

# Obračunske jedinice u međunarodnom i unutrašnjem prijevoznom pravu

## *Units of Account in International and Domestic Transport Law*

Ante Vuković

Split  
e-mail: antevukovic17@net.hr

UDK 347.763

Pregledni članak / Review

Rukopis primljen / Paper accepted: 30. 1. 2013.

### Sažetak

Međunarodne konvencije uređuju odgovornost prijevoznika za štete učinjene putnicima, njihovoj prtljazi i na teretu u međunarodnome transportu, dok Zakon o obveznim odnosima, 2005., i posebni zakoni određuju njegovu odgovornost u domaćem prijevozu. Krajnji iznos koji prijevoznik mora platiti kada ograničeno odgovara zove se granica odgovornosti a postoji za svaku granu prijevoza (more, zrak, rijeka, cesta, željeznica). Danas su posebna prava vučenja (SDR) globalno prihvaćena kao pravni standard i međunarodna vrijednost za obračunsku jedinicu za sve članice MMF. Pretvorba iznosa u nacionalne valute obavlja se sukladno vrijednosti tih valuta u odnosu prema SDR (košarica valuta: euro, dolar, britanska funta, jen). U prošlosti su kao obračunske jedinice služile britanska zlatna funta sterling i francuski zlatni Germal i Poincaré franak. Cilj ovoga rada je napraviti analizu obračunskih jedinica tijekom povijesti prijevoznog prava s posebnim osvrtom na uređenje ovoga pitanja u hrvatskom pravu. Predlažu se de lege ferenda zahvati koje treba obvezno uraditi u zaštiti prijevoznika kao i radnje u svezi s ujednačavanjem našeg prava s međunarodnim.

### Summary

*International conventions governing liability of the carrier for the damages caused to the passengers, their luggage as well as cargo in international carriage. Obligations Act, 2005. and special laws regulate his liability in domestic transport. The extreme amount the carrier has to pay when being limitedly liable is called the limit of liability and there is existent for every branch of transport (sea, air, river, road, rail). The Special Drawing Rights (S.D.R.) are globally accepted as a legal standard and an international value for all members of the unit of account by the IMF. Conversion of the sums into national currencies shall be in accordance with the values of these currencies against S.D.R. (basket composition: euro, dolar, pound sterling, yen). In the past, as units of account there were used British gold pound sterling and French gold franc Germal and Poincaré. The aim of this article is to analyze the history of units of account in transport law with special emphasis on the regulation of the issue in Croatian law. There have been proposed de lege ferenda interventions that might be needed to be done to protect the carrier and actions regarding harmonization of our law with the international.*

### UVOD / Introduction

Jedna od povlastica pomorskog prijevoznika je i pravo na ograničenje odgovornosti za tjelesne i materijalne štete nanesene korisnicima prijevoza. Granice su odgovornosti izražene u posebnom pravu vučenja (*Special Drawing Rights* – SDR) kao općeprihvaćenoj međunarodnoj obračunskoj jedinici koju je utvrdio i definirao Međunarodni monetarni fond još 1969. godine a prema kojoj će se u konačnici oštećenoj osobi isplatiti naknada štete. Upotrebljava se u međunarodnom prijevozu putnika i njihove prtljage te stvari kao zamjena za dotadašnje jedinice – mjerila bazirana na

zlatu (britanska funta i francuski franci).

Ciljom ovog rada je na temelju povijesnog pregleda i pozitivnoga pravnog uređenja istražiti kojim se obračunskim jedinicama koristi u drugim prijevoznim granama (zrak, željeznica, cesta i rijeke). U radu će se obraditi i kako se hrvatsko prijevozno pravo određivalo prema suvremenim svjetskim trendovima u međunarodnome i unutrašnjem prijevozu, a posebno će se naglasiti kakvo je današnje uređenje ove materije u našoj legislativi u usporedbi sa svjetskim standardima te predložiti, ako postoje razlozi za to, i odgovarajuće izmjene.

### KLJUČNE RIJEČI

prijevoznik  
ograničenje odgovornosti  
obračunske jedinice  
SDR  
unifikacija

### KEY WORDS

Carrier  
Limitation of Liability  
Units of Account  
S.D.R.  
Unification

Tema rada osobito je aktualna sada kada se Republika Hrvatska nalazi pred punopravnim članstvom u Europskoj uniji, pa je naše zakonodavstvo prijeko potrebno ujednačiti s europskim prometnim pravom prije svega radi pravne sigurnosti svih sudionika u prijevoznom poduzetništvu.

### OGRAIČENJE ODGOVORNOSTI / *Limitation of liability*

Ugovorno ograničenje i isključenje odgovornosti uređeno je u čl. 345. Zakona o obveznim odnosima - ZOO<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Narodne novine (NN), br. 35/05, 41/08. i 125/11.

Prema toj odredbi „pravovaljana je odredba kojom se određuje najviši iznos naknade pod uvjetom da tako određeni iznos nije u očitom nerazmjeru sa štetom i ako za određeni slučaj nije što drugo zakonom određeno.“ Tolerira se najniži stupanj krivnje dužnika - obična nepažnja (*culpa levis*). Ugovaranje ograničenja i isključenja odgovornosti nije dopušteno kada je nemogućnost ispunjenja obveze uzrokovana namjerom (*dolus*) ili krajnjom nepažnjom (*culpa lata*) dužnika. Naše prijevozno pravo<sup>2</sup> (opće i posebno) slijedi opća pravila građanskog prava. Prijevoznik odgovara za potpun ili djelomičan gubitak i oštećenje pošiljke od trenutka preuzimanja do njezine predaje (*trajanje odgovornosti prijevoznika*), osim ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje (čl. 683. st. 1. ZOO).<sup>3</sup> Odgovara za štetu na stvarima (*imovinska ili stvarna šteta*) do granica određenih zakonom ili međunarodnim ugovorom (čl. 683. st. 2. ZOO). U ugovorima o prijevozu osoba situacija je bitno drugačija jer je prijevoznik dužan putniku naknaditi *imovinsku* i *neimovinsku* štetu do iznosa predviđenoga zakonom ili međunarodnim ugovorom ako je štetu uzrokovao namjerno ili krajnjom nepažnjom (čl. 697. ZOO).

Jednaka ili vrlo slična pravna uređenja su i u svim međunarodnim ugovorima iz područja prijevoza stvari, putnika i njihove prtljage osim što prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti tek pri neizravnoj namjeri (*dolus eventualis*).

