

UNITED NATIONS CONVENTION ON THE CARRIAGE
OF GOODS BY SEA, 1978

Preamble

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,
HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by
agreement certain rules relating to the carriage of goods
by sea.

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose
and have thereto agreed as follows:

PART I. GENERAL PROVISIONS

Article 1. Definitions

In this Convention:

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

2. "Actual carrier" means any person to whom the per-
formance of the carriage of the goods, or of part of the
carriage, has been entrusted by the carrier, and includes
any other person to whom such performance has been entrus-
ted.

3. "Shipper" means any person by whom or in whose name
or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea
has been concluded with a carrier, or any person by whom or
in whose name or on whose behalf the goods are actually de-
livered to the carrier in relation to the contract of car-
riage by sea.

4. "Consignee" means the person entitled to take deli-
very of the goods.

5. "Goods" includes live animals; where the goods are
consolidated in a container, pallet or similar article of
transport or where they are packed, "goods" includes such

KONVENCIJA UJEDINJENIH NARODA O PRIJEVOZU
ROBE MOREM, 1978.

Uvod

DRŽAVE STRANKE OVE KONVENCIJE,
SPOZNALI SU da je poželjno sporazumom odrediti neka
pravila koja se odnose na prijevoz robe morem,
CDLUCJILE SU zaključiti Konvenciju u tu svrhu i spo-
razumjeli su se o slijedećem:

DIO I OPĆE ODREDBE

Član 1. Definicije

U ovoj Konvenciji:

1. "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 vozar po-
vjedio prijevoz tereta ili dio prijevoza i svaka druga
osoba kojoj je takav prijevoz bio povjeren.

3. "Krcatelj" je svaka osoba koja je zaključila ili
u čije ime ili za čiji račun je bio zaključen ugovor s vo-
zarem za prijevoz robe morem, ili svaka osoba koja je pre-
dala ili u čije ime ili za čiji račun je bila stvarno pre-
dana roba vozaru u vezi s ugovorom o prijevozu morem.

4. "Primatelj" je osoba ovlaštena primiti robu.

5. "Roba" uključuje žive životinje; kada je roba
spremljena u kontejner, paletu ili u sličnu prijevoznu
napravu ili kada je ona pakirana, "roba" uključuje takvu

article of transport or packaging if supplied by the shipper.

6. "Contract of carriage by sea" means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.

7. "Bill of lading" means a document which evidences a contract of carriage 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.

8. "Writing" includes, inter alia, telegram and telex.

Article 2. Scope of application

1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if:

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

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

(c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea 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 by sea is issued in a Contracting State, or

prijevoznu napravu ili pakiranje ako ga je krcatelj stavio na raspolaganje.

6. "Ugovor o prijevozu morem" je svaki ugovor kojim vozar preuzima uz plaćanje vozarine prijevoz robe morem iz jedne luke u drugu; međutim, ugovor koji uz prijevoz morem obuhvaća i prijevoz nekim drugim prijevoznim sredstvom, smatrati će se ugovorom o prijevozu morem za svrhe ove Konvencije jedino u dijelu koji se odnosi na prijevoz morem.

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

8. "Pismeno" obuhvaća, među ostalim, brzajave i telekse.

Član 2. Polje primjene

1. Odredbe ove Konvencije se primjenjuju na sve ugovore o prijevozu morem između dvije različite države ako je:

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

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

(c) jedna od opcionih luka iskrcaja predviđena u ugovoru o prijevozu morem 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 dokazuje ugovor o prijevozu, ili

(e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea 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 this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.

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

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

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.

PART II. LIABILITY OF THE CARRIER

Article 4. Period of responsibility

1. 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.

2. For the purpose of paragraph 1 of this article, the carrier is deemed to be in charge of the goods

(e) teretnicom ili drugom ispravom koja dokazuje ugovor o prijevozu odredjeno da će se odredbe ove Konvencije ili zakonodavstva bilo koje države koje stavlja na snagu njene odredbe, primijeniti na ugovor.

2. Odredbe ove Konvencije se primjenjuju bez obzira na državnu pripadnost broda, državljanstvo vozara, stvarnog vozara, krcatelja, primatelja ili bilo koje druge osobe koja ima na tome interes.

3. Odredbe ove Konvencije se ne primjenjuju na brodarske ugovore. Međutim, kad je teretnica izdana na temelju brodarskog ugovora, odredbe ove Konvencije primijenit će se na takvu teretnicu ako ona uredjuje odnose izmedju vozara i imaoča teretnice koji nije naručitelj.

4. Ako ugovor predviđa budući prijevoz robe u seriji pošiljaka tijekom ugovorenog razdoblja, odredbe ove Konvencije će se primijeniti na svaku takvu pošiljku. Međutim, kad je neka pošiljka uslijedila na temelju brodarskog ugovora, primijenit će se odredbe stava 3. ovog člana.

Član 3. Tumačenje Konvencije

U tumačenju i primjeni odredaba ove Konvencije mora se imati u vidu njen međunarodni značaj i potreba da se unaprijedi njena jednoobrazna primjena.

DIO II ODGOVORNOST VOZARA

Član 4. Trajanje odgovornosti

1. Prema ovoj Konvenciji odgovornost vozara za robu obuhvaća razdoblje vozarova držanja robe u luci ukrcaja, za vrijeme prijevoza i u luci iskrcaja.

2. Za svrhu stava 1. ovog člana smatra se da je vozar u držanju robe

- (a) from the time he has taken over the goods from:
 - (i) the shipper, or a person acting on his behalf; or
 - (ii) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment;
- (b) until the time he has delivered the goods:
 - (i) by handing over the goods to the consignee; or
 - (ii) in cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge; or
 - (iii) 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 paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the carrier or to the consignee means, in addition to the carrier or the consignee, the servants or agents, respectively of the carrier or the consignee.

Article 5. Basis of liability

1. The carrier is liable for loss 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 or 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 the con-

- (a) od trenutka kada je preuzeo robu od:
 - (i) krcatelja ili osobe koja djeluje u njegovo ime; ili
 - (ii) organa vlasti ili neke treće osobe kojima je roba trebala biti predana za ukrcaj prema zakonu ili propisima koji se primjenjuju u luci ukrcaja;
- (b) do trenutka kad ju je predao:
 - (i) izručujući robu primatelju; ili
 - (ii) u slučajevima kada primatelj ne prima robu izravno od vozara, stavljačući je na raspolažanje primatelju u skladu s ugovorom ili sa zakonom ili s običajem odredjene privredne grane, koji se primjenjuju u luci iskrcaja; ili
 - (iii) izručujući robu organu vlasti ili nekoj trećoj osobi kojima roba mora biti izručena, prema zakonu ili propisima koji se primjenjuju u luci iskrcaja.

3. U stavovima 1. i 2. ovog člana izraz vozar ili primatelj obuhvaća osim vozara ili primatelja i službenike ili punomoćnike vozara odnosno primatelja.

