

Nacrt konvencije o prijevozu robe morem kako ga je donijela radna grupa Komisije UN za medjunarodno trgovacko pravo (UNCITRAL) na svojem VIII zasjedanju u New Yorku u veljači 1975. godine, objavljen je u ovom časopisu broj 66.

Konačni tekst Nacrta, kojeg je prihvatio plenum UNCITRAL-a na svojem IX zasjedanju 1976. godine, razlikuje se od Nacrta radne grupe u nekim detaljima. U ovom prilogu referatu donosimo te promjene i pri tome se pozivamo na već ranije objavljeni tekst radne grupe.

---

#### IZMJENE NACRTA KONVENCIJE O PRIJEVOZU ROBE MOREM

---

Čl.1, st.1. ispuštene su riječi "ili ugovorni vozar".

St.2. glasi: "Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or part of the carriage, has been entrusted by the carrier and any other person to whom such performance has been entrusted.

Prijevod st.2. glasi: "Stvarni vozar" je svaka osoba kojoj je vozar povjerio prijevoz tereta ili dio prijevoza i svaka druga osoba kojoj je bio povjeren takav prijevoz.

St.4. Neznatna i nebitna promjena teksta.

St.5. glasi: "Contract of carriage" means a contract whereby the carrier against payment of freight undertakes to carry goods by sea from one port to another.

Prijevod st.5. glasi: "Ugovor o prijevozu" je ugovor s kojim vozar preuzima uz plaćanje vozarine prijevoz robe morem iz jedne luke u drugu.

St.6. Neznatna i nebitna promjena teksta.

Dodan je novi st.7. koji glasi: "Writing" includes, inter alia, telegram and telex.

Prijevod st.7. glasi: "Pismeno" obuhvaća, medju ostalim, brzojave i telekse.

Čl.2, st.1. Neznatna i nebitna promjena teksta.

St.2. Neznatna i nebitna promjena teksta.

St.3. Briše se.

St.4. postaje st.3. i na kraju se dodaju riječi "koji nije naručitelj".

Novi st.4. glasi: If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention shall apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charter-party, the provisions of paragraph 3 of this article shall apply.

Prijevod novog st.4. glasi: Ako ugovor predviđa budući prijevoz robe u seriji pošiljaka tijekom ugovorenog razdoblja, odredbe ove Konvencije će se primijeniti na svaku takvu pošiljku. Ipak, kada je neka pošiljka uslijedila na temelju brodarskog ugovora, primijenit će se odredbe st.3. ovog člana.

Čl.4, st.1. mijenja se i glasi: The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.

Prijevod st.1. glasi: Odgovornost vozara za robu prema ovoj Konvenciji pokriva razdoblje u kojem vozar drži robu u luci ukrcaja, za vrijeme prijevoza i u luci iskrcaja.

St.2. Neznatna i nebitna promjena teksta.

St.3. Neznatna i nebitna promjena teksta.

Čl.5. Promijenjen naslov u tekstu. - Temelj odgovornosti.

St.1. Neznatna i nebitna promjena teksta.

St.2. Ispuštena je riječ "pismeno" u sredini rečenice.

St.4. Neznatna i nebitna promjena teksta - prijevod nepromijenjen.

St.5. Prva rečenica glasi: With respect to live animals, the carrier shall not be liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. - Dalje kao u tekstu.

Prijevod st.5. prve rečenice glasi: U vezi sa živim životinjama vozar neće biti odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji su posljedica posebnih rizika ove vrste prijevoza.

St.6. Dodane su riječi "osim u slučaju zajedničke avarije" na kraju prve rečenice.

St.7. Neznatna i nebitna promjena teksta - prijevod nepromijenjen.

Čl.6. se iznova prepisao i iznova preveo, pa se on odvojeno prilaže. (Str. 33-36 ovog periodika.)

Čl.7. Promijenjen naslov u tekstu glasi - Primjena na vanugovorne zahtjeve.

St.3. Neznatna stilска izmjena.

Čl.8. Sasvim novi tekst koji se odvojeno prilaže. (Str.36-37)

Čl.9, st.1. Mala stilска izmjena u tekstu - prijevod nepromijenjen.