Dakle, problematiku granica odgovornosti prijevoznika u unutrašnjem prijevozu (mjesto ukrcaja i iskrcaja je u RH) određuje ZOO kao i svaki poseban zakon *lex specialis* za pojedinu prijevoznu granu (more, zrak, željeznica, cesta i rijeka). S druge strane, granice odgovornosti prijevoznika u međunarodnom prijevozu (mjesto ukrcaja i mjesto iskrcaja su u različitim državama) uređuju međunarodne konvencije (ugovori) od kojih su zasigurno najbrojnije one iz pomorstva.<sup>4</sup> Daljnje pitanje u svezi s

<sup>2</sup> U pravnoj literaturi sporno je jesu li pojmovi prijevozno i transportno pravo istoznačnice. Priklanjamo se stajalištima da se radi o sinonimima. Od prijevoznog prava širi je pojam prometno pravo jer obuhvaća i operacije u vezi s prijevozom te komunikacijama. Vidi opširnije u *Pravni leksikon*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2007., str. 1332.

<sup>3</sup> Riječ je o *subjektivnoj* odgovornosti prijevoznika, umjesto dosadašnje *objektivne*, za gubitak i oštećenje pošiljke.

<sup>4</sup> Ograničenje odgovornosti broдача (brodovlasnika) može biti *stvarno* i *osobno*, ovisno o tome odgovara li brodar određenim dijelom svoje imovine (npr. brodom) ili cjelokupnom svojom imovinom do određenog iznosa. U prvom slučaju riječ je o stvarnome, a u drugom o osobnom ograničenju odgovornosti. U povijesti pomorstva sustavi stvarnog ograničenja

granicama odgovornosti su obračunske jedinice u kojima će se odrediti granica odgovornosti prijevoznika.<sup>5</sup> Za potrebe domaćeg prijevoza dostatno je ugovorom ili zakonom odrediti naknadu u domaćoj valuti, no, u međunarodnom prijevozu obračunska jedinica mora biti općeprihvaćeno i vrlo stabilno mjerilo radi lakšeg izračuna naknade. Danas kao pravni standard postoje posebna prava vučenja (*Special Drawing Rights - SDR*) kao globalno prihvaćena obračunska jedinica. Pretvorba iznosa u nacionalne valute (kovani i papirnati novac kojim raspolaže fizička ili pravna osoba) izvršava se sukladno vrijednosti takvih valuta pod uvjetima SDR na datum presude u sudskim postupcima ili dogovoru stranaka. U prošlosti je jedino zlato bilo mjerilo vrijednosti, zato je i razumljivo da su svi međunarodni ugovori u svezi s prijevozom putnika i stvari imali obračunsku jedinicu utemeljenu na zlatu (britanska funka i francuski franci, v. *supra*) no, zbog krize na burzama sredinom XX. stoljeća ono je izgubilo svojstvo sigurnoga i stabilnog mjerila vrijednosti.

## POVIJESNA VRELA / Historical sources

### Zlatni standard / The gold standard

Bitna osobina čistoga zlatnog standarda službene su zlatne kovanice koje kuje država i koristi se njima kao jedinim novcem,<sup>6</sup> ali zbog izuzetno velikih troškova čisti zlatni standard nikad nije postojao u prometu. Od 1821. do 1971. svijet se služio sustavima deviznih tečajeva poznatima kao klasični zlatni standard (1821. - 1914.), zlatni devizni odgovornosti bili su *abandon* (tzv. mediteranski sustav) i sustav *egzekucije* (tzv. njemački sustav), dok se u sustavu osobnog ograničenja odgovornosti za izračun odgovornosti koristi tonaža broda (tzv. engleski sustav). Slijedom toga, smatramo da se obračunske jedinice kao gornja granica odgovornosti mogu primijeniti samo na sustav osobnog ograničenja odgovornosti broдача jer u sustavu stvarnog ograničenja nema unaprijed određenih obračunskih jedinica, nego je granica odgovornosti ograničena na sam brod i vozarinu koju brodar prepušta vjerovnicima za namirenje tražbina. U Ujedinjenom Kraljevstvu ograničenje je uvedeno u *Responsibility of Shipowner Act* (1733.), u SAD-u još uvijek je na snazi *US Limitation of Liability Act* (1851.).

<sup>5</sup> Za neograničenu odgovornost prijevoznika (prijevoznik je izgubio pravo na ograničenje ili je neograničenu odgovornost ugovorio s korisnikom prijevoza), granica nema pa i nisu potrebne obračunske jedinice, nego se naknada štete ostvaruje u visini štete iz ugovora ili propisa.

<sup>6</sup> Druge karakteristike su: 1) vlada svake države obvezuje se od javnosti kupiti zlato po fiksnoj cijeni te ga zamijeniti u zlatne kovanice i 2) država će prodati javnosti zlato po fiksnoj cijeni. Zlato i srebro bili su sredstva za međunarodna plaćanja, a tečajevi između valuta određivali su se na temelju sadržaja zlata ili srebra.

standard (1925. - 1931.) i sustav iz Bretton Woodsa (1946. - 1971.), temeljenima na zlatu.<sup>7</sup>

*Klasični zlatni standard* vrijedio je gotovo stotinu godina i razvio se u modificirani zlatni standard gdje su papirne valute i depoziti (novčani polozi na računu kod banke)<sup>8</sup> zamijenile zlato unutar jedne zemlje i gdje su ključne valute zamijenile zlato u međunarodnim razmjerima.<sup>9</sup> No, ovaj sustav slomio se tijekom Prvoga svjetskog rata jer se države više nisu htjele obvezivati da će održavati fiksnu cijenu zlata.

*Zlatni devizni standard* znači držanje zlata, dolara ili funta sterlinga kao rezerve (dio ukupnih novčanih pologa u bankama koji se ne odobravaju u zajam i služe za podizanje novca ili obveze držanja rezerva) a jedino su se SAD i Velika Britanija držale samo zlatne rezerve. Godine 1931. Velika se Britanija odrekla zlatnog standarda pa je zlatni devizni standard na kraju propao.<sup>10</sup>

*Sustav iz Bretton Woodsa* nastao je 1944. kada su se predstavnici najvećih trgovačkih sila sastali u Bretton Woodsu, New Hampshire, SAD, radi kreiranja novog sustava plaćanja i zamjene zlatnog standarda, koji je bio odbačen početkom tridesetih.<sup>11</sup> Kada je konačno bio prihvaćen sporazum, američki predsjednik Truman potpisao je sporazum iz Bretton Woodsa 31. lipnja 1945. Tako je osnovan *Međunarodni monetarni fond - MMF*<sup>12</sup>

<sup>7</sup> Roger V. LeRoy Miller, David Van Hosse, *Moderni novac i bankarstvo*, treće izdanje, Mate d.o.o. Zagreb, 1993., str. 749 - 755. V. i Mato Grgić, Vlatka Bilas, *Međunarodna ekonomija*, Lares plus d.o.o., Zagreb, 2009., str. 627.

<sup>8</sup> Radivoj V. Tepšić, Ivan Turk, Marko Petrović, *Riječnik računovodstva i financija*, „Informator“, Zagreb, 1984., str. 34.