Član 5. Temelji odgovornosti

1. Vozar odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe, kao i iz zakašnjenja u predaji, ako je dogadjaj koji je prouzročio gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastao dok je roba bila u njegovom držanju kako je ono definirano u članu 4, osim ako vozar dokaže da su on, njegovi službenici ili punomoćnici poduzeli sve mјere 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

tract of carriage by sea within the time expressly agreed upon 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 if they have not been delivered as required by article 4 within 60 consecutive days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article.

4. (a) The carrier is liable

- (i) for loss of or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents;
- (ii) for such loss, damage or delay in delivery which is proved by the claimant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences.

(b) In case of fire on board the ship affecting the goods, if the claimant or the carrier so desires, a survey in accordance with shipping practices must be held into the cause and circumstances of the fire, and a copy of the surveyor's report shall be made available on demand to the carrier and the claimant.

5. With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to 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 is presumed that the loss, damage or delay in delivery was

morem u roku koji je izričito ugovoren ili, ukoliko takvog sporazuma nema, u roku koji bi se razborito mogao zahtijevati od urednog vozara, uzimajući u obzir sve okolnosti slučaja.

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

4. (a) Vozar odgovara

- (i) za gubitak ili oštećenje robe ili za zakašnjenje u predaji koji su prouzročeni požarom, ako tužitelj dokaže da je požar nastao uslijed greške ili nemarnosti vozara, njegovih službenika ili punomoćnika;
- (ii) za takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji za koje tužitelj dokaže da su prouzročeni greškom ili nemarnošću vozara, njegovih službenika ili punomoćnika u poduzimanju svih mjera koje su ^{se} razborito mogle zahtijevati da se ugasi požar i izbjegnu ili ublaže njegove posljedice.

(b) U slučaju požara na brodu koji je oštetio robu, mora se izvršiti uvidjaj o uzroku i okolnostima požara u skladu s pomorskom praksom, ako tužitelj ili vozar tako zahtjeva, i staviti na raspolaganje prijepis vještakovog izvještaja, na zahtjev, vozaru i tužitelju.

5. U pogledu živih životinja vozar ne odgovara za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji su posljedica posebnih rizika ove vrste 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, pretpostavlja se da su gubitak,

so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.

6. The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea.

7. Where fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery the carrier is liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the carrier proves the amount of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

Article 6. Limits of liability

1. (a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage the goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogramme 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 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.

(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 (a) of this article, the following rules apply:

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 punomočnika.

6. Vozar ne odgovara, osim u slučaju zajedničke avarije, za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji nastanu zbog mjera poduzetih za spasavanje života ili razboritih mjera za spasavanje imovine na moru.

7. Ako greška ili nemarnost vozara, njegovih službenika ili punomočnika nije jedini uzrok gubitka, oštećenja ili zakašnjenja u predaji, vozar odgovara 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.

Član 6. Granice odgovornosti

1. (a) Odgovornost vozara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe u skladu s odredbama člana 5. je ograničena na iznos koji odgovara 835 obračunskih jedinica po koletu ili drugoj jedinici tereta ili 2,5 obračunskih jedinica po kilogramu bruto težine izgubljene ili oštećene robe, računajući iznos koji je viši.

(b) Odgovornost vozara za zakašnjenje u predaji u skladu s odredbama člana 5. je ograničena na iznos od dviije i pol vozarine koja se plaća za zakašnjelu robu, ali koji ne prelazi ukupnu vozarinu koja se plaća prema ugovoru o prijevozu robe morem.

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

2. Radi utvrđivanja koji je iznos viši u skladu sa stavom 1.(a) ovog člana primjenjuju se slijedeća pravila:

(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, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.

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

3. Unit of account means the unit of account mentioned in article 26.

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

Article 7. Application to non-contractual claims

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

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, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and from any persons referred to in paragraph 2 of this article shall not

(a) Kada se kontejner, paleta ili slična prijevozna naprava upotrijebi za spremanje robe, koletlo ili druga jedinica tereta nabrojeni u teretnici, ako je izdana, ili u nekoj drugoj ispravi koja dokazuje ugovor o prijevozu morem, koji su pakirani u takvoj prijevoznoj napravi, smatraju se koletom ili jedinicom tereta. Osim toga što je prije rečeno, roba u takvoj prijevoznoj napravi smatra se kao jedna jedinica tereta.

(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, smatra se posebnom jedinicom tereta.

3. Obračunska jedinica je obračunska jedinica spomenuta u članu 26.

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

Član 7. Primjena na vanugovorne zahtjeve

1. Prigovori i ograničenja odgovornosti predviđeni u ovoj Konvenciji primjenjuju se na svaku tužbu protiv vozara zbog gubitka ili oštećenja robe na koju se odnosi ugovor o prijevozu morem, kao i na zakašnjenje u predaji, bilo da je tužba utemeljena na ugovoru ili na vanugovornoj odgovornosti ili drugčije.

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

3. Ne dirajući odredbe člana 8, ukupan iznos koji se može naplatiti od vozara i od bilo koje osobe na koju se

exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 8. Loss of right to limit responsibility

1. The carrier is not 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 the carrier 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.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of article 7, a servant or agent of the carrier is not 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.

Article 9. Deck cargo

1. The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by 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 must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a consignee, who has acquired the bill of lading in good faith.

odnosi stav 2. ovog člana, neće prijeći granicu odgovornoosti predvidjenu ovom Konvencijom.

Član 8. Gubitak prava na ograničenje odgovornosti

1. Vozar se ne može koristiti ograničenjem odgovornosti koje je predvidjeno u članu 6. ako se dokaže da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji nastali uslijed čina ili propusta vozara, učinjenih s namjerom da se prouzroči takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje, ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje vjerojatno nastati.

2. Bez obzira na odredbe stava 2, člana 7. službenik ili punomoćnik vozara ne mogu se koristiti ograničenjem odgovornosti koje je predvidjeno u članu 6, ako se dokaže da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji nastali uslijed čina ili propusta takvog službenika ili punomoćnika učinjenih s namjerom da se prouzroči takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje, ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje vjerojatno nastati.

Član 9. Teret na palubi

1. Vozar je ovlašten prevoziti robu na palubi samo ako je takav prijevoz u skladu sa sporazumom s krcateljem ili s običajem odredjene privredne grane ili sa zakonom ili drugim propisima.

2. Ako ^{se} vozar i krcatelj sporazumjeli da će se roba prevesti ili moći prevesti na palubi, vozar mora uvrstiti takvu odredbu u teretnicu ili drugu ispravu koja dokazuje ugovor o prijevozu morem. Ako takve pismene odredbe nema, vozar treba dokazati da je zaključen sporazum o prijevozu na palubi; međutim, vozar se ne može pozivati na takav sporazum prema trećoj osobi, uključujući primatelja, koja je stekla teretnicu u dobroj vjeri.

3. 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, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of article 6 or article 8 of this Convention, as the case may be.