St.3. mijenja se i glasi: Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this article or where the carrier may not under paragraph 2 of this article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier shall, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, 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, and the extent of this liability shall be determined in accordance with the provisions of article 6 and 8, as the case may be.

Prijevod st.3. glasi: Kada je roba bila prevožena na palubi suprotno odredbama stava 1. ovoga člana ili kada se vozar ne može pozvati prema stavu 2. ovog člana na sporazum o prijevozu na palubi, vozar će biti, bez obzira na odredbu stava 1, člana 5, odgovoran za gubitak ili oštećenje robe, kao i za zakašnjenje u predaji, koje slijedi samo od prijevoza na palubi, a opseg te njegove odgovornosti odredit će se u skladu s odredbama članova 6. i 8, prema okolnostima.

Čl.10. Ispravak u naslovu u skladu s promjenama definicija  
- Odgovornost vozara i stvarnog vozara.

St.1. glasi: Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage to do so, the carrier shall nevertheless remain responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The 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.

Prijevod st.1. glasi: Kada je izvršenje čitavog prijevoza ili jednog njegovog dijela povjereno stvarnom vozaru, bilo da je tako učinjeno prema ovlaštenju iz ugovora o prijevozu ili bez takvog ovlaštenja, vozar će ipak ostati odgovoran za čitav prijevoz u skladu s odredbama ove Konvencije. S 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.

St.2. Ispravak u skladu s izmjenom čl.8. ~ Riječi "druge rečenice" zamjenjuju se riječima "stav 2".

St.3. dodaje se slijedeće: Whether or not the actual carrier has so agreed, the carrier shall nevertheless remain bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

Prijevod tog dodatka st.3. glasi: Bez obzira na to da li je stvarni vozar na to pristao, vozar će nesumnjivo ostati vezan takvim obvezama ili odricanjima koja slijede iz takvog posebnog sporazuma.

St. 4., 5. i 6. U skladu s promjenama definicija izraz "ugovorni vozar" zamjenjuje se izrazom "vozar".

Čl.11. Promijenjen tekst koji se prilaže odvojeno. (Str.38)

Čl.12. Promijenjen tekst koji se prilaže odvojeno. (Str.38-39)

Čl.13. Promijenjen tekst koji se prilaže odvojeno. (Str.39-40)

Čl.14, st.1. Ispuštene su riječi "u kojoj će medju ostalim biti navedene i pojedinosti spomenute u čl.15."

Dodaje se novi st.3. The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the bill of lading is issued.

Prijevod novog st.3. glasi: kao prijevod točke j) st.1, čl.15. u izvornom prijevodu.

Potpis vozara na teretnici 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.

Čl.15, st.1, točka j) mijenja se i glasi: The signature of the carrier or a person acting on his behalf.

Prijevod glasi: Potpis vozara ili osobe koja djeluje u njegovo ime.

Dodaje se nova točka m):

/m/ The statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck.

Prijevod glasi:

/m/ Izjavu, ako je primjenljiva, da će se roba krctati na palubu ili da može biti tako krcana.

St.3. glasi: The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article shall not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 6 of article 1.

Prijevod st.3. glasi: Odsutnost u teretnici jednog ili više podataka navedenih u ovom članu neće utjecati na pravni značaj isprave kao teretnice, s time da ona ipak udovoljava zahtjevima postavljenim u stavu 6, člana 1.

Čl.16, st.1. na kraju ispuštene riječi se zamjenjuju riječima: insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

Prijevod tih riječi glasi: u teretnicu opasku naznačujući te netočnosti, razloge za sumnju ili odsutnost prikladnih sredstava za provjeravanje.

Čl.17, st.1. i 2. Neznatna i nebitna promjena teksta.

St.4. U prvoj rečenici dodaju se riječi "of intended fraud" <sup>2)</sup>)

Prijevod glasi: U slučaju "namjeravane krivnje" navedene u stavu 3. ovog člana.....<sup>5)</sup>

Čl.19, st.1. glasi: 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 the day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over shall be *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the document of transport or, if no such document has been issued, in good condition.