<sup>9</sup> Tečaj među dvjema valutama određen je njihovim relativnim sadržajem zlata, a zemlje određuju paritet svoje valute prema zlatu. Npr. 30 US \$ = 1 unca zlata, a britanska funta £ 6 = 1 unca zlata. To znači novi omjer \$ 30 = £ 6 tj. \$ 5 = 1 £. Podrobnije v. Grgić-Bilas, op. cit., str. 628.

<sup>10</sup> Razdoblje od 1929. do 1933. poznato je kao razdoblje velike gospodarske krize (*Great Depression*) u cijelom svijetu, a započelo je slomom Njujorške burze 29. listopada 1929. („crni utorak“), kada su strmoglavo pale vrijednosti svih dionica. Velika kriza imala je posljedice i na monetarnu politiku SAD-a i drugih država, a oporavak je započeo skupom primjenjivanih mjera poznatih kao *New Deal*. Detaljnije vidi još na stranicama: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org).

<sup>11</sup> Ciljevi su bili: 1) kreirati monetarni sustav koji bi pružio pomoć i pomagao obnovi zemalja koje su razorene tijekom II. svjetskog rata i 2) stvoriti sustav fiksnih tečajeva i sredstva korigriranja međunarodne platnobilančne neravnoteže.

<sup>12</sup> Sredstva MMF (*Internacional Monetary Fund*) prikupljaju se kvotama (upis kapitala) što ih uplaćuju države članice i koje se povremeno prilagođuju potrebama. Države kvote uplaćuju s 25% novca u konvertibilnoj, a ostatak od 75% u domaćoj valuti. Visina kvote određuje glasačka prava. Hrvatska kvota iznosi 365,1 mil. SDR (0,17% ukupnog iznosa SDR) što daje pravo na 3,901 glavova (0,18% ukupnog broja glasova). Kvote ostaju pravo vlasništva države koja ih je uplatila i ona ih može povratiti ako istupi iz MMF-a. Opširnije v. *Pravni leksikon*, op. cit., str. 720. Danas MMF ima 185 članica.

poradi posuđivanja deviza članicama koje imaju poteškoća u plaćanjima unutar svoje države i plaćanja s ostatkom svijeta.<sup>13</sup> Sustav iz Bretton Woodsa slomio se nakon što je SAD u ožujku 1968. objavio da neće više prodavati zlato privatnim vlasnicima dolara, ali je, s druge strane, podržao kreiranje SDR kao rezervnih sredstava što ih pojedine države mogu upotrijebiti za međunarodna plaćanja. Dana 16. ožujka 1973. ministri financija Europske zajednice objavili su da će dopustiti fluktuiranje svojih valuta prema američkom dolaru, pa je tako uveden *fluktuirajući tečaj*.<sup>14</sup> Kada je fluktuiranje zahvatilo i zlato, zamijenjen je sa SDR.<sup>15</sup>

### Britanska „zlatna“ funta sterlinga i francuski „zlatni“ franci / *British gold pound sterling and French gold francs*

Upravo na podlozi zlata<sup>16</sup> kao jedinoga mjerila vrijednosti razvile su se, kako smo istaknuli, britanska „zlatna“ funta sterlinga i francuski „zlatni“ franci kao obračunske jedinice za granice odgovornosti prijevoznika u svim prijevoznim granama u međunarodnim ugovorima.<sup>17</sup> U nastavku

<sup>13</sup> No, prije negoli odobri zajam, države članice moraju predočiti kako namjeravaju riješiti teškoće i iskoristiti odobrena sredstva. Time pružaju sigurnost da će ta sredstva vratiti u odobrenom roku otplate, koji je obično 3 - 5 godina, katkad i duži, ali najduži do 10 godina. Davanjem kredita MMF preuzima i nadzornu funkciju trošenja novca jer njemu kao vjerovniku nije svejedno hoće li dužnik moći na vrijeme servisirati preuzete obveze pa ga mora strogo nadzirati. MMF je profitabilna organizacija koja dobro pazi na plasman novca i njegov uredan povrat.

<sup>14</sup> *Fluktuirajući tečaj* znači da se tečaj formira samo na temelju ponude i potražnje, tj. tržišta. U ekonomskoj teoriji ovaj se tečaj definira kao odnos razmjene neke valute s drugim valutama koji se stvara na osnovi kolebanja ponude i potražnje. Usp. Tepšić-Turk-Petrović, op. cit., str. 59.

<sup>15</sup> Zlato se prestalo upotrebljavati kao mjerilo vrijednosti jer je u međuvremenu izgubilo svojstvo sigurnog i stabilnog mjerila vrijednosti; vidi Drago Pavić, *Pomorsko pravo*, knjiga druga, Split, 2002., str.51.

<sup>16</sup> Zlato je oduvijek bila vrlo cijenjena trgovačka roba značajne burzovne vrijednosti. U komercijalnim poslovima kakvoća se određuje u karatima na sljedeći način: a) 14 K ili 585 je oznaka četrnaestkaratnog zlata koje sadržava 58,5% zlata, a ostalo su legure; b) 18 K ili 750 ; c) 21,5 K ili 900 (za izradu kovanica); d) 22 K ili 916 (zubno zlato) te e) 23,5 K ili 986 (dukat od 3,5 grama ili od 14 grama). Vidi [www.gold.org](http://www.gold.org). U Republici Hrvatskoj zlatne i srebrne kovance kuje se u Hrvatskom novčarskom zavodu u Zagrebu.

<sup>17</sup> Nije moguće utvrditi pravilo prema kojem je u pojedinoj konvenciji obračunska jedinica funta ili franak. Poznato je da su u početku svi međunarodni instrumenti pisani na francuskom jeziku (CIM, 1890; Varšavska konvencija, 1929. itd.), dok se engleski jezik počeo upotrebljavati tek kasnije pa je uz francuski postajao jedan od službenih jezika konvencija. I Haaška pravila, 1924., pisana su na francuskom, ali je obračunska jedinica navedena britanska funta sterlinga. Zato bi se moglo zaključiti da od presudnog značenja nije bilo tko je bio inicijator pojedine konvencije, nego je bila od važna samo činjenica da su i franak i funta u to vrijeme bili opće prihvaćeni i priznati svjetski novac

ćemo dodatno pojasniti te odnose i primjenu u konvencijama kronološkim redom:

**Germinal franak** je franak u zlatu bruto težine 10/31 (0,3225) g finoće 900/1000 težine 290,32 miligrama čistog zlata. Uveden je u Francuskoj 7. 4. 1803. za vrijeme Francuske revolucije (ili 17 *germinala* XI po revolucionarnom kalendaru – 7. 4.1 803.).<sup>18</sup> Međunarodna konvencija o prijevozu robe željeznicom, Bern, 1890. (CIM) najstariji je međunarodni ugovor iz prijevoznog prava a granice odgovornosti prijevoznika bile su upravo u Germinal francima (100 franaka po kilogramu bruto težine pošiljke).<sup>19</sup> U Bernu je 1923. donesena i Međunarodna konvencija o prijevozu putnika i prtljage željeznicom (CIV)<sup>20</sup>, prema kojoj je željeznički prijevoznik odgovarao za smrt, ozljede i druge tjelesne štete u skladu sa zakonom i na temelju utvrđenih činjenica (čl. 28.).<sup>21</sup> CIM je bio uzor za Konvenciju o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe cestom, Ženeva, 1956. (CMR).<sup>22</sup> Naknada štete nije mogla biti veća od iznosa od 25 Germinal franaka po kilogramu bruto-težine manjka dok za zakašnjenje prijevoznik odgovara do iznosa troškova prijevoza (čl. 23.).<sup>23</sup> CIV je pak bio uzor Konvenciji o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage cestom, Ženeva, 1973. (CVR)<sup>24</sup>, koja određuje obvezu naknade

<sup>18</sup> Francuska je 1865. godine bila osnivač *Latin Monetary Union* (LMU) a zajednička valuta bila je na osnovi Germinal franka. Ostali osnivači su bili: Švicarska, Belgija i Italija, dok su se kasnije zajednici priključile Španjolska i balkanske države: Grčka, Rumunjska, Srbija i Bugarska. Tzv. Latinska unija priznala je bimetalistički novčani sustav, što znači sustav u kojem se punovažni novac kuje od dva metala. Odnos zlata i srebra bio je određen omjerom 1 : 15,5. (V. Branko Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, treća knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova, „Zrinski“, Čakovec, 1983., str. 108. i [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org). Pravila sadržana u tzv. Latinskoj uniji uobičajeno se zovu Latinska konvencija i primjenjuju se i sada neposredno u praksi

<sup>19</sup> Čl. 35. skopljena 14. 10. 1890., a stupila na snagu 1. 1. 1893. U radu ćemo se, radi lakšeg razumijevanja, koristiti akronima i za druge međunarodne konvencije (v. u nastavku).

<sup>20</sup> Obračunska jedinica bio je Germinal franak. Stupila na snagu 1. 1. 1928.

<sup>21</sup> CIV, za razliku od CIM, nije sadržavao precizne iznose granica odgovornosti, pa je to urađeno 1966. u Bernu sklapanjem Dopunske CIV konvencije koja je stupila na snagu 1. 1. 1973.; vidi Velimir Filipović, *Nova Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu – COTIF 1980.*, UPPPK, 93/1982., str. 1. RH je stranka COTIF-a na temelju pristupa (NN-MU, br. 6/94).

<sup>22</sup> Vidi A. Malcolm, Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, London, „Stevens and Sons“, 1982., str. 2.

<sup>23</sup> Ona je postala i dio hrvatskog prava temeljem notifikacije o sukcesiji (NN-MU, br. 1/1992).

<sup>24</sup> V. SL SFRJ – Međunarodni ugovori I drugi sporazumi 8/77. RH je stranka na temelju notifikacije o sukcesiji (NN-MU, br. 12/93). Ova Konvencija je hrvatsko pozitivno pravo za međunarodni cestovni prijevoz

štete prijevoznika po putniku i štetnom događaju do 250.000 Germinal franaka (čl. 13.).<sup>25</sup>

**Funta sterlinga** znači funtu u zlatu bruto-težine<sup>26</sup> 7,988 g zlata finoće 916,66, što odgovara težini od 7,32238 g čistog zlata sukladno Zakonu o kovanju kovca iz 1870. godine. Funta se veže samo uz pomorsko pravo. Najprije se pojavljuje u Haaškim pravilima, u kojima se određuje da „vozar ni brod nisu ni u kojem slučaju odgovorni za gubitak ili oštećenje koji su prouzročeni na robi ili u svezi s robom iznad iznosa od 100 funti sterlinga po koletu ili jedinici tereta...“ (čl. 4. st. 5.).<sup>27</sup> Novčane jedinice spomenute u ovoj konvenciji uzimaju se prema vrijednosti u zlatu (čl. 9.). Haaška pravila donesena su 1924. u vrijeme kada se primjenjivao sustav „zlatni devizni standard“ i kada je Velika Britanija još uvijek držala zlatne rezerve vezane za funtu sterlinga kao svoju valutu, pa je, primjerice vrijednost od 100 funta u zlatu odgovarala 100 funta službene valute<sup>28</sup>, i nije bilo poteškoća u izračunu. No, nakon 1931., u punom jeku svjetske gospodarske i financijske krize, postalo je sporno značenje granica odgovornosti pomorskog prijevoznika: odgovara li do iznosa od 100 funta u zlatu ili do vrijednosti 100 funta službene britanske valute.<sup>29</sup> Problem se pokušao riješiti tako da je Britansko udruženje za pomorsko pravo izradilo Ugovor o zlatnoj klauzuli (*Gold Clausu Agreement*), prema kojem stranke ugovornice prihvaćaju odgovornost brodaru za *package*

i izvor prava za pitanje ograničene odgovornosti prijevoznika u domaćemu cestovnom prijevozu sukladno čl. 697. St. 2. ZOO-a.

<sup>25</sup> Protokol ove Konvencije iz 1978. uređuje odgovornost prijevoznika do 83.333 SDR po putniku i putovanju (čl. 2. st. 1.) i nije široko prihvaćen jer je samo Latvija država ugovarateljica.

<sup>26</sup> U literaturi se rabi riječ „količina“, no smatramo da je primjerenije govoriti o bruto-težini koja se množi finoćom (čistoćom) zlata da bi se dobila konačna težina čistog zlata u pojedinoj kovanci.

<sup>27</sup> Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1924. stupila je na snagu 2. lipnja 1931., a bivša Jugoslavija je ratificirala Konvenciju 17. travnja 1959. RH se obvezala na Haaška pravila na temelju notifikacije o sukcesiji. (Vidi Ivo Grabovac, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodna konvencije*, Književni krug, Split, 1995., str. 261.)

<sup>28</sup> Zanimljivo je kako se u Engleskoj došlo do finoće zlata od 916,66. Na 24 dijela smjese dolaze 22 dijela zlata, tj. 22/24 = 0,91666. Zbog toga je funta sterlinga bila „zlatnija“ od francuskih franaka, koji su imali finoću od 900. (V. *Pravni leksikon*, Drugo izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Beograd, 1970., str. 585.)