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

Article 10. Liability of the carrier and actual carrier

1. 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 by sea to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The carrier is responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

2. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him. The provisions of paragraphs 2 and 3 of article 7 and of paragraph 2 of article 8 apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or waives rights conferred by this Convention affects the actual carrier only if agreed to by him expressly and in writing.

3. Kada je roba bila prevožena na palubi suprotno odredbama stava 1. ovog člana ili kada se vozar ne može pozivati prema stavu 2. ovog člana na sporazum o prijevozu na palubi, vozar odgovara, bez obzira na odredbu stava 1, člana 5. za gubitak ili oštećenje robe, kao i za zakašnjenje u predaji, koji proizlaze isključivo od prijevoza na palubi, a opseg njegove odgovornosti će se odrediti u skladu s odredbama člana 6. i člana 8. ove Konvencije, već prema slučaju.

4. Prijevoz robe na palubi suprotno izričitom sporazu-mu o prijevozu ispod palube smatra se činom ili propustom vozara u smislu člana 3.

Član 10. Odgovornost vozara i stvarnog vozara

1. Kada je izvršenje čitavog prijevoza ili jednog nje-govog dijela povjereni stvarnom vozaru, bilo da je tako učinjeno prema ovlaštenju iz ugovora o prijevozu morem ili bez takvog ovlaštenja, vozar ipak ostaje odgovoran za čitav prijevoz u skladu s odredbama ove Konvencije. Vozar odgovara u pogledu prijevoza koji je izvršio stvarni vozar za čine i propuste stvarnog vozara i njegovih službenika ili punomoćnika koji su djelovali u granicama svog radnog zada-tka.

2. Sve odredbe ove Konvencije koje se odnose na odgo-vornost vozara primjenjuju se i na odgovornost stvarnog vozara za prijevoz koji je izvršio. Odredbe stavova 2. i 3., člana 7. i stava 2, člana 8. primjenjuju se ako je tužba podnesena protiv službenika ili punomoćnika stvarnog vozara.

3. Svaki poseban sporazum kojim vozar preuzima obveze koje mu nisu nametnute ovom Konvencijom ili kojim se odri-che od prava koja mu ova Konvencija priznaje, ima učinak prema stvarnom vozaru samo ako je on dao izričiti i pismeni

Whether or not the actual carrier has so agreed, the carrier nevertheless remains bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

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

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

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

Article 11. Through carriage

1. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 10, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named person other than the carrier, the contract may also provide that the carrier is not 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. Nevertheless, any stipulation limiting or excluding such liability is without effect if no judicial proceedings can be instituted against the actual carrier in a court competent under paragraph 1 or 2 of article 21. The burden of proving that any loss, damage or delay in delivery has been caused by such an occurrence rests upon the carrier.

2. The actual carrier is 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.

pristanak. Bez obzira na to da li je stvarni vozar na to pristao, vozar ipak ostaje vezan obvezama ili odriicanjima koja slijede iz takvog posebnog sporazuma.

4. U opsegu u kojem su vozar i stvarni vozar oba odgovorni, njihova je odgovornost solidarna.

5. Ukupni iznosi koji se mogu zahtijevati od 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 vozara i stvarnog vozara.

Član 11. Direktni prijevoz

1. Bez obzira na odredbe stava 1, člana 10. kada ugovor o prijevozu morem izričito predviđa da će određeni dio prijevoza pokrivenog spomenutim ugovorom izvršiti imenovana osoba koja je različita od vozara, ugovor može također odrediti da vozar nije 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. Međutim, svaki uglavak koji ograničava ili isključuje takvu odgovornost je bez učinka, ako se nikakvi sudski postupci ne mogu pokrenuti protiv stvarnog vozara pred nadležnim sudom na temelju stavova 1. i 2. člana 21. Teret dokaza da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji bili prouzročeni takvim dogadjajem leži na vozaru.

2. Stvarni vozar odgovara 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.

PART III. LIABILITY OF THE SHIPPER

Article 12. General rule

The shipper is not 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 is any servant or agent of the shipper liable for such loss or damage unless the loss or damage was caused by fault or neglect on his part.

Article 13. Special rules on dangerous goods

1. The shipper must 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 must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of 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 is liable to the carrier and any actual carrier for the 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

DIO III ODGOVORNOST KRCATELJA

Član 12. Opće pravilo

Krcatelj ne odgovara za gubitak koji je pretrpio vozar ili stvarni vozar ili za štetu koju je pretrpio brod, osim ako su takav gubitak ili šteta prouzročeni greškom ili nemarnošću krcatelja, njegovih službenika ili punomoćnika. Službenik ili punomoćnik krcatelja također nisu odgovorni za takav gubitak ili štetu osim ako gubitak ili šteta nisu prouzročeni greškom ili nemarnošću s njegove strane.

Član 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 inače nemaju znanje o njenom opasnom značaju:

(a) krcatelj odgovara vozaru i stvarnom vozaru za štetu koja nastane iz ukrcaja takve robe, i

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

3. Nijedna osoba se ne može pozivati na odredbe stava 2. ovog člana ako je za vrijeme prijevoza preuzeila u svoje držanje robu sa znanjem o njenom opasnom značaju.

4. Ako opasna roba, u slučajevima u kojima se ne primjenjuju odredbe stava 2, podstava (b) ovog člana ili se u njih ne može pozivati, postane konkretna opasnost za život

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.

PART IV. TRANSPORT DOCUMENTS

Article 14. Issue of bill of lading

1. When the carrier or the actual carrier takes the goods in his charge, the carrier must, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.

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

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.

Article 15. Contents of bill of lading

1. The bill of lading must include, inter alia, the following particulars:

(a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character 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;

(b) the apparent condition of the goods;

(c) the name and principal place of business of the carrier;

(d) the name of the shipper;

ili imovinu, roba se može iskrncati, 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.

DIO IV PRIJEVOZNE ISPRAVE

Član 14. Izdanje teretnice

1. Kad su vozar ili stvarni vozar preuzeli robu, vozar mora, na zahtjev krcatelja, izdati krcatelju teretnicu.

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

3. Potpis vozara na teretnici može biti vlastoručan, štampan kao faksimil, perforiran, utisnut, u simbolima, ili načinjen svakim drugim mehaničkim ili elektronskim sredstvom, ako nije u suprotnosti sa zakonom države u kojoj je izdana teretnica.

Član 15. Sadržaj teretnice

1. Teretnica mora izmedju ostalog sadržavati i slijedeće podatke:

(a) opću prirodu robe, nužne oznake potrebne za identifikaciju robe, izričitu napomenu, ako je primjenjiva, o opasnom značaju robe, broj koleta ili komada, i težinu robe ili njenu količinu drugačije izraženu, a sve te podatke mora sadržavati onako kako ih je naveo krcatelj;

(b) vanjsko stanje robe;

(c) ime i glavno poslovno sjedište vozara;

(d) ime krcatelja;

- (e) the consignee if named by the shipper;
- (f) the port of loading under the contract of carriage by sea 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 by sea;
- (h) the number of originals of the bill of lading, if more than one;
- (i) the place of issuance of the bill of lading;
- (j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf;
- (k) the freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;
- (l) the statement referred to in paragraph 3 of article 23;
- (m) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck;
- (n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties; and
- (o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with paragraph 4 of article 6.