Prijevod st.1. glasi: Ukoliko obavijest o gubitku ili oštećenju, sa specifikacijom opće prirode takvog gubitka ili oštećenja, nije primalac dao pismeno vozaru dana iza dana kada mu je roba predana, takva predaja bit će predmetne do protudokaza da je vozar predao robu tako kako je opisana u prijevoznoj ispravi, ili ako takva nije izdana, u dobrom stanju.

St.2. glasi: Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article shall apply correspondingly if notice in writing has not been given within 15 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

Prijevod st.2. glasi: Kada gubitak ili oštećenje nije vidljivo, odredbe st.1. ovog člana primjenjivat će se na odgovarajući način ako pismena obavijest nije dana u roku od 15 suslijednih dana nakon dana kada je roba predana primocu.

St.3. glasi: If the state of the goods has at the time they were handed over to the consignee been the subject of joint survey or inspection by the parties, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.

- 
- 5) A number of delegations were of the view that article 17 should consist of para. 1 only and that paras. 2,3 and 4 should be deleted.
  - 5) Veći broj delegacija je smatrao da bi čl.17. trebao imati samo stav 1, a da bi st.2,3 i 4 trebalo brisati.

Prijevod st.3. glasi: Ako je stanje robe u vrijeme kada je predana primaocu bilo predmetom zajedničkog pregleda ili nadzora, pismena obavijest se ne mora dati o gubitku ili oštećenju utvrđenom prilikom takvog pregleda ili nadzora.

St.6. dodaju se na kraju riječi: and any notice given to the carrier shall also have effect as if given to such actual carrier.

Prijevod toga glasi: a svaka obavijest dana vozaru imat će također učinak kao da je dana stvarnom vozaru.

Čl.20, novi st.1. glasi: Any action relating to carriage of goods under this Convention is time-barred if legal or arbitral proceedings have not been initiated within a period of two years.

Prijevod st.1. glasi: Svaki zahtjev koji se odnosi na prijevoz robe prema ovoj Konvenciji zastaruje ako sudski ili arbitražni postupak nije bio započet unutar roka od dvije godine.

Novi st.2. glasi: The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part of the goods or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.

Prijevod st.2. glasi: Vrijeme zastare počinje na dan na koji je vozar predao robu ili dio robe ili, u slučaju kada nikakva roba nije predana, na posljednji dan na koji je trebalo predati robu.

St.3. kao stari st.2.

Novi st.4. glasi: The person against whom a claim is made may at any time during the limitation period extend the period by a declaration in writing to the claimant. The declaration may be renewed.

Prijevod novog st.4. glasi: Osoba protiv koje je postavljen zahtjev može u svako vrijeme unutar vremena zastare produžiti to vrijeme pismenom izjavom tužitelju. Takva se izjava može obnoviti.

Čl.21. st.1. kapa glasi: In a legal proceeding relating to carriage of goods under this Convention the plaintiff, at his option, may bring an action in a court which, according to the law of the State<sup>6)</sup> where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places or ports:

Prijevod kape st.1. glasi: U sudskom sporu koji se odnosi na ugovor o prijevozu robe na temelju ove Konvencije tužitelj može, po svom izboru, podnijeti tužbu sudu koji je nadležan, u skladu sa zakonom države<sup>6)</sup> gdje se sud nalazi, i unutar čije sudbenosti se nalazi jedno od slijedećih mješta ili luka:

- točka c) uključuje ranije točke c) i d).
- ranija točka e), djelomično izmijenjena, postaje točka d) i glasi: Any additional place designated for that purpose in the contract of carriage.

Prijevod glasi: Mjesto dodatno označeno za tu svrhu u ugovoru o prijevozu.

St.2.a) Na kraju prve rečenice dodaju se riječi "or any other vessel of the same ownership" koje u prijevodu glase: "ili bilo koji brod istog vlasnika".

St.3. Neznatna stilска izmjena.

Čl.22. st.1. Dodaje se riječ "pismenim" sporazumom.