<sup>29</sup> Kada se govori o vrijednosti novca, uvijek je najbitnija njegova *kupovna moć* jer je ona najbolji pokazatelj. Drugim rječima, *kupovna moć* pokazuje koliko se dobara može kupiti jednom novčanicom. Ako se količina dobara umanjuje zato jer su se cijene povećale (*inflacija*), tada se govori o opadajućoj kupovnoj moći, i suprotno. O vrijednosti novca v. više: *Ekonomski leksikon*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2011., str. 1025.

limitation do iznosa od 200 funta sterlinga. Ugovor je potpisan 1. 8. 1950. i dopunjen je 1. 7. 1977. (granica povećana na 400 £) a prestao je vrijediti 31. 5. 1988.<sup>30</sup>

Protokolom o izmjenama međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila u teretnici potpisane u Bruxellesu 25. kolovoza 1924., Bruxelles, 1968. (Visbyjskim pravilima), funta je zamijenjena Poincaré francima<sup>31</sup>, a Protokolom o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, 25. kolovoza 1924., kako je izmijenjena Protokolom od 23. veljače 1968., Bruxelles, 1979. (SDR Protokolom), franci su zamijenjeni sa SDR<sup>32</sup>. Britanskom funtom sterlinga kao obračunskom jedinicom koristi se i Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, Bruxelles, 1924.<sup>33</sup>

**Poincaré gold franak** je franak u zlatu koji se sastoji od bruto-težine 65,5 miligrama zlata čistoće 900/1000 stežinom čistog zlata od 58,95 miligrama, a uveden je zakonom od 24. lipnja 1928. Varšavska konvencija, 1929,<sup>34</sup> imala je kao obračunsku jedinicu upravo Poincaré franak jer je baš u to vrijeme to bila službena francuska valuta i s prekograničnim utjecajem.<sup>35</sup> Taj franak

<sup>30</sup> Usp. William Tetley, *Marine cargo claims*, drugo izdanje, Toronto, 1978., str. 444 - 446. Velika Britanija je otkazala Haaska pravila, dok je prihvatila i još uvijek se obvezuje pravilima iz ugovora iz 1968. i 1979. godine. Za zaključiti je da je prihvatom SDR prestala potreba postojanja paralelnog načina obračuna s pomoću funte sterlinga.

<sup>31</sup> Granica odgovornosti je 10.000 franaka po koletu ili jedinici tereta ili 30 franaka po kilogramu bruto-težine izgubljene ili oštećene robe (čl. 2.).

<sup>32</sup> Granice odgovornosti prijevoznika za gubitak ili oštećenje tereta ne mogu biti veće od 666,67 SDR po koletu ili jedinici tereta ili 2 S. D. R. po kilogramu bruto-težine izgubljene ili oštećene robe (čl. II.). Hrvatska je ratificirale protokole 1968. i 1979. (NN-MU, br. 3/1995).

<sup>33</sup> Granica za opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika iznosi 8 funta sterlinga po toni zapremine (čl. 1.) i do 8 funta sterlinga po toni zapremine broda za putnike (čl. 7.). Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, Bruxelles, 1957. uvodi Poincaré franak umjesto funte sterling. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, London, 1976. uvodi S. D. R., ali zadržava Poincaré franak za države koje nisu članice MMF-a.

<sup>34</sup> Konvencija o izjednačavanju nekih propisa u međunarodnom prijenosu zrakom, Varšava, 1929. O ovoj Konvenciji donesen je i poseban Zakon o Konvenciji za izjednačavanje nekih propisa u međunarodnom prijenosu zrakom. V. Službeni list (SL) Kraljevine Jugoslavije br. 124-XXXVII od 5. lipnja 1931. Odgovornost zračnog prijevoznika prema svakom putniku ograničena je na iznos od 125.000 franaka, a za prtljagu i robu na iznos od 250 franaka po kilogramu (čl. 22.). Kasnijim izmjenama i dopunama granice odgovornosti za štetu su povećane (125.000 franaka po putniku, 250 franaka po kilogramu prtljage i stvari te 5.000 franaka za ručnu prtljagu po putniku).

<sup>35</sup> I priprema za donošenje Varšavske konvencije započele su na inicijativu Francuske. Godine 1925. u Parizu je održana diplomatska konferencija o

uveo je *Raymond Poincaré*, francuski predsjednik države i predsjednik vlade, po kome je dakle i dobila ime,<sup>36</sup> i to radi financijske konsolidacije francuskoga gospodarstva. Poincaré franak uveden je zakonom od 24. 6. 1928. i bio je u upotrebi u Francuskoj točno 3.000 dana,<sup>37</sup> no ostao je i nadalje u međunarodnim odnosima kao mjerilo vrijednosti zlata do uvođenja SDR u pomorskom<sup>38</sup> i zračnom međunarodnom prijevozu.

### POSEBNA PRAVA VUČENJA (SDR) / Special Drawing Rights (SDR)

Kreator ove obračunske jedinice bio je MMF. Koristi se njome od 1969. u međunarodnim trgovačkim i financijskim transakcijama kao zamjenom za dotadašnje jedinice bazirane na zlatu. SDR čine pojedine nacionalne valute koje ulaze u „košaru“ za njegovo izračunavanje. Od 16 valuta koje su na početku ulazile u sustav jedne obračunske jedinice, broj je smanjen na pet (5) u 1981. godini. Nakon monetarnih promjena unutar Europske unije, u „košari“ valuta nalaze se euro<sup>39</sup>, britanska funta, japanski jen i američki dolar.<sup>40</sup> SDR istovremeno znači i obvezu izmjene svih međunarodnih instrumenata ukidanjem granica odgovornosti prijevoznika vezanih za francuske franke. Prihvaćen je zbog

pitanjima odgovornosti zrakoplovnih prijevoznika, dok je u svibnju 1926. u Parizu osnovano Međunarodno tehničko povjerenstvo stručnjaka zračnog prava - CITEJA. Upravo je CITEJA dovršila rad na nacrtu Konvencije o izjednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu koja je donesena tri godine nakon toga (12. listopada 1929.) u Varšavi. Opširnije u: Slobodan Kaštela, Ladislav Horvat, *Prometno pravo*, Školska knjiga, Zagreb, 2008., str. 157.

<sup>36</sup> Predsjednik Francuske bio je od 1913. do 1920. godine, dok je predsjednik vlade bio čak pet (5) puta, i to: od 21. 1. 1912. do 21. 1. 1913. (1. put); od 15. 2. 1922. do 29. 3. 1924. (2. put); od 29. 3. 1924. do 9. 6. 1924 (3. put); od 23. 7. 1926. do 11. 11. 1928. (4. put) i od 11. 11. 1928. do 29. 7. 1929. (5. put).

<sup>37</sup> Usp. Jakaša, op. cit. str. 108.

<sup>38</sup> Ovaj je franak služio kao obračunska jedinica za posebno ograničenje za teret i opće ograničenje odgovornosti, no on je bio i obračunska jedinica u Međunarodnoj konvenciji za izjednačavanje nekih pravila o prijevozu putnika morem, Bruxelles, 1961. (sukladno čl. 6., odgovornost za smrt ili tjelesne ozljede putnika ograničena je na iznos od 250.000 franaka). Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, Atena, 1974. jednako tako kao obračunsku jedinicu koristi ovaj franak s tim da odgovornost prijevoznika za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika ne može biti veća od 700.000 franaka po putovanju (čl. 7.).

