

UNITED NATIONS - NATIONS UNIES
DRAFT CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

PART I. GENERAL PROVISIONS

Article 1. Definitions

In this Convention:

1. "Carrier" or "contracting carrier" means any person by whom or in whose name a contract for carriage of goods by sea has been concluded with the shipper.

2. "Actual carrier" means any person to whom the contracting carrier has entrusted the performance of all or part of the carriage of goods.

3. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.

4. "Goods" means any kind of goods, including live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.

5. "Contract of carriage" means a contract whereby the carrier agrees with the shipper to carry by sea against payment of freight, specified goods from one port to another where the goods are to be delivered.

6. "Bill of lading" means a document which evidences a contract for the carriage of goods by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

Article 2. Scope of application

1. The provisions of this Convention shall be applicable to all contracts for carriage of goods by sea between ports in two different States, if:

UJEDINJENI NARODI
NACRT KONVENCIJE O PRIJEVOZU ROBE MOREM

DIO I OPĆE ODREDBE

Član 1. Definicije

U ovoj Konvenciji:

1. "Vozar" ili "ugovorni vozar" je svaka osoba koja je zaključila ili u čije ime je bio zaključen ugovor s krcateljem za prijevoz robe morem.

2. "Stvarni vozar" je svaka osoba kojoj je ugovorni vozar povjerio prijevoz robe u cijelini ili djelomično.

3. "Primatelj" je osoba ovlaštena primiti robu.

4. "Roba" je svaka vrsta robe, uključujući žive životinje; kada je roba spremljena u kontener, paletu ili u sličnu prijevoznu napravu ili kada je ona pakirana - "roba" uključuje takvu prijevoznu napravu ili pakiranje ako ga je krcatelj stavio na raspolaganje.

5. "Ugovor o prijevozu" je ugovor kojim se je vozar sporazumio s krcateljem prevesti morem odredjenu robu iz jedne luke u drugu u kojoj se roba ima predati uz plaćanje vozarine.

6. "Teretnica" je isprava koja dokazuje ugovor o prijevozu robe morem i preuzimanje ili ukrcaj robe od vozara i kojom se vozar obvezuje predati robu uz izručenje isprave. Odredba u ispravi da se roba ima predati na ime odredjene osobe, ili po naredbi, ili na donosioča, sadrži takvu obvezu.

Član 2. Okvir primjene

1. Odredbe ove Konvencije moraju se primijeniti na sve ugovore o prijevozu robe morem izmedju luka dviju različitih država ako je:

(a) The port of loading as provided for in the contract of carriage is located in a Contracting State, or

(b) The port of discharge as provided for in the contract of carriage is located in a Contracting State, or

(c) One of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or

(d) The bill of lading or other document evidencing the contract of carriage is issued in a Contracting State, or

(e) The bill of lading or other document evidencing the contract of carriage provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

2. The provisions of paragraph 1 of this article are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.

3. A Contracting State may also apply, by its national legislation, the rules of this Convention to domestic carriage.

4. The provisions of this Convention shall not be applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention shall apply to such a bill of lading where it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading.

Article 3. Interpretation of the Convention

In the interpretation and application of the provisions of this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity.

(a) U ugovoru o prijevozu predvidjena luka ukrcaja koja se nalazi u jednoj državi ugovornici, ili

(b) U ugovoru o prijevozu predvidjena luka iskrcaja koja se nalazi u jednoj državi ugovornici, ili

(c) U ugovoru o prijevozu predvidjena jedna od opcionih luka iskrcaja je doista i stvarna luka iskrcaja i ako se ta luka nalazi u jednoj državi ugovornici, ili

(d) U jednoj državi ugovornici izdana teretnica ili druga isprava koja svjedoči o ugovoru o prijevozu, ili

(e) Teretnicom ili drugom ispravom koja svjedoči o ugovoru o prijevozu odredjeno je da će se odredbe ove Konvencije ili zakonodavstvo bilo koje države koje stavlja na snagu njene odredbe, primijeniti na ugovor.

2. Odredbe stavka 1. ovog člana primijenit će se bez obzira na državnu pripadnost broda, državljanstvo vozara, krcatelja, primatelja ili bilo koje druge osobe koja ima na tome interes.

3. Država ugovornica može, svojim domaćim zakonodavstvom, primijeniti odredbe ove Konvencije i na svoj domaći prijevoz.

4. Odredbe ove Konvencije neće se primijeniti na brodarske ugovore. Medutim, kad je teretnica izdana na temelju brodarskog ugovora, odredbe ove Konvencije primijenit će se na takvu teretnicu kada ona uredjuje odnose izmedju vozara i imatelja teretnice.

Član 3. Tumačenje Konvencije

U tumačenju i primjeni odredaba ove Konvencije mora se imati u vidu njen medjunarodni značaj i potrebu da se unaprijedi njena jedinstvenost.

PART II. LIABILITY OF THE CARRIER

Article 4. Period of responsibility

1. "Carriage of goods" covers the period during which the goods are in the charge of the carrier at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.

2. For the purpose of paragraph 1 of this article the carrier shall be deemed to be in charge of the goods from the time the carrier has taken over the goods until the time the carrier has delivered the goods:

(a) By handing over the goods to the consignee; or

(b) In cases when the consignee does not receive the goods, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with usage of the particular trade, applicable at the port of discharge; or

(c) By handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over.

3. In the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the carrier or to the consignee shall mean, in addition to the carrier or the consignee, the servants, the agents or other persons acting pursuant to the instructions, respectively, of the carrier or the consignee.

Article 5. General rules

1. The carrier shall be liable for loss, damage or expense resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in

DIO II ODGOVORNOST VOZARA

Član 4. Trajanje odgovornosti

1. "Prijevoz robe" pokriva razdoblje u kojem je roba u držanju vozara u luci ukrcaja, tijekom prijevoza i u luci iskrcaja.

2. Za svrhe stavka 1. ovog člana smatrati će se da je vozar u držanju robe od časa kada je vozar preuzeo robu, pa sve do časa kada ju je izručio:

(a) Predajući robu primatelju; ili

(b) U slučajevima u kojima primatelj ne prima robu, stavljujući je na raspolaganje primatelju u skladu s ugovorom ili sa zakonom ili s običajem odredjene privredne grane, koji se primjenjuju u luci iskrcaja; ili

(c) Predajući robu organu vlasti ili nekoj trećoj osobi kojima mora roba biti predana, prema zakonu ili propisima koji se primjenjuju u luci iskrcaja.

3. U odredbama stavaka 1. i 2. ovog člana spominjanje vozara ili primatelja ima značiti, osim vozara ili primatelja, i službenike, punomoćnike ili druge osobe koje djeluju prema uputama vozara odnosno primatelja.

Član 5. Opća pravila

1. Vozar će biti odgovoran za gubitak, oštećenje ili troškove koji proistječu iz gubitka ili oštećenja robe, kao i iz zakašnjenja u predaji, ako je dogadjaj koji je prouzročio gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastupio dok je roba bila u njegovom držanju kako je ono definirano u članu 4, osim ako vozar dokaže da su on, njegovi službenici i punomoćnici poduzeli sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanja dogadjaja i njegovih posljedica.