Novi st.2. glasi: Where a charter-party contains a provision that disputes arising thereunder shall be referred to arbitration and a bill of lading issued pursuant to the charter-party does not contain a special annotation providing that such provision shall be binding upon the holder of the bill of lading, the carrier may not invoke such provision as against a holder having acquired the bill of lading in good faith.

- 
- 6) A considerable number of delegations favoured the addition of the word "Contracting" before the word "State".
  - 6) Znatan broj delegacija je bio sklon dodatku riječi "Ugovornica" pred riječju "država". (U našem jeziku bi bilo "država ugovornica", op. prev.).

Prijevod novog st.2. glasi: Kada brodarski ugovor sadrži uglavak da će sporovi koji iz njega nastanu biti podneseni arbitraži i kada teretnica izdana na temelju brodarskog ugovora ne sadrži posebnu bilješku koja predviđa da će spomenuti uglavak biti obvezatan za imaoca teretnice, vozar se ne može pozvati na takav uglavak protiv imaoca koji je stekao teretnicu u dobroj vjeri.

Raniji st.2. postaje st.3., s time da se kod a) redoslijed nabranjanja mijenja tako da: (ii) postaje (i), (iii) postaje (ii) a (i) postaje (iii) i da se kod b) dodaju riječi "u tu svrhu" u arbitražnoj klauzuli.....

Raniji st.3. postaje st.4.

Raniji st.4. i 5. postaju st.5. i 6.

Dio VI Promijenjen naslov u tekstu glasi - Dodatne odredbe.

Čl.23, st.4. Neznatna i nebitna izmjena teksta.

Čl.24, st.1. Druga rečenica se briše.

Novi st.2. glasi: With the exception of article 20, the provisions of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods shall also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or salvage paid.

Prijevod novog st.2. glasi: S izuzetkom čl.20, odredbe ove Konvencije koje se odnose na odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje robe bit će mjerodavne i za to da li primalac može odbiti doprinos u zajedničku avariju i za obvezu vozara da obešteti primaoca u pogledu doprinosa u zajedničku avariju ili za plaćeno spašavanje.

Čl.25, st.1. i 2. Bez promjene, samo s time da je u st.1. u predlošku predvidjena pogreška koje u prijevodu nije bilo pa je ispravljena.

Novi st.3. No liability shall arise under the provisions of this Convention for any loss of, or damage to or delay in delivery of luggage for which the carrier is responsible under any international convention or national law relating to the carriage of passengers and their luggage by sea.

Prijevod novog st.3. glasi: Nikakva odgovornost neće nastati prema odredbama ove Konvencije za gubitak, štetu ili zakašnjenje u predaji prtljage za koju je vozar odgovoran prema nekoj drugoj medjunarodnoj konvenciji ili domaćem pravu koji se odnose na prijevoz putnika i njihove prtljage morem.

-----

#### Article 6. Limits of liability

- 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 the amount equivalent to (...) units of account per package or other shipping unit or (...) units of account per kilogram 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 (...)<sup>1)</sup> the freight (payable for the goods delayed) (payable under the contract of carriage).
- (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.
- (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.

1) The question as to whether the limit should be the freight or a multiple of the freight is to be determined at the conference of plenipotentiaries which will consider the draft Convention.

3. Unit of account means.....<sup>2)</sup>

4. By agreement between the carrier and the shipper, limits of liability exceeding those provided for in paragraph 1 may be fixed.

Alternative article 6. Limits of liability<sup>3)</sup>

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

2. Unit of account means.....<sup>4)</sup>

3. By agreement between the carrier and the shipper, a limit of liability exceeding that provided for in paragraph 1 may be fixed.

- 
- 2) The unit of account is to be determined at the conference of plenipotentiaries which will consider the draft Convention.
  - 3) If the liability for delay in delivery were to be subject under this alternative text to a special limit of liability, paragraph 1 of this alternative text may be supplemented by paragraphs 1(b) and 1(c) of the basic text for article 6 set forth above. If this be done, paragraph 1 of the alternative text would need drafting changes.
  - 4) The unit of account is to be determined at the conference of plenipotentiaries which will consider the draft Convention.