<sup>39</sup> Euro je od 1. 1. 2002. službena valuta za čak 17 od 27 država Europske unije, pa se može s pravom govoriti da je euro jedinstvena europska valuta u području poznatome kao *Eurozona*.

<sup>40</sup> SDR je već 30-ak godina svjetski standard za obračunske jedinice jer u svojoj „košarici“ ima valute najmoćnijih: a) američki dolar (45% udjela), b) europski euro (29%), c) japanski jen (15%) i englesku funtu (11%). Drugim riječima, upravo „košarica“ prikazuje stvarnu sliku svjetskoga gospodarstva, s tim što u njoj nedostaje kineski renminbi – juan.

toga sljedeći omjer zamjena: a) **Poincaré franak: SDR = 15 : 1**<sup>41</sup>, 2) **Poincaré franak : Germinal franak = 5 : 1**,<sup>42</sup> i c) **Germinal franak : SDR = 3 : 1**<sup>43</sup>. U zračnom pravu izmjene su provedene 1975. (Montrealški protokol br. 1., čl. II.)<sup>44</sup>, u cestovnome 1978. (Protokol CMR, čl. 23. st. 7. i Protokol CVR, čl. 2. st. 1.), u pomorskom 1976. (LLMC<sup>45</sup>, čl. 8.- za opće ograničenje), 1976. godine (Protokol Atenske konvencije iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, London, 1976., čl. II.) te 1979. (tzv. SDR Protokol, čl. II – za posebno ograničenje tereta). Najkasnije su izmjene bile u željezničkom pravu, tj. 1980. (COTIF, CIM, CIV).<sup>46</sup> Budimpeštanska konvencija o ugovorima o prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima (CMNI) iz 2001. ograničava odgovornost prijevoznika za štete do 6.66,67 SDR za svako pakiranje ili drugu utovarnu jedinicu ili 2 SDR za svaki kilogram i kontejner bez robe na 1.500, a kontejner s robom do 26.500 SDR (čl. 20.).<sup>47</sup> Na snazi nije nijedan međunarodni ugovor koji cjelovito uređuje prijevoz putnika i prtljage unutarnjim plovnim putovima.<sup>48</sup>

Radi usporedbe spomenutih obračunskih jedinica daje se tablični pregled za konvencije iz pomorskog prava za prijevoz tereta za štete prema kriteriju „granice za paket ili jedinicu tereta“. Za izračun se koristilo sljedećim parametrima na dan 15. 11. 2012.: i) unca zlata iznosi 31,1035 g; ii) burzovna cijena unce zlata je 1.714,71 \$; iii) tečaj \$ : euro = 1,34 : 1; iv) tečaj kuna : \$ = 5,9 : 1; v) tečaj kuna : SDR = 9,1 : 1; vi) tečaj SDR : \$ = 1:1,52.

<sup>41</sup> Npr. 10.000 Poincaré franaka : 15 = 666,67 SDR

<sup>42</sup> V. Velimir Filipović, *Odgovornost za štetu bez krivnje u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*, svezak 16, Split, 1980., str. 21.

<sup>43</sup> V. čl. 7. st. 3. CIM-a i čl. 6. CIV-a.

<sup>44</sup> Dopunski protokol br. 1. stupio je na snagu 15. veljače 1996., a pristupilo mu je 48 država članica. Međutim, ovaj međunarodni instrument nije Montrealska konvencija (*Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*), potpisana 28. svibnja 1999. u Montrealu. Montrealska konvencija stupila je na snagu 4. studenoga 2003. nakon što su je ratificirale Sjedinjene Američke Države kao trideseta država (u depositu su pohranile 5. rujna 2003. dokument o ratifikaciji Montrealske konvencije) i trebala bi zamijeniti Varšavsku konvenciju iz 1929. (Vidi još i Kaštela-Horvat, op. cit. str. 165.)

<sup>45</sup> Konvencija o odgovornosti za pomorske tražbine, London, 1976.

<sup>46</sup> Za države koje nisu članice MMF-a, Poincaré franak je i dalje ostao obračunska jedinica.

<sup>47</sup> Stupila na snagu 1. travnja 2005. Do tada nije bilo konvencije s globalnim značenjem; postojele su tek regionalne konvencije. Ističemo, na primjer, Strasburšku konvenciju, 1976. (CLNI), koja je prihvatila SDR kao obračunsku jedinicu (čl. 6. i 7.).

<sup>48</sup> Tako Jasenko Marin, „Ugovorna odgovornost prijevoznika u unutrašnjoj plovidbi“, *Zbornik PFZ*, 56(4)(2006), str. 969. - 1010.

Tablica 1. Usporedni pregled obračunskih jedinica u pomorskom prijevozu tereta  
 Table 1 Comparative review units of account in sea transport cargo

Konvencija	Obračunska jedinica	Limit za paket ili jedinicu u US \$ <sup>49</sup>	Limit za paket ili jedinicu u kunama
Haaška pravila, 1924.	100 funta sterlinga	40.368,28 <sup>50</sup>	238.172,85 <sup>51</sup>
Visbyjska pravila, 1968.	10.000 Poincaré franaka	33.772,45 <sup>52</sup>	199.257,45
SDR Protokol 1979.	666,67 SDR	1.013,34	5.978,71
Hamburška pravila, 1978.	835 SDR	1.269,2	7.488,28

Iz matematičkog izračuna nesporno proizlazi da se granica odgovornosti prijevoznika stalno smanjuje, posebno nakon uvođenja SDR kao obračunske jedinice. S druge strane, najviša visina naknade štete oštećenim osobama bila je u vrijeme zlatnoga standarda, tj. kada se odgovornost temeljila na funtama sterlinga u zlatu. Može se zaključiti da su SDR išla nesporno u korist prijevoznika i do umanjena njegove odgovornosti prema korisnicima prijevoza kao oštećene osobe. Stoga je logično da RH otkaže Haaška pravila (*Hague Rules, 1924*), pa i Visbyjska pravila (*Visby Rules*) jer ona ne štite interese njezinih prijevoznika.<sup>53</sup> Slijedom toga, može se zaključiti da bi RH trebala otkazati i CMR konvenciju, 1956., i CVR konvencije, 1973., za međunarodni cestovni prijevoz i ratificirati Protokol CMR, 1978. i Protokol CVR, 1978., prema kojima bi granice odgovornosti naših prijevoznika bile znatno manje jer za izračun uzimaju SDR umjesto Germinal franaka na zlatnoj podlozi (v. *infra*).

