoj tvrtki LISCO. *DFDS Seaways* posluje s mrežom od 25 dostava s 50 tereta i putničkih brodova na Sjevernom moru, Baltičkom moru i na engleskom kanalu.

DFDS trajekti u Francusku uključuju prijelaze od Dovera do Calais, i od Dovera do Dunkirk, kao i od Newhavena do Dieppe au udobnim brodskim objektima. Rute i raspored vožnji DFDS trajekata od Francuske do Engleske se prikazuje u tablici 4.

Tablica 4. DFDS trajekti na relaciji Francuska-Engleska [27]

Ruta	Raspored vožnji	Trajanje vožnje	Cijena
Dover – Calais	30 puta dnevno	1 sat i 30 minuta	39£
Dover- Dunkirk	24 puta dnevno	2 sata	35£
Newhaven – Dieppe	6 puta dnevno od svibnja do rujna, ostale mjesece 4 puta dnevno	4 sata	54£

Iz navedene tablice se očituje kako dnevno prometuje 60 trajekata između Engleske i Francuske. Sadržaj na trajektima je izvrsne kvalitete i potpuno prilagođen svim putnicima koji nemaju ograničenja za količinu prtljage koju imaju. Navedeno ukazuje na visoku kvalitetu i dostupnost svima koji putuju na promatranoj relaciji.

5. ZAKLJUČAK

Linijsko je brodarstvo, kao i sveukupan linijski pomorsko putnički promet, vrlo specifična vrsta brodarstva. Činjenice koje karakteriziraju linijski pomorsko putnički promet su vremenski prethodno i prema rasporedu utvrđene linije plovidbe broda te početna i završna luka, kao i luke ticanja. Takve linije su najčešće duž obalne i povezuju kopno s otocima, ali mogu biti i prekomorske te spajati dvije susjedne države. Linijski pomorsko putnički promet uglavnom se organizira na regionalnim tržištima ograničenima s prijevoznom ponudom putnika i vozila, te na kratkim relacijama.

Linijsko putničko brodarstvo na relaciji Engleska - Francuska, zemljama s iznimno razvedenom obalom predstavlja vrlo važan preduvjet kako bi se osiguralo čim bolje povezivanje otoka s kopnom te dužobalno povezivanje obalnih područja, te u krajnosti poticao razvoj turizma i razvoj otoka, zbog čega je obavezno prometovanje ovih linija tijekom cijele godine. Prijašnji problem sezonalnosti putničkih linija uslijed velikih oscilacija u prometu putnika u ljetnim i zimskim mjesecima je riješen uvođenjem cjelogodišnjih dnevnih linija.

Između Engleske i Francuske oblikovala su se tri podsustava linija. Najbitniji je linijski trajektni promet namijenjen prijevozu prvenstveno vozila i tereta, ali i putnika, organiziran na način da ima funkciju produžetka cestovnog prometa. Klasične brodske linije s isključivom namjenom prijevoza putnika te brzobrodske linije s također isključivom namjenom brzog, a prema potrebi i mogućnostima, i višekratnog prijevoza putnika dnevno. Trajektne linije koje povezuju otok s kopnom, u pravilu obavljaju prijevoz i na linijama klasičnog i brzobrodskeg prijevoza.

Bitan preduvjet funkcioniranja pomorsko putničkog brodarstva kao i preduvjet za zadovoljenje potreba putnika za transportom su pomorskoputničke luke, koje s obzirom na usluge koje nude i raznolikost svoje ponude više ili manje privlače putnike. Linijsko putničko brodarstvo između Engleske i Francuske vrlo je važan faktor razvoja Engleske, kopnene cjeline odvojene morem jer omogućuje normalno svakodnevno funkcioniranje stanovništva, te turistički razvoj ove morem odvojenih područja.

Analizom engleskog i francuskog pomorskog prijevoza uočava se bitna razlika. Naime, Englezi su zbog svog geografskog položaja bili orijentirani na izgradnju brodova

namijenjenih na početku isključivo trgovini, a kasnije i sve većem broju prijevoza putnika, dok se Francuska bazirala na izgradnju trgovačke mornarice, kao ključa svog uspjeha na političkom i gospodarskom planu. Blizina Francuske i Engleske te velike cijene avionskih karata su uvjetovale razvoj linijskog trajektnog prijevoza Engleska – Francuska. U pomorskom prometu između navedene dvije zemlje ističu se tvrtke *Brittany Ferries* i DFDS koji dnevno nude nekoliko desetaka polazaka i prijevoza putnika. Putovanja traju od najkraćih 1 sat i 30 minuta do nekoliko sati u skladu čim je i definirana cijena putovanja.

Na koncu se može zaključiti kako ove dvije zemlje na obostranu korist kontinuirano ulažu u strukturu i poststrukturu pomorskog prometa, što se na koncu i očituje u udjelu pomorskog prometa u cjelokupnom ostvarivanju prihoda gospodarstva.