Prijevod čl.6. Granice odgovornosti

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

(b) Odgovornost vozara za zakašnjenje u predaji, u skladu s odredbama čl.5. neće biti viša od iznosa (...)<sup>1)</sup> vozarine (koja se plaća za zakašnjelu robu) (koja se plaća prema ugovoru o prijevozu).

(c) Isto tako u alternativi B,c.

St.2. Radi utvrđivanja koji je iznos viši u skladu sa stavom 1. ovoga člana primjenjivat će se slijedeća pravila:

(a) kao u alt. C, st.2.(a).

(b) kao u alt. C, st.2.(b).

St.3. Obračunska jedinica je.....<sup>2)</sup>

St.4. Sporazumom izmedju vozara i krcatelja mogu se odrediti granice odgovornosti koje su više od onih navedenih u stavu 1.

- 
- 1) Pitanje da li će iznos ograničenja biti vozarina ili višestruka vozarina bit će riješeno na konferenciji opunomoćenika koji će raspravljati o nacrtu konvencije.
  - 2) Obračunska jedinica će biti određena na konferenciji opunomoćenika koji će raspravljati o nacrtu konvencije.

Alternativni član 6. Granice odgovornosti<sup>3)</sup>

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

2. Obračunska jedinica je (...).<sup>4)</sup>

3. Sporazumom izmedju vozara i krcatelja mogu se odrediti granice odgovornosti više od onih navedenih u st.1.

- 
- 3) Ako odgovornost za zakašnjenje u predaji bude prema alternativnom tekstu predmetom posebnog ograničenja odgovornosti, stav 1. ovog alternativnog teksta bit će zamijenjen stavovima 1(b) i 1(c) osnovnog teksta člana 6, koji se gore navodi. Ako se to učini, stav 1. alternativnog teksta morat će pretrpjeti redakcijske promjene.
  - 4) Obračunska jedinica odredit će se na konferenciji opuno-moćenika koji će raspravljati o nacrtu konvencije.
- - - - -

Article 8. Loss of right to limit liability

1. 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 loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result, which was an act or omission of:

- (a) The carrier himself, or
- (b) An employee of the carrier other than the master and members of the crew, while exercising, within the scope of his employment, supervisory authority in respect of that part of the carriage during which such act or omission occurred, or
- (c) An employee of the carrier, including the master or any member of the crew, while handling or caring for the goods within the scope of his employment.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of article 7, a servant or agent of 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 loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

Prijevod čl.8. Gubitak prava na ograničenje odgovornosti

1. Vozar se neće moći koristiti ograničenjem odgovornosti koje je predvidjeno u čl.6. ako se dokaže da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji nastali uslijed čina ili propusta koji su izvršeni s namjerom da se prouzroči takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje, ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje vjerojatno nastati, kada je čin ili propust bio izvršen od:

(a) samog vozara ili

(b) namještenika vozara različitog od zapovjednika ili članova posade, kada su izvršavali u okviru svog posla nadzor u odnosu na taj dio prijevoza tijekom kojega je nastao takav čin ili propust, ili

(c) namještenika vozara, uključujući zapovjednika ili bilo kojeg člana posade, kada je rukovao ili brinuo se o robi u okviru svog posla.

2. Bez obzira na odredbe st.2, čl.7. namještenik ili punomoćnik brodara neće se moći koristiti ograničenjem odgovornosti koje je predvidjeno u čl.6, ako se dokaže da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji nastali uslijed čina ili propusta takvog namještenika ili punomoćnika koji su izvršeni s namjerom da se prouzroči takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak, šteta ili zakašnjenje vjerojatno nastati.

- - - - -

Article 11. Through carriage

1. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 10, where a contract of carriage provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the contract shall be performed by a named person other than the carrier, the contract may also provide that the carrier shall not be liable for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage. The burden of proving that any loss, damage or delay in delivery has been caused by such an occurrence shall rest upon the carrier.

2. The actual carrier shall be responsible in accordance with the provisions of paragraph 2 of article 10 for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in his charge.