2. After the goods have been loaded on board, if the shipper so demands, the carrier must issue to the shipper a "shipped" bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this article, must 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 must surrender such document in exchange for a "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

- (e) primatelja, ako ga je krcatelj imenovao;
- (f) luku ukrcaja prema ugovoru o prijevozu morem i datum kada je robu preuzeo vozar u luci ukrcaja;
- (g) luku iskrcaja prema ugovoru o prijevozu morem;
- (h) broj izvornika teretnice, ako ih ima više;
- (i) mjesto izdanja teretnice;
- (j) potpis vozara ili osobe koja djeluje u njegovo ime;
- (k) vozarinu do visine koju je primatelj dužan platiti ili drugu naznaku da on mora platiti vozarinu;
- (l) navode spomenute u stavu 3, člana 23;
- (m) izjavu, ako je primjenjiva, da će se roba krcati na palubu ili da može tako biti krcana;
- (n) dan ili rok predaje robe u luci iskrcaja, ako su ih stranke izričito utvrdile sporazumom; i
- (o) povišenu granicu ili granice odgovornosti ako su tako utvrđene sporazumom u skladu sa stavom 4, člana 6.

2. Nakon što je teret ukrcaan na brod, ako to krcatelj zahtijeva, vozar mora izdati krcatelju teretnicu "ukrcano", koja uz pojedinosti koje zahtijeva stav 1. ovog člana mora navesti da se roba nalazi na određenom brodu ili brodovima, kao i datum ili datume ukrcaanja. 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

document includes all the information required to be contained in a "shipped" bill of lading.

3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 7 of article 1.

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 must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the carrier or other person issuing the bill of lading on 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 is 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

tako dopunjena isprava sadrži sve podatke koji moraju biti sadržani u teretnici "ukrcano".

3. Odsutnost u teretnici jednog ili više podataka navedenih u ovom članu ne utječe na pravni značaj isprave kao teretnice, s time da ona ipak udovoljava zahtjevima postavljenim u stavu 7, člana 1.

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 zna, 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 mora unijeti u teretnicu opasku naznačujući te netočnosti, razloge za sumnju ili odsutnost 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 vanjsko stanje robe dobro.

3. Osim podataka o kojima i u opsegu kojih je dopuštena rezerva po stavu 1. ovog člana koja je i unesena:

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

(b) proof to the contrary by the carrier is not admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a 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 is payable by the consignee or does not set forth demurrage incurred at the port of loading payable by the consignee, is prima facie evidence that no freight or such demurrage is payable by him. However, proof to the contrary by the carrier is not admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including a 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 is 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 must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The shipper remains liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity in no way limits his liability under the contract of carriage by sea 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 resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or by 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, is void and of no effect as against

(b) protudokaz vozara nije dopušten ako je teretnica prenesena na treću osobu, uključujući i primatelja, koja je djelovala u dobroj vjeri, oslanjajući se na opis robe u njoj.

4. Teretnica koja ne sadrži naznaku - kako je propisano u stavu 1, podstavu (k) člana 15, da vozarinu i drukčiji navod da vozarinu plaća primatelj - ili ne navodi prekostojnice koje su nastale u luci ukrcaja i koje treba platiti primatelj, je predmjeva do protudokaza da nikakvu vozarinu niti takve prekostojnice primatelj ne treba platiti. Međutim, protudokaz vozara nije dopušten ako je teretnica bila prenesena na treću osobu - uključujući i primatelja - koja je u dobroj vjeri djelovala oslanjajući se na odsutnost takvog navoda u teretnici.

Član 17. Jamstva krcatelja

1. Smatra se da je krcatelj jamčio vozaru za točnost podataka koji se odnose na opću prirodu robe, njene označke, broj, težinu i količinu kako ih je on dao radi uvrštenja u teretnicu. Krcatelj mora nadoknaditi vozaru gubitak koji bi proizašao zbog netočnosti tih podataka. Krcatelj ostaje odgovoran i onda ako je teretnicu prenio dalje. Pravo vozara na takvu naknadu ni na koji način ne ograničava njegovu odgovornost na temelju ugovora o prijevozu morem prema bilo kojoj osobi osim krcatelju.

2. Bilo kakvo jamčevno pismo ili sporazum kojim se krcatelj obvezuje da će nadoknaditi vozaru gubitak koji nastane jer je vozar ili osoba koja djeluje za njega, izdala teretnicu bez unošenja rezerve koja bi se odnosila na podatke koje je krcatelju dao radi uvrštenja u teretnicu, ili

any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

3. Such letter of guarantee or agreement is 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 a consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading. In the latter case, if the reservation omitted relates to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier has no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this article.

4. In the case of intended fraud referred to in paragraph 3 of this article the carrier is liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for the loss incurred by a third party, including a consignee, because he has acted in reliance on the description of the goods in the bill of lading.

Article 18. Documents other than bills of lading

Where a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence the receipt of the goods to be carried, such a document is prima facie evidence of the conclusion of the contract of carriage by sea and 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, is given in writing by the consignee to the carrier not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the document

na vanjsko stanje tereta, ništavo je i bez učinka prema svakoj trećoj osobi, uključujući i primatelja, na koju je teretnica prenesena.

3. Takvo jamčevno pismo ili sporazum su valjani prema krcatelju, osim ako vozar ili osoba koja djeluje za njega propuste staviti rezervu spomenutu u stavu 2. ovog člana, a u namjeri da prevare treću osobu, uključujući i primatelja, koja 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 nema pravo na naknadu od krcatelja u smislu stava 1. ovog člana.

4. U slučaju namjeravane prijevare, navedene u stavu 3. ovog člana, vozar je odgovoran, bez pogodnosti da ograniči svoju odgovornost kako je predvidjeno u ovoj Konvenciji za gubitak koji je nastao trećoj osobi, uključujući i primatelja, koja je djelovala oslanjajući se na opis robe u teretnici.

Član 18. Isprave različite od teretnice

Kada vozar izda ispravu različitu od teretnice u dokaz primitka robe za prijevoz, takva isprava je predmnjeva do protudokaza da je zaključen ugovor o prijevozu morem i da je vozar preuzeo robu tako kako je u njoj opisana.

DIO V ZAHTJEVI I TUŽBE

Član 19. Obavijest o gubitku, oštećenju ili zakašnjenu

1. Ukoliko obavijest o gubitku ili oštećenju, sa specifikacijom opće prirode takvog gubitka ili oštećenja, nije primatelj dao pismeno vozaru, radni dan iža dana kada mu je roba predana, takva predaja je predmnjeva do protudokaza

of transport or, if no such document has been issued, in good condition.