2. Zakašnjenje u predaji postoji kada roba nije bila predana u luci iskrcaja, predviđenoj u ugovoru o prijevozu,

the contract of carriage within the time expressly agreed upon in writing or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.

3. The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost when they have not been delivered as required by article 4 within 60 days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article.

4. In case of fire, the carrier shall be liable, provided the claimant proves that the fire arose due to fault or negligence on the part of the carrier, his servants or agents.

5. With respect to live animals, the carrier shall be relieved of his liability where the loss, damage or delay in delivery results from any special risks inherent in that kind of carriage. When the carrier proves that he has complied with any special instructions given him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it shall be presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or negligence on the part of the carrier, his servants or agents.

6. The carrier shall not be liable for loss, damage or delay in delivery resulting from measures to save life and from reasonable measures to save property at sea.

7. Where fault or negligence on the part of the carrier, his servants or agents, concurs with another cause to produce loss, damage or delay in delivery the carrier shall be liable only for that portion of the loss, damage or delay in delivery attributable to such fault or negligence, provided that the carrier bears the burden of proving the amount of loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

a u roku koji je izričito utvrđen pismeno ili, u odsutnosti takvog sporazuma, unutar vremena u kojem bi se razborito moralo zahtijevati od jednog urednog vozara, uzimajući u obzir sve okolnosti slučaja.

3. Osoba koja je ovlaštena podići tužbu radi gubitka robe može smatrati da je roba izgubljena, ako nije bila predana onako kako to zahtijeva član 4. u roku od 60 dana nakon isteka vremena za predaju u skladu sa stavkom 2. ovog člana.

4. U slučaju požara vozar će biti odgovoran ako tužitelj dokaže da je požar nastao uslijed greške ili nemarnosti vozara, njegovih službenika ili punomoćnika.

5. U vezi sa živim životinjama, vozar će biti oslobođen odgovornosti ako je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji posljedica posebnih rizika skopčanih s ovom vrstom prijevoza. Ako vozar dokaže da je on postupao po svim posebnim uputama koje mu je dao krcatelj u pogledu životinja i da se, u okolnostima slučaja, gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji može pripisati takvim rizicima, smarat će se da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji na taj način prouzročeni, ako nema protudokaza da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji nastalo kao posljedica greške ili nemarnosti vozara, njegovih službenika ili punomoćnika.

6. Vozar neće biti odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji nastanu zbog mjera poduzetih za spašavanje života ili razboritih mjera za spašavanje imovine na moru.

7. Ako greška ili nemarnost vozara, njegovih službenika ili punomoćnika nije jedini uzrok gubitka, oštećenja ili zakašnjenja u predaji, vozar će biti odgovoran samo za onaj dio gubitka, oštećenja ili zakašnjenja u predaji koji se može pripisati takvoj grešci ili nemarnosti, ali s time da je na vozaru teret dokaza koji dio gubitka, oštećenja ili zakašnjenja u predaji se ne može pripisati tom dijelu njegove odgovornosti.

Article 6. Limits of liability

Alternative A

1. The liability of the carrier according to the provisions of article 5 shall be limited to an amount equivalent to (...) francs per kilo of gross weight of the goods lost, damaged or delayed.

Alternative B

1. (a) The liability of the carrier for loss of or goods according to the provisions of article 5 shall be limited to an amount equivalent to (...) francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged.

(b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 shall not exceed (double) the freight.

(c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

Alternative C

1. The liability of the carrier according to the provisions of article 5 shall be limited to an amount equivalent to (...) francs per package or other shipping unit or (...) francs per kilo of gross weight of the goods lost, damaged or delayed, whichever is the higher.

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1 of this article, the following rules shall apply:

(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport shall be deemed one shipping unit.

Član 6. Granice odgovornosti

Alternativa A

1. Odgovornost vozara u skladu s odredbama člana 5. bit će ograničena na iznos koji odgovara (...) franaka po kilogramu bruto težine izgubljene, oštećene ili zakašnjene robe.

Alternativa B

1. (a) Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje robe u skladu s odredbama člana 5. bit će ograničena na iznos koji odgovara (...) franaka po kilogramu bruto težine izgubljene ili oštećene robe.

(b) Odgovornost vozara za zakašnjenje u predaji u skladu s odredbama člana 5. neće biti viši od iznosa (dvostruke) vozarine.

(c) Ukupna odgovornost vozara neće ni u kojem slučaju, na temelju podstavka (a) i (b) ovog stavka, prijeći granicu koja bi se utvrdila na temelju podstavka (a) ovog stavka za potpuni gubitak robe, u vezi s kojom je takova odgovornost nastala.

Alternativa C

1. Odgovornost vozara u skladu s odredbama člana 5. bit će ograničena na iznos koji odgovara (...) franaka po koletu ili jedinici tereta ili (...) franaka po kilogramu bruto težine izgubljene, oštećene ili zakašnjene robe, prema tome koji je od tih iznosa viši.

2. Radi utvrđivanja koji je iznos viši prema stavku 1. ovog člana primjenjivat će se slijedeća pravila:

(a) Kada se kontener, paleta ili slična prijevozna naprava upotrijebi za spremanje robe, kolet ili druga jedinica tereta nabrojeni u teretnici da su pakirani u takovoj prijevoznoj napravi smatrati će se koletom ili jedinicom tereta. Osim onoga što je prije bilo rečeno, roba u takovoj prijevoznoj napravi smatrati će se kao jedna jedinica tereta.

(b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport shall, when not owned or otherwise supplied by the carrier, be considered one separate shipping unit.

Alternative D

1. (a) The liability of the carrier for loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 shall be limited to an amount equivalent to (...) francs per package or other shipping unit or (...) francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 shall not exceed:

variation X: (double) the freight;

variation Y: an amount equivalent to $(x-y)^{1/}$ francs per package or other shipping unit or $(x-y)$ francs per kilo of gross weight of the goods delayed, whichever is the higher.

(c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1 of this article, the following rules shall apply:

(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport shall be deemed one shipping unit.

1/ It is assumed that the $(x-y)$ will represent lower limitations on liability than those established under subparagraph 1 (a).

(b) U slučajevima u kojima je prijevozna naprava sama izgubljena ili oštećena, ova prijevozna naprava, ako nije vlasništvo vozara ili ako je on nije stavio na raspolaganje, smatrati će se jedinicom tereta.

Alternativa D

1. (a) Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje robe u skladu s odredbama člana 5. bit će ograničena na iznos jednak $(x-y)^{1/}$ franaka za koleto ili drugu jedinicu tereta ili $(x-y)$ franaka za kilogram bruto težine robe izgubljene ili oštećene, prema tome koji je od tih iznosa viši.

(b) Odgovornost vozara za zakašnjenje u predaji u skladu s odredbama člana 5. neće prijeći:

varijanta X: (dvostruku) vozarinu;

varijanta Y: iznos jednak $(x-y)^{1/}$ franaka po koletu ili drugoj jedinici tereta, ili $(x-y)$ franaka za kilogram bruto težine zakašnjene robe, prema tome koji je od tih iznosa viši.