LITERATURA

- [1] Zakon o pomorskom dobru i morski lukama (NN 158/03,100/04,141/06, 38/09, 123/11, 56/16)
- [2] Ćurko, N.: Upravljanje linijskim putničkim prometom u kontekstu javnih obveza i tržišnog okruženja, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2014.
- [3] Kulaš A.: Menadžment prometa, Veleučilište u Slavonskom Brodu, Slavonski brod, 2012
- [4] Uredba (EU) br. 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004
<https://publications.europa.eu/hr/publication-detail/-/publication/24f6da28-e162-430d-9997-953b47ab71d3/language-hr> (pristupljeno 21.5.2018.)
- [5] Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom morskom prostoru (NN 33/06)
- [6] Zelenika R.: Prometni sustavi: Tehnologija-Organizacija- Ekonomika- Logistika- Menadžment, O linijskom prometu, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001.
- [7] Vidučić, V., Mitrović, F., Tomašević, M.: Definiranje sinergijskog odnosa turističkih migracija i iskorištavanja kapaciteta linijskih putničkih brodova, Informatologia 41, 3, 2008, str. 203–209.
- [8] Pravilnik o dopunama Pravilnika o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje međunarodnog linijskog pomorskog prometa (NN 83/13)
- [9] Vidučić V.: Pomorski turizam- prometne, razvojne i ekološke dileme, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2007.
- [10] Delibašić T., Vidučić V.: Međuovisnost putničkoga morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj, Sveučilište u Rijeci, Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Rijeci : časopis za ekonomsku teoriju i praksu, 21, 2, 2003, str. 77-92.
- [11] Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorsko putničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006.
- [12] Jadrolinija, nova uprava – nova politika. URL:
http://www.adriaticsailor.com/jadrolinija_nova_uprava_nova_politika/sailing_croatia/11871/ (pristupljeno 22.5.2018.)
- [13] Jadrolinija, trajekti: URL: <https://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/trajekti/trajekti-lokalnih-linija/bra%C4%8D>(pristupljeno 22.5.2018.)

- [14] Jadrolinija, katamarani. URL: <https://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/katamarani/silba> (pristupljeno 22.5.2018.)
- [15] Davis, R.: *The Rise of the English Shipping Industry in the 17th and 18th Centuries*, David & Charles, Newton Abbot, 1962.
- [16] Rodger, N.A.M.: *The Command of the Ocean*, Penguin Books, London, 2004.
- [17] Pospišil Miler, M.; Pospišil, M.: EU pristupila Protokolu iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine – primjena za države članice EU od 31. prosinca 2012., *Naše more*, 69, 3, 2012, str. 133.
- [18] Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the liability of carriers of passengers by sea and inland waterways in the event of accidents, 23 November 2005 - <http://eur-lex.europa.eu> (pristupljeno 20.5.2018.)
- [19] Pospišil Miler, M.: Odgovornost prijevoznika u pomorskom prijevozu putnika prema zakonodavstvu Ujedinjenoga Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske : de lege lata i de lege ferenda, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 59, 5, 2009, str. 1025.-1037.
- [20] Dull, J. R.: *The Age of the Ship of the Line: The British and French Navies, 1650-1815*, University of Nebraska – Lincoln, 2009.
- [21] Drnton, R.: *A Buffet of French History*, 2017. URL: <http://www.nybooks.com/articles/2017/05/11/histoire-mondiale-buffet-french-history/> (pristupljeno 22.5.2018.)
- [22] Miller, W.: *Picture History of the French Line (Dover Maritime)*, Dover Publications; First Printing Indicated edition, Dover, 1997.
- [23] Ujedinjeno Kraljevstvo. URL: <http://ujedinjenokraljevstvo123.blogspot.com/p/geografija.html> (pristupljeno 22.5.2018.)
- [24] Brittany Ferries. URL: <http://www.brittany-ferries.co.uk/> (pristupljeno: 19.5.2018.)
- [25] Brittany Ferries, Route. URL: <http://www.brittany-ferries.co.uk/ferry-routes/ferries-to-france> (pristupljeno 24.5.2018.)
- [26] DFDS. URL: <https://www.directferries.com/dfds.htm> (pristupljeno 29.5.2018.)
- [27] DFDS, Route. URL: <https://www.dfdsseaways.eu/> (pristupljeno 18.5.2018.)

POPIS SLIKA

Slika 1. Klasični putnički brod	14
Slika 2. RO-RO putnički brod	15
Slika 3. Katamaran	16
Slika 4. Engleski kanal	24

POPIS TABLICA

Tablica 1. Odrednice pomorskog putničkog prometa	3
Tablica 2. Odlike linijskog putničkog prijevoza	12
Tablica 3. Brittany Ferries trajekti na relaciji Engleska - Francuska	27
Tablica 4. DFDS trajekti na relaciji Francuska-Engleska	28