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

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

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

5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

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

7. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the carrier or actual carrier to the shipper not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 of article 4, whichever is later, the failure to give such notice is prima facie evidence that the carrier or the actual carrier has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.

da je vozar predao robu tako kako je opisana u prijevoznoj ispravi ili, ako takva nije izdana, u dobrom stanju.

2. Kada gubitak ili oštećenje nisu vidljivi, odredbe stava 1. ovog člana primjenjuju se na odgovarajući način ako pismena obavijest nije dana u roku od 15 suslijednih dana nakon dana kada je roba predana primatelju.

3. Ako je stanje robe u vrijeme kada je predana prima**bilo predmetom zajedničkog**
~~uvidjaja ili pregleda,~~ pismena obavijest se ne mora dati o gubitku ili oštećenju utvrdjenom prilikom takvog uvidjaja ili pregleda.

4. U slučaju bilo kakvog stvarnog ili predvidivog gubitka ili oštećenja vozar i primatelj moraju jedan drugome dati sve razvboroite olakšice radi pregleda i brojenja robe.

5. Nikakva naknada neće se platiti za štetu koja proizlazi iz zakašnjenja u predaji ako vozaru nije dana pismena obavijest u roku od 60 suslijednih dana nakon dana kada je roba predana primatelju.

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 vozaru, a svaka obavijest dana vozaru imat će takodjer učinak kao da je dana stvarnom vozaru.

7. Ukoliko vozar ili stvarni vozar nije dao pismeno krcatelju obavijest o gubitku ili oštećenju u roku od 90 suslijednih dana nakon nastanka takvog gubitka ili oštećenja ili nakon predaje robe u skladu sa stavom 2, člana 4, računajući od dana koji je kasniji, sa specifikacijom opće prirode takvog gubitka ili oštećenja, propuštanje takve obavijesti stvara predumnjevu do protudokaza da vozar ili stvarni vozar nije pretrpio nikakav gubitak ili oštećenje prouzročeno greškom ili nemarnošću krcatelja, njegovih službenika ili punomoćnika.

8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the carrier's or the actual carrier's behalf, including the master or the officer in charge of the ship, or to a person acting on the shipper's behalf is deemed to have been given to the carrier, to the actual carrier or to the shipper, respectively.

Article 20. Limitation of actions

1. Any action relating to carriage of goods under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.

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

3. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

4. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

5. An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

8. Za svrhu ovog člana, obavijest dana osobi koja djeluje u ime vozara ili stvarnog vozara, uključujući zapovjednika ili časnika koji rukovodi brodom, ili osobi koja djeluje u ime krcatelja, smatra se da je dana vozaru, stvarnom vozaru ili krcatelju, već na kojega se odnosi.

Član 20. Zastara tužbi

1. Svaki zahtjev koji se odnosi na prijevoz robe prema ovoj Konvenciji zastarijeva ako sudski ili arbitražni postupak nije bio pokrenut unutar roka od dvije godine.

2. Vrijeme zastare počinje teći na dan kada je vozar predao robu ili njen dio ili u slučajevima kada roba nije predana na posljednji dan kojeg je robu trebalo predati.

3. Dan s kojim vrijeme zastare počinje teći nije uključen u to razdoblje.

4. Osoba protiv koje je postavljen zahtjev može u svakom vrijeme unutar vremena zastare produžiti to vrijeme pisom izjavom tužitelju. Taj rok može se ponovo produžiti drugom izjavom ili izjavama.

5. Tužba za naknadu od treće osobe koja se smatra odgovornom može se podnijeti i nakon proteka zastarnog roka propisanog u prethodnim stavovima ako se podnese unutar roka koji dopušta pravo države gdje je pokrenut spor. Međutim, dopušteno vrijeme ne može biti kraće od devedeset dana računajući od dana kada osoba koja podnosi takvu 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 judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- (a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual 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 the port of discharge; or
- (d) any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.

2. (a) Notwithstanding the preceding provisions of this article, an action may be instituted in the courts of any port or place in a Contracting State at which the carrying vessel or any other vessel of the same ownership may have been arrested in accordance with applicable rules of the law of that State and of international law. 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 of the port or place of the arrest.

3. No judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 or 2 of this article. The provisions

Član 21. Sudbenost

1. U sudskim sporovima koji se odnose na prijevoz robe prema ovoj Konvenciji tužitelj može, po svom izboru, podnijeti tužbu sudu koji je, u skladu sa zakonom države gdje se sud nalazi, nadležan i unutar čije sudbenosti se nalazi jedno od slijedećih mesta:

- (a) glavno poslovno sjedište ili, ako takvoga nema, redovno boravište tuženoga; ili
- (b) mjesto gdje je ugovor zaključen pod uvjetom da tuženi tamo ima poslovno sjedište, ogrank ili agenciju preko koje je ugovor zaključen; ili
- (c) luka ukrcaja ili luka iskrcaja; ili
- (d) mjesto dodatno označeno u tu svrhu u ugovoru o prijevozu morem.

2. (a) Bez obzira na prethodne odredbe ovog člana, tužba se može podnijeti pred sudovima bilo koje luke ili mesta u jednoj državi ugovornici u kojoj bi brod koji prevozi robu ili bilo koji drugi brod istog vlasnika bio zaustavljen u skladu s primjenjivim propisima zakona odnosne države i medjunarodnog prava. Međutim, u takvom slučaju, na zahtjev tuženoga tužitelj mora prenijeti svoju tužbu, po svom izboru, na jedan od sudova naznačenih u stavu 1. ovog člana radi odlučivanja o zahtjevu, ali prije takvog prijema tuženi mora dati dovoljnu sigurnost za osiguranje plaćanja bilo koje svote koja bi mogla biti naknadno dosudjena tužitelju u sporu.

(b) Sud u luci ili mjestu zaustavljanja broda odlučiti će da li je i u kojoj mjeri garancija dostatna.

3. Nikakvi sudski postupci koji se odnose na prijevoz robe prema ovoj Konvenciji ne mogu se pokrenuti u mjestu koje nije naznačeno u stavovima 1. i 2. ovog člana. Odredbe

of this paragraph do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting States for provisional or protective measures.

4. (a) Where an action has been instituted in a court competent under paragraph 1 or 2 of this article or where judgment has been delivered by such a court, no new action may be started between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court before which the first action was instituted is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted;

(b) for the purpose of this article the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement is not to 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, or to a court in another country, in accordance with paragraph 2 (a) of this article, is not to be considered as the starting of a new action.

5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph, an agreement made by the parties, after a claim under the contract of carriage by sea has arisen, which designates the place where the claimant may institute an action, is effective.

Article 22. Arbitration

1. Subject to the provisions of this article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. 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

ovog stava ne predstavljaju zapreku sudbenosti država ugovornica u pogledu privremenih ili zaštitnih mjera.