(c) Ukupna odgovornost vozara neće ni u kojem slučaju, prema podstavcima (a) i (b) ovoga stavka, prijeći granicu koja bi bila utvrđena po podstavku (a) ovoga stavka za/gubitak robe za koju je takva odgovornost nastala. potpuni

2. Radi utvrđivanja koji je iznos viši prema stavku 1. ovoga člana primjenjivat će se slijedeća pravila:

(a) Kada se kontener, paleta ili slična prijevozna naprava upotrijebi za spremanje robe, koleto ili druga jedinica tereta nabrojeni u teretnici da su pakirani u takovoj prijevoznoj napravi smatrati će se koletom ili jedinicom tereta. Osim onoga što je prije bilo rečeno, roba u takovoj prijevoznoj napravi smatrati će se kao jedna jedinica tereta.

1/ Smatra se da će $(x-y)$ biti niža ograničenja odgovornosti od onih koja su utvrđena u podstavku 1 (a).

(b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport shall, when not owned or otherwise supplied by the carrier, be considered one separate shipping unit.

Alternative E

1. (a) The liability of the carrier for loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 shall be limited to an amount equivalent to (...) francs per package or other shipping unit or (...) francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 shall not exceed (double) the freight.

(c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

2. Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, limitation based on the package or other shipping unit shall not be applicable.

The following paragraphs apply to all alternatives:

A franc means a unit consisting of 65.5 milligrams of gold of millesimal fineness 900.

The amount referred to in paragraph 1 of this article shall be converted into the national currency of the State of the court or arbitration tribunal seized of the case on the basis of the official value of that currency by reference to the unit defined in the preceding paragraph of this article on the date of the judgment or arbitration award. If there is no such official value, the competent authority of the State concerned shall determine what shall be considered as the official value for the purposes of this Convention.

(b) U slučajevima u kojima je prijevozna naprava sama izgubljena ili oštećena, ova prijevozna naprava, ako nije vlasništvo vozara ili ako je on nije stavio na raspolaganje, smatrati će se jedinicom tereta.

Alternativa E

1. (a) Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje robe u skladu s odredbama člana 5. bit će ograničena na iznos koji odgovara (...) franaka po koletu ili jedinici tereta ili (...) franaka po kilogramu bruto težine oštećene ili izgubljene robe, prema tome koji je od tih iznosa viši.

(b) Odgovornost vozara za zakašnjenje u predaji u skladu s odredbama člana 5. neće biti viši od iznosa (dvostruke) vozarine.

(c) Ukupna odgovornost vozara neće ni u kojem slučaju, na temelju podstavka (a) i (b) ovog stavka, prijeći granicu koja bi se utvrdila prema podstavku (a) ovog stavka za potpuni gubitak robe, u vezi s kojom je takva odgovornost nastala.

2. Kada se kontener, paleta ili slična prijevozna naprava upotrijebi za spremanje robe, neće se primijeniti ograničenje osnovano na koletu ili drugoj jedinici tereta.

Slijedeći stavci primjenjuju se na sve alternative:

Franak znači jedinicu koja se sastoji od 65.5 miligramma zlata finoće 900/1000.

Iznos na koji se odnosi stavak 1. ovoga člana preračunat će se u domaću valutu države suda ili arbitraže pred kojom se spor raspravlja na temelju službene vrijednosti odnosne valute s obzirom na jedinicu definiranu u prethodnom stavku ovog člana na dan izdanja presude ili arbitražne odluke. Ako ne postoji službeni tečaj, mjerodavni organ države će odrediti što se ima smatrati službenim tečajem za svrhe ove Konvencije.

Article 7. Actions in tort

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss of or damage to the goods covered by the contract of carriage, as well as of delay in delivery, whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this convention.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier and any persons referred to in the preceding paragraph, shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 8. Loss of right to limit liability

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result. Nor shall any of the servants or agents of the carrier be entitled to the benefit of such limitation of liability with respect to damage resulting from an act or omission of such servants or agents, done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

Article 9. Deck cargo

1. The carrier shall be entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper, with the usage of the particular trade or with statutory rules or regulations.

2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier shall insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage a statement to that

Član 7. Tužbe iz vanugovorne odgovornosti

1. Prigovori i ograničenja odgovornosti predviđeni u ovoj Konvenciji primjenjivat će se na svaku tužbu protiv vozara s obzirom na gubitak ili oštećenje robe na koju se odnosi ugovor o prijevozu, kao i na zakašnjenje u predaji, bilo da je tužba zasnovana na ugovoru ili na vanugovornoj odgovornosti.

2. Ako se takva tužba podnese protiv službenika ili punomočnika vozara, taj službenik ili punomočnik se može, ako dokaže da je djelovao u okviru svog radnog zadatka, poslužiti svim prigovorima i ograničenjima odgovornosti na koje se i sam vozar može pozvati prema ovoj Konvenciji.

3. Ukupan iznos koji će se naplatiti od vozara i od bilo koje osobe na koju se odnosi prethodni stavak, neće prijeći granicu odgovornosti predviđenu ovom Konvencijom.

Član 8. Gubitak prava na ograničenje odgovornosti

Vozar se neće moći koristiti ograničenjem odgovornosti koja je predviđena u članu 6. ako se dokaže da je šteta nastala uslijed čina ili propusta vozara, koji su izvršeni s namjerom da se prouzroči takva šteta, ili pak bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati. Ni bilo koji od službenika ili punomočnika vozara neće se moći koristiti pogodnostima ograničenja odgovornosti u vezi s štetom koja nastane činom ili propustom takvog službenika ili punomočnika, izvršenog s namjerom da se prouzroči takva šteta, ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati.

Član 9. Teret na palubi

1. Vozar će biti ovlašten da prevozi robu na palubi samo ako je takav prijevoz predviđen u sporazumu s krcateljem, s običajima odredjene privredne grane ili sa zakonom ili drugim propisima.

2. Ako su se vozar i krcatelj sporazumjeli da će se roba prevesti ili moći prevesti na palubi, vozar će uvrstiti takvu odredbu u teretnicu ili drugu ispravu koja svjedoči o ugovoru o prijevczu. Ako takve pismene odredbe

effect. In the absence of such a statement the carrier shall have the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier shall not be entitled to invoke such an agreement against a third party who has acquired a bill of lading in good faith.

3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1, of this article, the carrier shall be liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, which results solely from the carriage on deck, in accordance with the provisions of articles 6 and 8. The same shall apply when the carrier, in accordance with paragraph 2 of this article, is not entitled to invoke an agreement for carriage on deck against a third party who has acquired a bill of lading in good faith.

4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for the carriage under deck shall be deemed to be an act or omission of the carrier within the meaning of article 8.

Article 10. Liability of contracting carrier and actual carrier

1. Where the contracting carrier has entrusted the performance of the carriage or part thereof to an actual carrier, the contracting carrier shall nevertheless remain responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The contracting carrier shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be responsible for the acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

2. The actual carrier also shall be responsible, according to the provisions of this Convention, for the carriage performed by him. The provisions of paragraphs 2 and 3 of article 7 and of the second sentence of article 8 shall apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier.

3. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall effect the actual carrier only if agreed by him expressly and in writing.

nema vozar će morati dokazati da je zaključen sporazum o prijevozu na palubi; međutim vozar se neće moći pozvati na takav sporazum prema trećoj osobi koja je stekla teretnicu u dobroj vjeri.

3. Kada je roba bila prevožena na palubi suprotno odredbama stavka 1. ovoga člana, vozar će odgovarati za gubitak ili oštećenje robe, kao i za zakašnjenje u predaji, koje proistječe isključivo iz činjenice što je prijevoz obavljen na palubi, u skladu s odredbama članova 6. i 8. Isto će vrijediti ako vozar nije, u skladu s stavkom 2. ovog člana, ovlašten da se pozove na sporazum o prijevozu na palubi/treće osobe koja je stekla teretnicu u dobroj vjeri.

4. Prijevoz robe na palubi suprotno izričitom sporazumu o prijevozu ispod palube smatrati će se da je čin ili propust vozara u smislu člana 8.

Član 10. Odgovornost ugovornog i stvarnog vozara

1. Kada je ugovorni vozar povjerio stvarnom vozaru izvršenje čitavog prijevoza ili jednog njegovog dijela, ugovorni vozar će ipak ostati odgovoran za čitav prijevoz u skladu s odredbama ove Konvencije. Obzirom na prijevoz koji je stvarni vozar izvršio, ugovorni će vozar biti odgovoran za čine i propuste stvarnog vozara i njegovih službenika i punomoćnika koji su djelovali u granicama svog radnog zadatka.

2. Stvarni vozar će također biti odgovoran, u skladu s odredbama ove Konvencije, za prijevoz koji je on sam obavio. Odredbe stavka 2. i 3. člana 7. i druge rečenice člana 8. primjenjivat će se ako je tužba podnešena protiv službenika ili punomoćnika stvarnog vozara.

3. Svaki posebni sporazum prema kojemu ugovorni vozar preuzima obveze koje nisu nametnute ovom Konvencijom, ili kojim se odriče prava koja mu ova Konvencija priznaje, neće se ticati stvarnog vozara osim ako je on na to izričito i pismeno pristao.

4. Where and to the extent that both the contracting carrier and the actual carrier are liable, their liability shall be joint and several.

5. The aggregate of the amounts recoverable from the contracting carrier, the actual carrier and their servants and agents shall not exceed the limits provided for in this Convention.

6. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between the contracting carrier and the actual carrier.

Article 11. Through carriage

1. Where a contract of carriage provides that the contracting carrier shall perform only part of the carriage covered by the contract, and that the rest of the carriage shall be performed by a person other than the contracting carrier, the responsibility of the contracting carrier and of the actual carrier shall be determined in accordance with the provisions of article 10.

2. However, the contracting carrier may exonerate himself from liability for loss damage or delay in delivery caused by events occurring while the goods are in the charge of the actual carrier, provided that the burden of proving that any such loss, damage or delay in delivery was so caused, shall rest upon the contracting carrier.

PART III. LIABILITY OF THE SHIPPER

Article 12. General rule

The shipper shall not be liable for loss or damage sustained by the carrier, the actual carrier or by the ship unless such loss or damage was caused by the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.

Article 13. Special rules on dangerous goods

1. When the shipper hands dangerous goods to the carrier, he shall inform the carrier of the nature of the goods and indicate, if necessary, the character of the danger and the precautions to be taken. The shipper shall,

4. U opsegu u kojemu su ugovorni i stvarni vozar oba odgovorni, njihova će odgovornost biti solidarna.

5. Ukupni iznosi koji se mogu zahtijevati od ugovornog vozara, stvarnog vozara i njihovih službenika i punomoćnika, neće prijeći granice odredjene ovom Konvencijom.

6. Nijedna odredba ovog člana ne utječe na bilo koja regresna prava izmedju ugovornog i stvarnog vozara.

Član 11. Direktni prijevoz

1. Kada ugovor o prijevozu predviđa da će ugovorni vozar izvršiti samo dio prijevoza na koji se ugovor odnosi, a da će ostatak prijevoza izvršiti osoba različita od ugovornog vozara, odgovornost ugovornog vozara i stvarnog vozara bit će odredjena u skladu s odredbama člana 10.

2. Međutim ugovorni vozar može se oslobođiti odgovornosti za gubitak, oštećenje ili zakašnjjenje u predaji, kada su oni prouzročeni dogadjajima koji su se desili dok je roba bila u držanju stvarnog vozara, ali će ugovorni vozar morati dokazati da je takav gubitak, oštećenje ili zakašnjjenje u predaji bilo tako prouzročeno.

DIO III ODGOVORNOST KRCATELJA

Član 12. Opće pravilo

Krcatelj neće biti odgovoran za gubitak ili oštećenje koje je pretrpio vozar, stvarni vozar ili brod, osim ako je takav gubitak ili oštećenje bilo prouzročeno greškom ili nemarom krcatelja i njegovih službenika ili punomoćnika.

Član 13. Posebna pravila o opasnoj robi

1. Ako krcatelj predaje vozaru opasnu robu, on ga mora obavijestiti o prirodi robe i naznačiti, kada je to potrebno, vrstu opasnosti i mjeru opreza koje se moraju

whenever possible, mark or label in a suitable manner such goods as dangerous.

2. Dangerous goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous by the carrier, as the circumstances may require, without payment of compensation by him where they have been taken in charge by him without knowledge of their nature and character. Where dangerous goods are shipped without the carrier having knowledge of their nature or character, the shipper shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out or resulting from such shipment.

3. Nevertheless, if such dangerous goods, shipped with knowledge of their nature and character, become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be unloaded, destroyed or rendered innocuous by the carrier, as the circumstances may require, without payment of compensation by him except with respect to general average, if any.

PART IV. TRANSPORT DOCUMENTS

Article 14. Issue of bill of lading

1. When the goods are received in the charge of the contracting carrier or the actual carrier, the contracting carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things the particulars referred to in article 15.

2. The bill of lading may be signed by a person having authority from the contracting carrier. A bill of lading signed by the master of the ship carrying the goods shall be deemed to have been signed on behalf of the contracting carrier.

Article 15. Contents of bill of lading

1. The bill of lading shall set forth among other things the following particulars:

(a) The general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;

poduzeti. Krcatelj će, kad god je to moguće, staviti označke ili naznačiti na prikladan način da je roba opasna.

2. Opasnu robu vozar može uvijek iskrcati, uništiti ili učiniti bezopasnom, kada to prilike zahtijevaju, bez plaćanja naknade ukoliko ih je preuzeo ne znajući njihovu prirodu i vrstu. Kada se opasna roba krca bez vozareva znanja o njenoj prirodi i vrsti, krcatelj će biti odgovoran za svu štetu i troškove koji su izravno ili neizravno nastali iz takvog ukrcanja.