<sup>49</sup> Haaška pravila nisu određivala i ograničenje po kilogramu bruto-težine tereta, pa će se zato taj izračun izostaviti iz usporednog prikaza. Ova su pravila međutim prihvaćena u Sjedinjenim Američkim Državama temeljem *The Carriage of Goods By Sea Act, 46 U.S.C. § 1300-1315 (1936)*, koja u prijevozu tereta brodom određuju granicu do 500 \$ po paketu. O tome vidi: F. Michael Sturley, „The History of COGSA and the Hague Rules”, *Journal Maritime Law & Commerce*, 1991, br. 1. Što se tiče prijevoza putnika i njihove prtljage morem, SAD nisu stranka niti jedne konvencije. Od autorima poznatih međunarodnih ugovora iz prijevoznog prava SAD je jedino ratificirao Montrealsku konvenciju za zračni prijevoz, 2003.

<sup>50</sup> Iznos od 40.368,28 \$ dobio se na sljedeći način. Prvo se cijena unce zлата od 1.714,71 \$ podijelila uncom zлата (31,1035 g) i dobio se iznos od 55,13 \$/g zлата. Zatim se iznos od 55,13 \$ pomnožio iznosom od 732,238 g i tako se dobio iznos od 40.368,28 \$.

<sup>51</sup> To je umnožak od 40.368,28 \$ pomnožen iznosom od 5,9 kune (tečaj). Dakle, prema Haaškim pravilima granice odgovornosti našeg pomorskog prijevoznika za paket iznose 238.172,85 kn pa je što prije trebalo otkazati konvenciju iz 1924. godine.

<sup>52</sup> Iznos od 33.772,45 \$ dobiven je na sljedeći način. Najprije se utvrdilo da 10.000 Poincaré franaka znači 589,5 g zлата (10.000 x 58,95 mg = 589.500,00 ff ; 589.500,00 ff : 1000 = 589,50 g zлата ; 589,50 g zлата x 55,13 \$ = 33.772,45).

<sup>53</sup> Na internetskoj stranici [www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org) vidljivo je da je RH obvezana Haaškim pravilima od 8. 10. 1991., Visbyjskim pravilima i S.D.R. Prokolom od 28. 10. 1998. (posjet 10. 11. 2012.). S druge strane, Australija je npr. otkazala Haaška pravila čim se obvezala SDR Protokolom (16. 7. 1993.) dok se uopće nije nikada vezala za Visbyjska pravila, a Italija je otkazala Haaška pravila (22. 11. 1984.) i ratificirala Visbyjska pravila i SDR Protokol (22. 8. 1985.) itd.

## OBRAČUNSKJE JEDINICE U UNUTRAŠNEM PRIJEVOZU / Units of account in domestic transport

U bivšoj Jugoslaviji obračunska jedinica za štete koje je uzrokovao prijevoznik korisnicima njegovih usluga u unutrašnjem prijevozu, bio je samo dinar.<sup>54</sup> U zračnom prijevozu prvi poseban zakon bio je Zakon o obveznim i osnovnim materijalopravnim odnosima u zračnoj plovidbi (SL SFRJ, br. 22/77.) s granicom od 290 dinara/kg za teret i 300.000 dinara po putniku. Odgovornost željezničkog prijevoznika bila je najprije uređena u Zakonu o prijevozu željeznicom (SL FRNJ, br. 46/57.), pa u ZID Zakona o prijevozu željeznicom (SL SFRJ, br. 16/65.), koji su određivali iznos do 10.000 dinara kao najvišu granicu za teret (čl. 102.). Zakonom o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (SL SFRJ, br. 2/74.) odgovornost prijevoznika je do 200.000 dinara za putnika, 2.000 dinara za prtljagu i 200 dinara za teret (čl. 21, 27. i 71.). Cestovni je prijevoznik temeljem Zakona o ugovorima o prijevozu u cestovnom prometu (SL SFRJ, br. 2/74.) odgovarao u istom iznosu kao i željeznički prijevoznik (čl. 22, 32. i 100.). U pomorskom prijevozu zakonska granica za teret bila je, prema Zakonu o iskorištavanju pomorskih brodova (SL FRNJ, br. 25/59.) do 200.000 dinara po jedinici tereta (čl. 101.), a 4.000 dinara po jedinici tereta sukladno čl. 567. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi – Plovidbenog zakona (SL SFRJ br.22/77.). Za tjelesne štete ograničenje je iznosilo 350.000 dinara po putniku i putovanju (čl. 626. Plovidbenog zakona). Granice i iznosi odgovornosti u unutrašnjoj plovidbi bili su jednake kao i u pomorskom pravu za posebno ograničenje, dok su pravila za opće ograničenje odgovornosti bila u čl. 378. - 423. Zakona.

Republika Hrvatska u unutrašnjem pravu granice odgovornosti prijevoznika za počinjene štete ima u hrvatskim dinarima, DEM, kunama<sup>55</sup>, ili u SDR U

<sup>54</sup> Plemeniti metal prema kojem je utvrđen paritet dinara, i to 0,7109368 mg čistog zлата za 1 dinar. (V. *Pravni leksikon*, Beograd, 1970., str. 1364.)

<sup>55</sup> Dana 30. svibnja 1994. uvedena je kuna kao

zračnom prijevozu donesena je najprije Odluka o novčanim iznosima do kojih se ograničava odgovornost prijevoznika u zračnom prijevozu od 50 DEM ili od 181 kune za teret (NN, br. 47/93. i 37/95.), a potom i Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (NN, br. 132/98, 63/08. i 134/09.) sukladno čl. 21. i 22. ratificirane Montrealske konvencije, 1999. (NN-MU, br. 9/07.). Zakon o ugovorima u prijevozu u željezničkom prometu (NN, br. 87/96) ograničava naknadu za tjelesne štete po općim pravilima o odgovornosti za štetu (čl. 19.), a štete za gubitak ili oštećenje stvari do 2 kune/kg bruto-težine (čl. 64.). Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN, br. 83/02.) izbrisao je odredbe o ugovoru robe, putnika i prtljage cestom, pa je stoga nastala pravna praznina i u praksi se primjenjuju CMR i CRV konvencije, što je pravno nedopustivo i izravno je na štetu prijevoznika. Pomorski zakonik (NN, br.17/94.) kao i Pomorski zakonik (NN, br. 181/04, 76/07, 146/08. i 6/11.) i Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (NN, br. 109/07. i 132/07.) temelje se na najsvremenijim svjetskim rješenjima (v. *supra*).