4. (a) Kada je tužba podnesena pred nadležnim sudom prema stavovima 1. ili 2. ovog člana ili kada je takav sud donio presudu, nikakva nova tužba se ne smije podnijeti izmedju istih stranaka iz istih razloga, osim ako se presuda suda pred kojim je prva tužba bila podnesena ne može izvršiti u zemlji u kojoj je pokrenut novi postupak;

(b) za svrhu ovog člana pokretanje mjera u svrhu postizavanja izvršenja jedne presude ne smatra se podizanjem nove tužbe;

(c) za svrhu ovog člana, prenošenje tužbe na drugi sud unutar iste zemlje ili na sud u drugoj zemlji, u skladu sa stavom 2. (a) ovog člana, ne smatra se podizanjem nove tužbe.

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

Član 22. Arbitraža

1. U skladu s odredbama ovog člana, stranke mogu pismenim sporazumom odrediti da će svaki spor koji bi mogao nastati iz prijevoza robe prema ovoj Konvenciji biti podvrgnut arbitraži.

2. 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

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.

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

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

(i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(ii) 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

(iii) the port of loading or the port of discharge;
or

(b) any place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

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

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

6. Nothing in this article affects the validity of an agreement relating to arbitration made by the parties after the claim under the contract of carriage by sea has arisen.

obvezatan za imaoča teretnice, vozar se ne može pozivati na takav uglavak protiv imaoča koji je stekao teretnicu u dobroj vjeri.

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

(a) u mjestu države na čijem području se nalazi:

(i) glavno poslovno sjedište tuženoga ili, ako takvoga nema, redovno boravište tuženoga; ili

(ii) mjesto gdje je ugovor zaključen, ako tuženi tamo ima poslovno sjedište, ogrank ili agenciju putem koje je ugovor zaključen; ili

(iii) luka ukrcaja ili luka iskrcaja; ili

(b) bilo koje mjesto označeno u tu svrhu u arbitražnoj klauzuli ili sporazumu.

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

5. Odredbe stavova 3. i 4. ovog člana smatraju se dijelom svake arbitražne klauzule ili sporazuma, i svaki uglavak u takvoj klauzuli ili sporazumu koji nije u skladu s njima ništav je i bez učinka.

6. Ništa u ovom članu ne utječe na valjanost sporazu ma koji se odnosi na arbitražu a koji su stranke zaključile nakon što je nastao zahtjev iz ugovora o prijevozu morem.

PART VI. SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 23. Contractual stipulations

1. Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does 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, is null and void.

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

3. Where a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage by sea is issued, it must 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 paragraph 3 of this article, the carrier must pay compensation to the extent required in order to give the claimant 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 must, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the

DIO VI DOPUNSKE ODREDBE

Član 23. Ugovorni uglavci

1. Svaki uglavak u ugovoru o prijevozu morem, u teretnici ili bilo kojoj drugoj ispravi koja dokazuje ugovor o prijevozu morem, ništav je i bez učinka u opsegu u kojem izravno ili neizravno mijenja odredbe ove Konvencije. Ništavost takvog uglavka ne utječe na valjanost drugih odredaba ugovora ili isprave kojih je on dio. Klauzula kojom se prepušta korist od osiguranja robe vozaru ili bilo koja slična klauzula je ništava i bez učinka.

2. Bez obzira na odredbe stava 1. ovog člana vozar može povisiti svoju odgovornost i obveze iz ove Konvencije.

3. Ako je izdana teretnica ili bilo koja druga isprava koja dokazuje ugovor o prijevozu morem, ona mora sadržavati navod da je prijevoz podvrghnut odredbama ove Konvencije, prema kojoj su ništavi svi uglavci koji je mijenjaju na štetu krcatelja ili primatelja.

4. Kada tužitelj pretrpi štetu na teretu kao posljediku uglavka koji je ništav i bez učinka na temelju ovog člana ili kao posljedicu propuštanja navoda spomenutog u stavu 3. ovog člana, vozar mora platiti naknadu u tolikoj visini da tužitelj bude u cijelosti namiren u skladu s odredbama ove Konvencije za svaki gubitak ili oštećenje tereta kao i za zakašnjenje u predaji. Vozar osim tega mora platiti i naknadu troškova koji su tužitelju nastali u izvršavanju

action where the foregoing provision is invoked are to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

Article 24. General average

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage by sea or national law regarding the adjustment of general average.

2. 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 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 any salvage paid.

Article 25. Other conventions

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants and agents, provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

2. The provisions of articles 21 and 22 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other multilateral convention already in force at the date of this Convention relating to matters dealt with in the said articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in States members of such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 4 of article 22 of this Convention.

3. 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:

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 države gdje je postupak pokrenut.

Član 24. Zajednička avarija

1. Ništa u ovoj Konvenciji neće spriječiti primjenu odredaba ugovora o prijevozu morem ili domaćeg prava o likvidaciji zajedničke avarije.

2. S izuzetkom člana 20, odredbe ove Konvencije koje se odnose na odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje robe mjerodavne su i za to da li primatelj može odbiti doprinos u zajedničku avariju i za obvezu vozara da obešteti primatelja u pogledu doprinosa u zajedničku avariju ili za plaćeno spasavanje.

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 pomorskih brodova.

2. Odredbe članova 21. i 22. ove Konvencije ne spriječavaju primjenu prinudnih odredaba bilo koje druge višestraene konvencije koja je već na snazi na dan zaključenja ove Konvencije, a koje se odnose na pitanja koja su uredjena spomenutim članovima, ako spor postoji isključivo između stranaka koje imaju svoje glavno poslovno sjedište u državama članicama takve druge konvencije. Međutim, ovaj stav ne utječe na primjenu stava 4, člana 22. ove Konvencije.

3. Nikakva odgovornost neće prema odredbama ove Konvencije nastati za štetu koja je prouzročena nuklearnom nezgodom ako je poduzetnik nuklearnog postrojenja odgovoran za takvu štetu:

(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.

4. 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.

5. Nothing contained in this Convention prevents a Contracting State from applying any other international convention which is already in force at the date of this Convention and which applies mandatorily to contracts of carriage of goods primarily by a mode of transport other than transport by sea. This provision also applies to any subsequent revision or amendment of such international convention.

Article 26. Unit of account

1. The unit of account referred to in article 6 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 6 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the

(a) bilo 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 prema Bečkoj konvenciji od 21. svibnja 1963. o građanskoj 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 mogle pretrpjeti štetu kao Pariška ili Bečka konvencija.

4. Nikakva odgovornost neće nastati prema odredbama ove Konvencije za gubitak, oštećenje 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.

5. Ništa u ovoj Konvenciji ne spriječava državu ugovornicu da primjeni bilo koju drugu medjunarodnu konvenciju koja je već na snazi na dan zaključenja ove Konvencije i koja se prinudno primjenjuje na ugovore o prijevozu robe prvenstveno nekom drugom vrstom prijevoza različitom od prijevoza morem. Ova odredba se također primjenjuje na svaku kasniju reviziju ili izmjenu spomenute medjunarodne konvencije.