Prijevod čl.11. Direktni prijevoz

1. Bez obzira na odredbe stava 1, člana 10, kada ugovor o prijevozu izričito predviđa da će određeni dio prijevoza pokrivenog ugovorom izvršiti imenovana osoba koja je različita od vozara, ugovor može također odrediti da vozar neće biti odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji koje je prouzročeno dogadjajem koji se desio kada je roba bila u držanju stvarnog vozara tijekom tog dijela prijevoza. Teret dokaza da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji bili prouzročeni takvim dogadjajem ležat će na vozaru.

2. Stvarni vozar bit će odgovoran u skladu s odredbama stava 2, člana 10. za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji prouzročeno dogadjajem koji se desio za vrijeme dok je roba bila u njegovom držanju.

- - - - -

Article 12. General Rule

The shipper shall not be liable for loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault or neglect of the shipper, his servants or agents. Nor shall any servant or agent of the shipper be liable for such loss or damage unless the loss or damage was caused by fault or neglect on his part.

Prijevod čl.12. Opće pravilo

Krcatelj neće biti odgovoran za gubitak koji je pretrpio vozar ili stvarni vozar, ili za štetu koju je pretrpio brod, osim ako je takav gubitak ili šteta prouzročena greškom ili nemarom krcatelja, njegovih namještenika ili punomoćnika. Tekod jer neće namještenik ili punomoćnik krcatelja biti odgovoran za takav gubitak ili štetu ako gubitak ili šteta nisu prouzročeni greškom ili nemarom s njegove strane.

- - - - -

Article 13. Special Rules on Dangerous Goods

1. The shipper shall mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual carrier, as the case may be, the shipper shall inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

(a) The shipper shall be liable to the carrier and any actual carrier for all loss resulting from the shipment of such goods, and

(b) The goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.

3. The provisions of paragraph 2 of this article may not be invoked by any person if during the carriage he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

4. If, in cases where the provisions of paragraph 2, subparagraph (b), of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the carrier is liable in accordance with the provisions of article 5.

Prijevod čl.13. Posebna pravila o opasnoj robi

1. Krcatelj mora na prikladni način označiti ili etiketirati opasnu robu kao opasnu.

2. Kada krcatelj predaje opasnu robu vozaru ili stvarnom vozaru, prema tome o kojem se radi, krcatelj ga mora obavijestiti o opasnom značaju robe i, ako je to potrebno, o mjerama opreza koje treba poduzeti. Ako krcatelj to propusti, a taj vozar ili stvarni vozar nemaju inače znanje o njenom opasnom značaju:

(a) Krcatelj će biti odgovoran vozaru ili stvarnom vozaru za svaki gubitak koji će nastati iz ukrcaja takve robe i

(b) Roba se može u svako vrijeme iskrcati, uništiti ili učiniti bezopasnom, ako to okolnosti traže, bez plaćanja naknade.

3. Na odredbe stava 2. ovog člana ne može se pozivati nijedna osoba koja je za vrijeme prijevoza preuzela u svoje držanje robu sa znanjem o njenom opasnom značaju.

4. Ako u slučajevima u kojima se ne primjenjuju odredbe stava 2, podstava (b) ovog člana ili se na njih ne može pozivati, opasna roba postane konkretna opasnost za život ili imovinu, roba se može iskrcati, uništiti ili učiniti bezopasnom, ako to okolnosti traže, bez plaćanja naknade osim ako postoji obveza doprinosa u zajedničkoj avariji ili ako je vozar odgovoran u skladu s odredbama člana 5.

NAPOMENA: Na kraju čl.16. (na str.28. ovog periodika) dodaje se:

St.4. dodaju se riječi: "or does not set forth demurrage incurred at the port of loading payable by the consignee"..... "or such demurrage".

Prijevod glasi: "ili ne navodi prekostojnice koje su nastale u luci ukrcaja i koje ima platiti primalac", bit će predmetnjeva do protudokaza, da nikakvu vozarinu "niti takve prekostojnice" primalac ne treba platiti.

Preveli: V.F. i M.P.