## ZAKLJUČAK / Conclusion

Obračunske jedinice u međunarodnome prijevoznom pravu za štete prijevoznika prema putnicima, njihovoj prtljazi i stvarima stalno su se mijenjale. Povijesno gledano, najprije se u željezničkom prijevozu robe pojavljuje zlatni Germinal franak (CIM, 1890.), koji je služio kao obračunska jedinica za prijevoz putnika (CIV, 1923.) te za CMR konvenciju, 1956. i CVR konvenciju, 1973. u cestovnom prijevozu robe i putnika. Britanska zlatna funta sterlinga bila je obračunska jedinica za Haaška pravila, 1924., u prijevozu tereta morem, a zlatni francuski Poincaré franak bio je obračunska jedinica za Varšavsku konvenciju, 1929., u zračnom prijevozu te Visbyjska pravila, 1968., u pomorskom prijevozu tereta. Ipak, MMF je zbog stalnih kolebanja (*fluktucija*)<sup>56</sup> vrijednosti „zlatnih“ valuta kreirao zamjenu posebna prava vučenja (SDR) kao stabilan monetarni standard za obračunsku jedinicu (*paper gold*).

novčana jedinica Republike Hrvatske s podjelom na 100 lipa, zamjenom za hrvatski dinar (koji je bio službeni domaći novac od 23. prosinca 1991.) u odnosu 1:1000. Vidi opširnije na: [www.hnb.hr](http://www.hnb.hr) (posjet 1. srpnja 2012.).

<sup>56</sup> Tako Clarke, op. cit., str. 146.

Uvođenjem SDR krajem 70-ih godina XX. stoljeća došlo se do potpunog ujednačavanja (*unifikacije*) obračunskih jedinica radi lakšeg obračuna i veće pravne sigurnosti u prometu putnika i stvari, što je jest najvažnije. To je danas „košarica“ valuta: euro, britanska funta, japanski jen i američki dolar i prihvaćena je kao globalno priznata mjera vrijednosti novca u svim zemljama članicama MMF-a u svim granama prijevoza (more, zrak, cesta, željeznica, rijeka).

Naše prijevozno pravo zaostaje za suvremenim kretanjima. Stoga iz pravnih i ekonomskih razloga (v. Tablicu br. 1. *supra*) predlažemo *de lege ferenda* otkazivanje svih međunarodni konvencija koje za osnovicu imaju „zlatne“ valute i prihvaćanje obračunske jedinice SDR. Za unutrašnji prijevoz predlažemo *de lege ferenda* usklađenje željezničkoga i cestovnog prava s međunarodnim konvencijama u odnosu prema granicama odgovornosti i obračunskim jedinicama. S tim je u svezi i ratifikacija Protokola CMR (već je 41 država ugovarateljica) te Protokola CRV konvencije.

## LITERATURA / References

- Clarke, A. Malcolm, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, London, 1982.
- Filipović, Velimir, Nova Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu - COTIF 1980., UPPPK, 93/1982., str. 1.
- Filipović, Velimir, „Odgovornost za štetu bez krivnje u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi“, svezak 16, Split, 1980., str. 21.
- Grabovac, Ivo, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split, 1995.
- Grgić, Mato, Bilas, Vlatka, *Međunarodna ekonomija*, Zagreb, 2009.
- Jakaša, Branko, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, Treća knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova, Čakovec, 1983.
- LeRoy Miller, Roger, Van Hosse, David, *Moderni novac i bankastvo*, treće izdanje, Zagreb, 1993.
- Marin, Jasenko, Ugovorna odgovornost prijevoznika u unutrašnjoj plovidbi, Zbornik PFZ, 56(4)(2006), str. 969-1010.
- Pavić, Drago, *Pomorsko pravo*, knjiga druga, Split, 2002.
- Sturley, F. Michael, „The History of COGSA and the Hague Rules“, *Journal of Maritime Law & Commerce*, 1991., br. 1.
- Tepšić, Radivoj, Turk, Ivan, Petrović, Marko, *Rječnik računovodstva i financija*, Zagreb, 1984.
- Tetley, William, *Marine cargo claims*, Drugo izdanje, Toronto, 1978.
- Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974.
- Budimpeštanska konvencija o ugovorima o prijevozu robe unutarjnim plovim putevima, 2001.
- Ekonomski leksikon*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2011.
- Konvencija o izjednačavanju nekih propisa u međunarodnom prijenosu zrakom, Varšava, 1929.
- Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom, Ženeva, 1956.
- Konvenciji o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage cestom, Ženeva, 1973.
- Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, London, 1976.
- Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, Hamburg, 1978.
- Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, Montreal, 1999.
- Međunarodna konvencija o prijevozu robe željeznicom, Bern, 1890.
- Međunarodna konvencija o prijevozu putnika i prtljage željeznicom, Bern, 1923.
- Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, Bruxelles, 1924.
- Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1924.
- Međunarodna konvenciji za izjednačavanje nekih pravila o prijevozu putnika morem, Bruxelles, 1961.
- Pomorski zakonik, NN, br.17/94.
- Pomorski zakonik, NN, br. 181/04, 76/07, 146/08. i 6/11.
- Pravni leksikon*, Savremena administracija, Beograd, 1970.
- Pravni leksikon*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2007.
- Protokol o izmjenama međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila u teretnici potpisane u Bruxellesu 25. kolovoza 1924., Bruxelles, 1968.
- Protokol Atenske konvencije iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, London, 1976.
- Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, 25. kolovoza 1924., kako je izmijenjena Protokolom od 23. veljače 1968., Bruxelles, 1979.
- Protokol Atenske konvencije iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, London, 1990.
- SL SFRJ – Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, br. 8/77.
- The Carriage of Goods By Sea Act, 46 U.S.C. § 1300-1315 (1936).
- Zakonu o prijevozu željeznicom, SL FRNJ, br. 46/57.
- Zakon o iskorištavanju pomorskih brodova, SL FRNJ, br. 25/59.
- Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu željeznicom, SL SFRJ, br. 16/65.
- Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu, SL SFRJ, br. 2/74.
- Zakon o ugovorima o prijevozu u cestovnom prometu, SL SFRJ, br. 2/74.
- Zakon o obveznim i osnovnim materijalno-pravnim odnosima u zračnoj plovidbi, SL SFRJ, br. 22/77.
- Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, SL SFRJ br.22/77.
- Zakon o ugovorima u prijevozu u željezničkom prometu, NN, br. 87/96.
- Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, NN, br. 132/98, 63/08. i 134/09.
- Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, NN, br. 83/02.
- Zakon o obveznim odnosima, NN, br. 35/05, 41/08. i 125/11.
- Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, NN, br. 109/07. i 132/07.

## Mrežne stranice / Web pages

- <http://www.otif.org/index.php?L=2>
- <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/cmnicconf/cmni.english.pdf>
- <http://www.wikipedia.org>
- <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>
- <http://www.comitemaritime.org>
- <http://www.hnb.hr>
- <http://www.imo.org/Pages/home.aspx>
- <http://www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956.amended.protocol.1978/doc.html>
- [http://www.ricotrainingcentre.co.rs/images/stories/file/CVR\\_CONVENTION.pdf](http://www.ricotrainingcentre.co.rs/images/stories/file/CVR_CONVENTION.pdf)
- <http://gold.org>
- <http://www.unece.org/trans/maps/un-transport-agreements-and-convention-26.html>