Član 26. Obračunska jedinica

1. Obračunska jedinica na koju se odnosi član 6. ove Konvencije je Posebno pravo vučenja kao što ga je definirao Medjunarodni monetarni fond. Iznosi spomenuti u članu 6. preračunava se u nacionalnu valutu države prema vrijednosti te valute na dan izdanja presude ili na dan koji su stranke sporazumno odredile. Vrijednost nacionalne valute u Posebnom pravu vučenja države ugovornice koja je članica Medjunarodnog monetarnog fonda obračunava se po metodi

International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of signature, or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as:

12,500 monetary units per package or other shipping unit or 37.5 monetary units per kilogramme of gross weight of the goods.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 of this article corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency is to be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 of this article is to be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in article 6 as is expressed there in units of account. Contracting States must communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this article, or the result of the conversion mentioned in paragraph 3 of this article, as the case may be, at the time of signature or

odredjivanja vrijednosti koju primjenjuje Medjunarodni monetarni fond na odnosni dan za svoje operacije i transakcije. Vrijednost nacionalne valute u Posebnom pravu vučenja države ugovornice koja nije članica Medjunarodnog monetarnog fonda obračunava se na način koji odredi ta država.

2. Međutim, one države koje nisu članice Medjunarodnog monetarnog fonda i čiji propisi ne dopuštaju primjenu odredaba stava 1. ovog člana, mogu izjaviti u trenutku potpisivanja ili u trenutku ratifikacije, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja ili bilo kada nakon toga, da će granice odgovornosti predviđene u ovoj Konvenciji koje se primjenjuju na njihovom području biti odredjene na:

12.500 novčanih jedinica po koletu ili drugoj jedinici tereta ili 37,5 novčanih jedinica po kilogramu bruto težine robe.

3. Novčana jedinica na koju se odnosi stav 2. ovog člana odgovara vrijednosti šezdeset pet i pol miligrama zlata čistoće devetsto tisućina. Preračunavanje iznosa navedenih u stavu 2. u nacionalnu valutu izvršava se u skladu s propisima odnosne države.

4. Odredjivanje vrijednosti spomenuto u posljednjoj rečenici stava 1. i preračunavanje spomenuto u stavu 3. ovog člana trebaju se izvršiti na takav način da u nacionalnoj valuti države ugovornice izraže istu stvarnu vrijednost, u mjeri u kojoj je to moguće, za iznose iz člana 6. kao što je tamo izražena u obračunskim jedinicama. Države ugovornice moraju obavijestiti depozitara o načinu odredjivanja vrijednosti u skladu sa stavom 1. ovog člana ili rezultatima preračunavanja spomenutog u stavu 3. ovog člana,

when depositing their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in paragraph 2 of this article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

PART VII. FINAL CLAUSES

Article 27. Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Article 28. Signature, ratification, acceptance, approval, accession

1. This Convention is open for signature by all States until 30 April 1979 at the Headquarters of the United Nations, New York.

2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.

3. After 30 April 1979, this Convention will be open for accession by all States which are not signatory States.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 29. Reservations

No reservations may be made to this Convention.

Article 30. Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

već prema slučaju, u trenutku potpisivanja ili kad polazu svoje isprave o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju ili kada se koriste pravom izbora predviđenim u stavu 2. ovog člana i uvijek kada dodje do izmjene u načinu takvog određivanja vrijednosti ili u rezultatima takvog preračunavanja.

DIO VII ZAVRŠNE ODREDBE

Član 27. Depozitar

Generalni tajnik Ujedinjenih naroda određen je kao depozitar ove Konvencije.

Član 28. Potpisivanje, ratifikacija, prihvatanje, odobrenje, pristupanje

1. Ova Konvencija je otvorena za potpisivanje svim državama sve do 30. travnja 1979. u sjedištu Ujedinjenih naroda, New York.

2. Ova Konvencija je podvrgnuta ratifikaciji, prihvatanju ili odobrenju država potpisnice.

3. Nakon 30. travnja 1979. ova Konvencija će biti otvorena za pristupanje svim državama koje nisu države potpisnice.

4. Isprave o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju položit će se kod generalnog tajnika Ujedinjenih naroda.

Član 29. Rezerve

Ovoj Konvenciji nisu dopuštene nikakve rezerve.

Član 30. Stupanje na snagu

1. Ova Konvencija stupa na snagu prvog dana u mjesecu nakon isteka jedne godine od dana polaganja dvadesete isprave o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju.

2. For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.

3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to contracts of carriage by sea concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 31. Denunciation of other conventions

1. Upon becoming a Contracting State to this Convention, any State party to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (1924 Convention) must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of its denunciation of the said Convention with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

2. Upon the entry into force of this Convention under paragraph 1 of article 30, the depositary of this Convention must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of the date of such entry into force, and of the names of the Contracting States in respect of which the Convention has entered into force.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this article apply correspondingly in respect of States parties to the Protocol signed on 23 February 1968 to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924.

2. Za svaku državu koja postane država ugovornica ove Konvencije nakon dana polaganja dvadesete isprave o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju, ova Konvencija stupa na snagu prvog dana u mjesecu nakon isteka jedne godine od dana polaganja prikladne isprave u ime te države.

3. Svaka država ugovornica će primijeniti odredbe ove Konvencije na ugovore o prijevozu morem koji su zaključeni na dan ili nakon dana stupanja na snagu ove Konvencije prema odnosnoj državi.

Član 31. Otkazivanje drugih konvencija

1. Kad postane država ugovornica ove Konvencije, svaka država stranka Medjunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, potpisane u Bruxellesu 25. kolovoza 1924. (Konvencija iz 1924.) mora obavijestiti belgijsku vladu kao depozitara Konvencije iz 1924. o njenom otkazivanju spomenute Konvencije, uz izjavu da otkaz ima učinak od dana kad ova Konvencija stupa na snagu za tu državu.

2. Nakon stupanja na snagu ove Konvencije na temelju stava 1, člana 30. depozitar ove Konvencije mora obavijestiti belgijsku vladu kao depozitara Konvencije iz 1924. o danu takvog stupanja na snagu kao i o imenima država ugovornica u pogledu kojih je Konvencija stupila na snagu.

3. Odredbe stavova 1. i 2. ovog člana primjenjuju se na odgovarajući način u pogledu država stranaka Protokola potписанog 23. veljače 1968. o izmjeni Medjunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, potpisane u Bruxellesu 25. kolovoza 1924.

4. Notwithstanding article 2 of this Convention, for the purposes of paragraph 1 of This article, a Contracting State may, if it deems it desirable, defer the denunciation of the 1924 Convention and of the 1924 Convention as modified by the 1968 Protocol for a maximum period of five years from the entry into force of this Convention. It will then notify the Government of Belgium of its intention. During this transitory period, it must apply to the Contracting States this Convention to the exclusion of any other one.