3. Međutim kada takva opasna roba, ukrcana s vozrom znanjem o njezinoj prirodi i vrsti, postane opasna za brod ili teret, on je može na isti način iskrcati, uništiti ili učiniti bezopasnom, prema tome kako to prilike zahtijevaju, bez plaćanja naknade, osim ukoliko postoji zajednička avarija.

DIO IV PRIJEVOZNE ISPRAVE

Član 14. Izdanje teretnice

1. Kad su ugovorni vozar ili stvarni vozar preuzeli robu, ugovorni vozar će, na zahtjev krcatelja, izdati krcatelju teretnicu u kojoj će medju ostalim biti navedene i pojedinosti spomenute u članu 15.

2. Teretnicu može potpisati osoba koju je na to ovlastio ugovorni vozar. Kad teretnicu potpiše zapovjednik broda koji prevozi robu smatra se kao da ju je potpisao u ime ugovornog vozara.

Član 15. Sadržaj teretnice

1. Teretnice će izmedju ostalog sadržavati i slijedeće podatke:

(a) Opću prirodu robe, nužne označke potrebne za identifikaciju robe, broj koleta ili komada, i težinu robe ili njenu količinu drugčije izraženu, a sve te pojedinosti onako kako ih je naveo krcatelj;

- (b) The apparent condition of the goods;
- (c) The name and principal place of business of the carrier;
- (d) The name of the shipper;
- (e) The consignee if named by the shipper;
- (f) The port of loading under the contract of carriage and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading;
- (g) The port of discharge under the contract of carriage;
- (h) The number of originals of the bill of lading;
- (i) The place of issuance of the bill of lading;
- (j) The signature of the carrier or a person acting on his behalf; the signature may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if the law of the country where the bill of lading is issued so permits;
- (k) The freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him; and

(l) The statement referred to in paragraph 3 of article 23.

2. After the goods are loaded on board, if the shipper so demands, the carrier shall issue to the shipper a "shipped" bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this article shall state that the goods are on board a named ship or ships, and the date or dates of loading. If the carrier has previously issued to the shipper a bill of lading or other document of title with respect to any of such goods, on request of the carrier, the shipper shall surrender such document in exchange for the "shipped" bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in order to meet the shipper's demand for a "shipped" bill of lading if, as amended, such document includes all the information required to be contained in a "shipped" bill of lading.

- (b) Vanjsko stanje robe;
- (c) Ime i poslovno sjedište vozara;
- (d) Ime krcatelja;
- (e) Primatelja, ako ga je krcatelj imenovao;
- (f) Luku ukrcaja prema ugovoru o prijevozu i datum kada je robu preuzeo vozar u luci ukrcaja;
- (g) Luku iskrcaja prema ugovoru o prijevozu;
- (h) Broj originala teretnice;
- (i) Mjesto izdanja teretnice;
- (j) Potpis vozara ili osobe koja djeluje u njegovo ime: potpis može biti vlastoručan, štampan kao faksimil, perforiran, utisnut, u simbolima, ili načinjen svakim drugim mehaničkim ili elektronskim sredstvom, ako zakon zemlje u kojoj je teretnica izdana to dopušta;
- (k) Vozarinu do visine koju je primatelj dužan platiti ili drugu naznaku, da on mora vozarinu platiti;
- (l) Navode spomenute u stavku 3, člana 23.

2. Nakon što je teret ukrcan na brod, ako to krcatelj zahtijeva, vozar mora izdati krcatelju teretnicu "ukrcano", koja uz pojedinosti koje zahtijeva stavak 1. ovog člana mora navesti da se roba nalazi na odredjenom brodu ili brodovima, kao i datum ili datume ukrcanja. Ako je vozar prije izdao krcatelju teretnicu ili drugu ispravu koja daje pravo na takvu robu, na zahtjev vozara, krcatelj mora vratiti svaku takvu ispravu u zamjenu za teretnicu "ukrcano". Vozar može dopuniti svaku prethodno izdanu ispravu da udovolji krcateljevom zahtjevu za izdanjem teretnice "ukrcano", ako tako dopunjena isprava sadrži sve podatke koji moraju biti sadržani u teretnici "ukrcano".

3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article shall not affect the validity of the bill of lading.

Article 16. Bills of lading: reservations and evidentiary effect

1. If the bill of lading contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf knows or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loaded, or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier or such other person shall make special note of these grounds or inaccuracies, or of the absence of reasonable means of checking.

2. When the carrier or other person issuing the bill of lading or his behalf fails to note on the bill of lading the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the bill of lading that the goods were in apparent good condition.

3. Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under paragraph 1 of this article has been entered:

(a) The bill of lading shall be *prima facie* evidence of the taking over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of lading; and

(b) Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including any consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

4. A bill of lading which does not, as provided in paragraph 1, subparagraph (k) of article 15, set forth the freight or otherwise indicate that freight shall be payable by the consignee, shall be *prima facie* evidence that no freight is payable by the consignee. However, proof to the contrary by the carrier shall not be admis-

3. Odsutnost u teretnici jednog ili više podataka navedenih u ovom članu neće utjecati na valjanost teretnice.

Član 16. Teretnica: rezerve i dokazni učinak

1. Ako teretnica sadrži podatke koji se odnose na opću prirodu, nužne označke, broj koleta ili komada, težinu ili količinu robe za koje vozar ili druga osoba koja u njegovo ime izdaje teretnicu znade, ili ima razboritih razloga sumnjati u netočnost podataka o robi koja je stvarno preuzeta ili ukrcana, kada je izdana teretnica "ukrcano", ili ako nema prikladnih sredstava da provjeri te podatke, vozar ili takva druga osoba unijet će posebnu opasku o tim razlozima ili netočnostima, ili kada nema prikladnih sredstava za provjeravanje.

2. Ako vozar ili druga osoba koja izdaje teretnicu u njegovo ime propusti zabilježiti na teretnici vanjsko stanje robe, smatra se da je on zabilježio na teretnici da je dobro vanjsko stanje robe.

3. Osim podataka o kojima, i u opsegu kojih je dopuštena rezerva po stavku 1. ovog člana koja je i unešena:

(a) Teretnica će biti predmetnjeva do protudokaza o preuzimanju ili, kada je izdana teretnica "ukrcano" o ukrcaju robe od vozara kako je opisana u teretnici; i

(b) Protudokaz vozara neće biti dopušten ako je teretnica prenešena na treću osobu, uključivši i primatelja, a koji su djelovali u dobroj vjeri, oslanjajući se na opis robe u njoj.

4. Teretnica koja ne sadrži naznaku, kako je propisano u stavku 1, podstavku (k), člana 15, da se vozarinu ili drugičiji navod, da će vozarinu platiti primatelj, bit će predmetnjeva do protudokaza, da nikakovu vozarinu primatelj ne treba platiti. Međutim protudokaz vozara neće se

sible when the bill of lading has been transferred to a third party, including any consignee, who in good faith has acted in reliance on the absence in the bill of lading of any such indication.

Article 17. Guarantees by the shipper

1. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper shall indemnify the carrier against all loss, damage or expense resulting from inaccuracies of such particulars. The shipper shall remain liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss, damage or expense resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or a person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, shall be void and of no effect as against any third party, including any consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

3. Such letter of guarantee or agreement shall be valid as against the shipper unless the carrier or the person acting on his behalf, by omitting the reservation referred to in paragraph 2 of this article, intends to defraud a third party, including any consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading. If in such a case the reservation omitted relates to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier shall have no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this article.

4. In the case referred to in paragraph 3 of this article the carrier shall be liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for any loss, damage or expense incurred by a third party, including a consignee, who has acted in

dopustiti, ako je teretnica bila prenešena na treću osobu, uključivši i primatelja, koji je u dobroj vjeri djelovao oslanjajući se na odsutnost takvog navoda u teretnici.

Član 17. Jamstva krcatelja

1. Smatrać će se da je krcatelj jamčio vozaru za točnost podataka koji se odnose na opću prirodu robe, njenе označke, broj, težinu i količinu kako ih je on dao radi uvrštenja u teretnicu. Krcatelj mora nadoknaditi vozaru svaki gubitak, štetu ili troškove koji bi proizašli zbog netočnosti tih podataka. Krcatelj će ostati odgovoran i onda ako je teretnicu dalje prenio. Pravo vozara na takvu nadoknadu neće nikako ograničiti njegovu odgovornost na temelju ugovora o prijevozu prema bilo kojoj osobi osim krcatelja.

2. Bilo kakvo jamčevno pismo ili sporazum kojim se krcatelj obavezuje da će nadoknaditi vozaru gubitak, štetu ili trošak koji nastane jer je vozar ili osoba koja djeluje za njega, izdala teretnicu bez unašanja rezerve, koja bi se odnosila na podatke koje je krcatelju dao radi uvrštenja u teretnicu, ili na vanjsko stanje tereta, bit će ništavno i bez učinka prema svakoj trećoj osobi - uključujući svakog primatelja - na koju je teretnica prenešena.

3. Takvo jamčevno pismo ili sporazum bit će valjani prema krcatelju, osim ako vozar ili osoba koja djeluje za njega, ne stave rezervu spomenutu u stavku 2. ovog člana, a u namjeri da prevare treću osobu, uključivši svakog primatelja, koji djeluje oslanjajući se na opis robe u teretnici. Ako se u takvom slučaju propuštena rezerva odnosi na pojedinosti koje je dao krcatelj radi uvrštenja u teretnicu, vozar neće imati pravo na naknadu od krcatelja u smislu stavka 1. ovog člana.

4. U slučaju navedenom u stavku 3. ovog člana vozar će biti odgovoran, bez pogodnosti da ograniči odgovornost kako je predviđeno u ovoj Konvenciji za gubitak, oštećenje i trošak koji je nastao trećoj osobi uključivši i

reliance on the description of the goods in the bill of lading issued.^{2/}

Article 18. Documents other than bills of lading

When a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence a contract of carriage, such a document shall be prima facie evidence of the taking over by the carrier of the goods as therein described.

PART V. CLAIMS AND ACTIONS

Article 19. Notice of loss, damage or delay

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, be given in writing by the consignee to the carrier not later than at the time the goods are handed over to the consignee, such handing over shall be prima facie evidence of the delivery of the goods by the carrier in good condition and as described in the document of transport, if any.

2. Where the loss or damage is not apparent, the notice in writing must be given within 10 days after the completion of delivery, excluding that day.

3. The notice in writing need not be given if the state of the goods has at the time of their delivery been the subject of joint survey or inspection.

4. In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the consignee shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

5. No compensation shall be payable for delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 21 days from the time that the goods were handed over to the consignee.

^{2/} In regard to drafting changes that may be necessary, see section B, footnote 17, of the Report of the Working Group on International Legislation on Shipping on the work of its eighth session, 10 to 21 February 1975 (A/CN.9/105).

primatelja, koji je djelovao oslanjajući se na opis robe u teretnici koja je bila izdana.^{2/}

Član 18. Isprave različite od teretnice

Kad vozar izda ispravu različitu od teretnice, radi dokazivanja ugovora o prijevozu, takva isprava će biti predmjesta do protudokaza, da je vozar preuzeo robu tako, kako je u njoj opisana.

DIO V ZAHTJEVI I TUŽBE

Član 19. Obavijest o gubitku, oštećenju ili zakašnjenju

1. Ukoliko obavijest o gubitku ili oštećenju, sa specifikacijom opće prirode takvog gubitka ili oštećenja, nije primatelj dao pismeno vozaru do trenutka kada mu je roba predana, takova predaja bit će predmjesta do protudokaza da je vozar robu predao u dobrom stanju i tako kako je opisana u prijevoznoj ispravi, ako je takva izdana.

2. Kada gubitak ili oštećenje nije vidljivo, pismena obavijest mora se dati u roku od 10 dana nakon završetka predaje, isključujući taj dan.

3. Pismena obavijest ne mora se dati kada je za vrijeme predaje robe njeno stanje bilo predmetom zajedničkog pregleda i nadzora.

4. U slučaju bilo kakvog stvarnog ili predvidivog gubitka ili štete vozar i primatelj moraju jedan drugome dati sve razborite olakšice radi nadzora i brojenja robe.

5. Nikakva naknada neće se platiti za zakašnjenje u predaji ako vozaru nije dana pismena obavijest u roku od 21 dan, od dana kada je roba predana primatelju.

^{2/} Obzirom na redakcionalne promjene koje bi mogle biti potrebne vidi odsjek B, bilješka 17, Izvještaja Radne grupe za međunarodno pomorsko zakonodavstvo o njenom osmom zasjedanju od 10. do 21. veljače 1975. (A/CN.9/105).

6. If the goods have been delivered by an actual carrier, any notice given under this article to the actual carrier shall have the same effect as if it had been given to the contracting carrier.

Article 20. Limitation of actions

1. The carrier shall be discharged from all liability whatsoever relating to carriage under this Convention unless legal or arbitral proceedings are initiated within (one year)(two years):

(a) In the case of partial loss of or of damage to the goods, or delay, from the last day on which the carrier has delivered any of the goods covered by the contract;

(b) In all other cases, from the ninetieth day after the time the carrier has taken over the goods or, if he has not done so, the time the contract was made.

2. The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

3. The period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

4. The provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of this article shall apply correspondingly to any liability of the actual carrier or of any servants or agents of the carrier or the actual carrier.

5. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the period of limitation provided for in the preceding paragraphs if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall not be less than ninety days commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

6. Ako je robu predao stvarni vozar, svaka obavijest dana u skladu s ovim članom stvarnom vozaru imat će isti učinak kao da je dana ugovornom vozaru.

Član 20. Zastara tužbe

1. Vozar će biti oslobođen svake odgovornosti u vezi s prijevozom po odredbama ove Konvencije ukoliko sudski ili arbitražni postupak nije pokrenut u roku od (jedne godine)(dvije godine):

(a) U slučaju djelomičnog gubitka ili oštećenja robe ili zakašnjjenja, od zadnjeg dana na koji je vozar predao bilo koji dio robe koji je pokriven ugovorom;

(b) U svim drugim slučajevima, nakon devedeset dana od vremena kada je vozar preuzeo robu, ili ako on to nije učinio, od vremena kada je ugovor zaključen.

2. Dan na koji vrijeme zastare počinje/neće biti uključen u to razdoblje.

3. Razdoblje zastare može se produžiti izjavom vozača ili sporazumom stranaka nakon što je nastao uzrok za podizanje tužbenog zahtjeva. Izjava ili sporazum moraju biti u pismenom obliku.

4. Odredbe stavaka 1, 2. i 3. ovog člana primjenjuje se na odgovarajući način i na svaku odgovornost stvarnog vozara kao i na odgovornost svakog službenika ili pomoćnika vozara ili stvarnog vozara.

5. Tužba na naknadu protiv treće osobe može se podići i nakon proteka vremena zastare propisanog u pretvodnim stavcima ako se podnese u vremenu koje dopušta pravo suda pred kojim se slučaj raspravlja. Međutim, dopušteno vrijeme neće biti kraće od devedeset dana, koji se počinju računati od dana kada osoba koja podnosi tužbu za naknadu podmiri zahtjev, ili od dana kada joj je uručen sudski poziv u postupku koji se protiv nje vodi.

Article 21. Jurisdiction

1. In a legal proceeding arising out of the contract of carriage the plaintiff, at his option, may bring an action in a contracting State within whose territory is situated:

(a) The principal place of business or, in the absence thereof, the Ordinary residence of the defendant; or

(b) The place where the contract was made provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(c) The port of loading; or

(d) The port of discharge; or

(e) A place designated in the contract of carriage.

2. (a) Notwithstanding the preceding provisions of this article, an action may be brought before the courts of any port in a contracting State at which the carrying vessel may have been legally arrested in accordance with the applicable law of that State. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in paragraph 1 of this article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must furnish security sufficient to ensure payment of any judgment that may subsequently be awarded to the claimant in the action;

(b) All questions relating to the sufficiency or otherwise of the security shall be determined by the court at the place of the arrest.

3. No legal proceedings arising out of the contract of carriage may be brought in a place not specified in paragraphs 1 and 2 of this article. The provisions which precede do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the contracting States for provisional or protective measures.

4. (a) Where an action has been brought before a court competent under paragraphs 1 and 2 of this article or where judgement has been delivered by such a court,

Član 21. Sudbenost

1. U sudskom sporu nastalom iz ugovora o prijevozu, tužitelj može, po svom izboru, podnijeti tužbu u državi ugovornici na čijem području se nalazi:

(a) Glavni poslovni nastan, ili u odsutnosti takvog, redovno boravište tuženoga; ili

(b) Mjesto gdje je ugovor zaključen pod uvjetom da tamo tuženi ima poslovni nastan, ogrank ili agenciju preko koje je ugovor zaključen; ili

(c) Luka ukrcaja; ili

(d) Luka iskrcaja; ili

(e) Mjesto označeno u ugovoru o prijevozu.

2. (a) Bez obzira na prethodne odredbe ovog člana, tužba se može podnijeti pred sudovima bilo koje luke u jednoj državi ugovornici u kojoj bi mogao biti zakonski zaustavljen, a u skladu s primjenljivim pravom odnosne države, brod koji je prijevoz obavio. Ipak, u takvom slučaju, na zahtjev tuženoga tužitelj mora prenijeti svoju tužbu, po svojem izboru, na jedan od sudova naznačenih u stavku 1. ovog člana radi odlučivanja o zahtjevu, ali prije takvog prijenosa, tuženi mora dati dovoljnu sigurnost za osiguranje plaćanja bilo koje svote koja bi mogla biti naknadno dosudjena tužitelju u sporu.

(b) O svim pitanjima koja se odnose na dostatnost ili drugo u vezi sa pruženim osiguranjem odlučivat će sud u mjestu zaustavljanja broda.

3. Nikakvi sudski postupci koji nastanu iz ugovora o prijevozu ne smiju se pokrenuti u mjestima koja nisu navedena u stavcima 1. i 2. ovog člana. Prethodne odredbe ne predstavljaju smetnju sudbenosti država ugovornica u pogledu privremenih i zaštitnih mjera.

4. (a) Kada je tužba podnešena pred nadležnim sudom prema stavcima 1. i 2. ovog člana ili kada je takav sud donio presudu, nikakva nova tužba se ne smije podići izme-

no new action shall be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court before which the first action was brought is not enforceable in the country in which the new proceedings are brought;

(b) For the purpose of this article the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement shall not be considered as the starting of a new action;

(c) For the purpose of this article the removal of an action to a different court within the same country shall not be considered as the starting of a new action.

5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties after a claim under the contract of carriage has arisen, which designates the place where the claimant may bring an action, shall be effective.

Article 22. Arbitration

1. Subject to the rules of this article, parties may provide by agreement that any dispute that may arise under a contract of carriage shall be referred to arbitration.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the plaintiff, be instituted at one of the following places:

(a) A place in a State within whose territory is situated

(i) The port of loading or the port of discharge, or

(ii) The principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the ordinary residence of the defendant, or

(iii) The place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

dju istih stranaka iz istih razloga, osim ako se presuda suda pred kojim je prva tužba bila podnešena, ne može izvršiti u zemlji u kojoj je novi postupak pokrenut;

(b) Za svrhe ovog člana pokretanje mjera u svrhu postizavanja izvršenja jedne presude, neće se smatrati podizanjem nove tužbe;

(c) Za svrhe ovog člana prenošenje tužbe na drugi sud unutar iste zemlje neće se smatrati podizanjem nove tužbe.

5. Bez obzira na odredbe prethodnih stavaka, sporazum koji su stranke zaključile nakon nastanka zahtjeva iz ugovora o prijevozu, a kojim se određuje mjesto gdje tužitelj može podnijeti tužbu, bit će valjan.

Član 22. Arbitraža

1. U skladu s pravilima ovog člana, stranke mogu sporazumom odrediti da će svaki spor koji bi nastao iz ugovora o prijevozu biti podvrgnut arbitraži.

2. Arbitražni postupak će, prema izboru tužitelja, moći biti pokrenut u jednom od slijedećih mesta:

(a) U mjestu države na čijem području se nalazi

(i) Luka ukrcaja ili iskrcaja, ili

(ii) Glavni poslovni nastan tuženoga ili, u odsutnosti takvoga, redovno boravište tuženoga, ili

(iii) Mjesto gdje je ugovor zaključen, ako tuženi tamo ima poslovni nastan, ogrank ili agenciju putem koje je ugovor zaključen, ili

(b) Any other place designated in the arbitration clause or agreement.

3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the rules of this Convention.

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

5. Nothing in this article shall affect the validity of an agreement relating to arbitration made by the parties after the claim under the contract of carriage has arisen.

PART VI. DEROCATIONS FROM CONVENTION

Article 23. Contractual stipulations

1. Any stipulation of the contract of carriage or contained in a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage shall be null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation shall not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier, or any similar clause, shall be null void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, a carrier may increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. When a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage is issued, it shall contain a statement that the carriage is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or the consignee.

4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission of the statement referred to in the

(b) Bilo koje drugo mjesto označeno u arbitražnoj klauzuli ili sporazumu.

3. Arbitar ili arbitražno vijeće primjenjivat će pravila ove Konvencije.

4. Odredbe stavaka 2. i 3. ovog člana smatrati će se dijelom svake arbitražne klauzule ili sporazuma, i sva-ki uglavak u takvoj klauzuli ili sporazumu koji nije u skladu s njima bit će ništav i bez učinka.

5. Ništa u ovom članu neće dirati u valjanost spo-razuma koji se odnosi na arbitražu, a koji su stranke zaključile nakon što je nastao zahtjev iz ugovora o prijevozu.

DIO VI ODSTUPANJA OD KONVENCIJE

Član 23. Ugovorni uglavci

1. Svaki uglavak ugovora o prijevozu ili sadržan u teretnici ili bilo kojoj drugoj ispravi koja dokazuje ugovor o prijevozu bit će ništav i bez učinka u opsegu u kojem izravno ili neizravno mijenja odredbe ove Konvenci-je. Ništavost takvog uglavka neće imati utjecaja na va-lijanost drugih odredaba ugovora ili isprave kojih je on dio. Klauzula kojom se prepušta korist od osiguranja robe vozaru ili bilo koja slična klauzula, bit će ništava i bez učinka.

2. Bez obzira na odredbe stavka 1. ovog člana vozar može povisiti svoju odgovornost i obveze iz ove Konvenci-je.

3. Ako je izdana teretnica ili bilo koja druga isp-rava koja dokazuje ugovor o prijevozu, ona će sadržavati navod da je prijevoz podvragnut odredbama ove Konvencije, a prema kojoj su ništavi svi uglavci koji je mijenjaju na štetu krcatelja ili primatelja.

4. Kada tužitelj pretrpi štetu na teretu kao poslje-dicu uglavka koji je ništav i bez pravnog učinka po ovom članu ili uslijed propuštanja navoda spomenutog u prethod-nom stavku, vozar će platiti naknadu u tolikoj visini da

preceding paragraph, the carrier shall pay compensation to the extent required in order to give the claimant full compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The carrier shall, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked shall be determined in accordance with the law of the court seized of the case.

Article 24. General average

Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage or national law regarding general average. However, the rules of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods shall govern the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any contribution to general average.

Article 25. Other conventions

1. This Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants and agents, provided for in international seagoing ships.

2. No liability shall arise under the provisions of this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

(a) Under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or

(b) By virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions.

The Working Group took note of the following observations by the Drafting Party:

tužitelj bude u cijelosti namiren u skladu s odredbama ove Konvencije za svaki gubitak ili oštećenje tereta kao i za zakašnjenje u predaji. Vozar će osim toga platiti i naknadu troškova koji su tužitelju nastali u izvršavanju njegovih prava, no s time da će troškovi nastali u postupku u kojem se pozvalo na prije navedenu odredbu, biti utvrđeni u skladu s pravom suda koji o sporu raspravlja.

Član 24. Zajednička avarija

Ništa u ovoj Konvenciji neće spriječiti primjenu odredaba ugovora o prijevozu ili domaćeg prava s obzиром na zajedničku avariju. Međutim, pravila ove Konvencije koja se odnose na odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje robe bit će mjerodavna za odgovornost vozara da naknadi primatelju bilo kakav doprinos u zajedničku avariju.

Član 25. Druge konvencije

1. Ovom se Konvencijom ne mijenjaju prava i dužnosti vozara, stvarnog vozara i njihovih službenika i punomoćnika koji su predviđeni u međunarodnim konvencijama ili domaćem pravu u vezi s ograničenjem odgovornosti vlasnika morskih brodova.

2. Nikakova odgovornost neće po odredbama ove Konvencije nastati za štetu koja je prouzročena nuklearnom nezgodom ako je poduzećnik nuklearnog postrojenja odgovoran za takvu štetu:

(a) Ili prema Pariškoj konvenciji od 29. srpnja 1960. o odgovornosti trećim osobama na području nuklearne energije, tako kako je dopunjena Dodatnim Protokolom od 28. siječnja 1964, ili Bečke konvencije od 21. svibnja 1963. o gradjanskoj odgovornosti za nuklearnu štetu, ili

(b) Na temelju domaćeg zakona koji se odnosi na odgovornost za takvu štetu, ako je takav zakon u svakom pogledu jednako tako povoljan za osobe koje bi pretrpjеле štetu kao Pariška ili Bečka konvencija.

Radna grupa je razmotrila slijedeće primjedbe Redakcijske grupe:

To article 4. The Drafting Party noted that the Commission might wish to consider the harmonization of paragraph 1 of this article with paragraph 1 of article 5 and with the definition of the term "contract of carriage" in article 1.

To article 6. Some representatives expressed the view that in alternative D, variation Y should retain the formula "(X-Y)" in stating the equivalent to francs per kilo and francs per package. These representatives stated that an explanatory foot-note should then be added along the lines of foot-note 23 of A/CN.9/WG.III/WP.19 which states: "It is assumed that (X-Y) will represent lower limitations on liability than those established under subparagraph 1 (a)."

To article 13. Some representatives pointed out that paragraph 1 of article 13 imposed upon the shipper who hands dangerous goods to the carrier the obligation not only to inform the carrier of the nature of the goods and the character of the danger but also of the precautions to be taken. However, paragraph 2 of article 13 omitted any reference to "precautions to be taken". In the view of these representatives the second sentence of paragraph 2 should therefore be modified along the following lines: "Where dangerous goods are shipped without the carrier having knowledge of their nature or dangerous character or of the precautions to be taken, the shipper shall be liable ...".

Uz član 4. Redakcijska grupa upozorila je da bi Komisija mogla željeti da razmatra uskladjenje stavka 1. ovog člana sa stavkom 1. člana 5. i s definicijom pojma "ugovor o prijevozu" u članu 1.

Uz član 6. Neki predstavnici su izrazili mišljenje da u alternativi D, varijanta Y treba zadržati formulu "(X-Y)" u odredjivanju iznosa u francima za kilogram i u francima za kotleto. Ti su predstavnici izjavili da bi trebalo dodati bilješku ispod crte u smislu bilješke ispod crte 23 u dokumente CN./9/WG.III/Wp.19 koja kaže: "Prepostavlja se da će (X-Y) predstavljati niže ograničenje odgovornosti od onoga utvrđenog u podstavku 1 (a)."

Uz član 13. Neki predstavnici su istakli da stavak 1. člana 13. nameće krcatelju koji predaje opasnu robu vozaru ne samo obvezu da obavijesti vozara o prirodi robe i o vrsti opasnosti nego i o mjerama opreza koje treba poduzeti. Međutim stavak 2. člana 13. je propustio da se pozove na "mjerne opreza koje treba poduzeti". Prema shvaćanju tih predstavnika druga rečenica stavka 2. morala bi stoga biti izmijenjena u slijedećem smislu: "Kada se ukrčava opasna roba, a bez vozarovog znanja o njenoj prirodi i vrsti opasnosti ili o mjerama koje treba poduzeti, krcatelj će biti odgovoran ...".

Preveo: V.F.