Article 32. Revision and amendment

1. At the request of not less than one-third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 33. Revision of the limitation amounts and unit of account or monetary unit

1. Notwithstanding the provisions of article 32, a conference only for the purpose of altering the amount specified in article 6 and paragraph 2 of article 26, or of substituting either or both of the units defined in paragraphs 1 and 3 of article 26 by other units is to be convened by the depositary in accordance with paragraph 2 of this article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

2. A revision conference is to be convened by the depositary when not less than one-fourth of the Contracting States so request.

4. Bez obzira na odredbe člana 2. ove Konvencije, za svrhe stava 1. ovog člana, država ugovornica može, ako to smatra poželjnim, odgoditi otkazivanje Konvencije iz 1924. i Konvencije iz 1924. izmijenjene Protokolom iz 1968. za vrijeme od najviše pet godina od stupanja na snagu ove Konvencije. Ona će u tom slučaju obavijestiti belgijsku vladu o svojoj namjeri. Za vrijeme tog prijelaznog razdoblja ona mora primjenjivati ovu Konvenciju prema državama ugovornicama isključivši bilo koju drugu.

Član 32. Revizija i izmjena

1. Na zahtjev najmanje jedne trećine država ugovornica ove Konvencije, depozitar će sazvati konferenciju država ugovornica za njenu reviziju ili izmjenu.

2. Svaka isprava o ratifikaciji, prihvaćanju, odobrenju ili pristupanju koja se položi nakon stupanja na snagu neke izmjene ove Konvencije, smatra se da se odnosi na Konvenciju kao što je izmijenjena.

Član 33. Revizija iznosa ograničenja i obračunske jedinice ili novčane jedinice

1. Bez obzira na odredbe člana 32. konferenciju jedino u svrhu izmjene iznosa navedenih u članu 6. i stavu 2, člana 26. ili zamjene jedne ili obje jedinice definirane u stavovima 1. i 3. člana 26. drugim jedinicama, treba sazvati depozitar u skladu sa stavom 2. ovog člana. Izmjena iznosa će se izvršiti jedino u slučaju značajne promjene u njihovoј stvarnoj vrijednosti.

2. Depozitar treba sazvati konferenciju za reviziju na zahtjev najmanje jedne četvrtine država ugovornica.

3. Any decision by the conference must be taken by a two-thirds majority of the participating States. The amendment is communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.

4. Any amendment adopted enters into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two-thirds of the Contracting States. Acceptance is to be effected by the deposit of a formal instrument to that effect, with the depositary.

5. After entry into force of an amendment a Contracting State which has accepted the amendment is entitled to apply the Convention as amended in its relations with Contracting States which have not within six months after the adoption of the amendment notified the depositary that they are not bound by the amendment.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 34. Denunciation

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

DONE at Hamburg, this thirty-first day of March one thousand nine hundred and seventy-eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

3. Svaka odluka konferencije se mora donijeti dvo-trećinskom većinom država sudionica. Depozitar treba saopćiti izmjenu svim državama ugovornicama u svrhu prihvaćanja i svim državama potpisnicama Konvencije u svrhu obavijesti.

4. Svaka prihvjeta izmjena stupa na snagu prvog dana u mjesecu nakon proteka jedne godine od dana kada su je prihvatile dvije trećine država ugovornica. Prihvatanje se ostvaruje polaganjem pravovaljane isprave u tu svrhu kod depozitara.

5. Nakon stupanja na snagu neke izmjene, država ugovornica koja je prihvatile izmjenu ovlaštena je primjenjivati Konvenciju kao što je izmijenjena u svojim odnosima s državama ugovornicama, koje nisu u roku od šest mjeseci nakon prihvatanja izmjene obavijestile depozitara da one nisu vezane izmjenom.

6. Svaka isprava o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju koja se položi nakon stupanja na snagu neke izmjene ove Konvencije, smatra se da se odnosi na Konvenciju kao što je izmijenjena.

Član 34. Otkazivanje

1. Svaka država ugovornica može otkazati ovu Konvenciju u svaku dobu pismenim saopćenjem upućenim depozitaru.

2. Otkaz ima učinak prvog dana u mjesecu nakon isteka jedne godine od dana kada je depozitar primio saopćenje. Kada je u saopćenju određen duži rok, otkaz ima učinak nakon isteka tog dužeg roka računajući od dana kada je depozitar primio saopćenje.

SASTAVLJENO u Hamburgu, trideset i prvog dana mjeseca ožujka tisuću devetsto sedamdeset i osme, u jednom izvorniku od kojeg su arapski, kineski, engleski, francuski, ruski i španjolski tekstovi jednako vjerodostojni.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Convention.

COMMON UNDERSTANDING ADOPTED BY THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

It is the common understanding that the liability of the carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect. This means that, as a rule, the burden of proof rests on the carrier but, with respect to certain cases, the provisions of the Convention modify this rule.

RESOLUTION ADOPTED BY THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

"The United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea,

"Noting with appreciation the kind invitation of the Federal Republic of Germany to hold the Conference in Hamburg,

"Being aware that the facilities placed at the disposal of the Conference and the generous hospitality bestowed on the participants by the Government of the Federal Republic of Germany and by the Free and Hanseatic City of Hamburg, have in no small measure contributed to the success of the Conference,

"Expresses its gratitude to the Government and people of the Federal Republic of Germany, and

"Having adopted the Convention on the Carriage of Goods by Sea on the basis of a draft Convention prepared by the United Nations Commission on International Trade Law at the request of the United Nations Conference on Trade and Development,

U SVJERU OVOGA dolje potpisani punomoćnici, koje su njihove vlade valjano ovlastile, potpisali su ovu Konvenciju.

ZAJEDNIČKO SHVAĆANJE KOJE JE PRIHVATILA KONFERENCIJA UJEDINJENIH NARODA O PRIJEVOZU ROBE MOREM

Zajedničko je shvaćanje da je odgovornost vozara prema ovoj Konvenciji utemeljena na principu presimirane krivnje ili nemarnosti. To znači da u pravilu teret dokaza leži na vozaru, ali da u određenim slučajevima odredbe ove Konvencije mijenjaju to pravilo.

REZOLUCIJA KOJU JE PRIHVATILA KONFERENCIJA UJEDINJENIH NARODA O PRIJEVOZU ROBE MOREM

"Konferencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem,

"Konstatirajući sa zahvalnošću ljubežan poziv Savezne Republike Njemačke da se konferencija održi u Hamburgu,

"Svjesna da su pogodnosti stavljeni na raspolaganje konferenciji i velikodušno gostoprимstvo pruženo sudionicima od strane vlade Savezne Republike Njemačke i slobodnog hanzeatskog grada Hamburga, u velikoj mjeri doprinijele uspjehu konferencije,

"Izražava svoju zahvalnost vadi i narodu Savezne Republike Njemačke, i

"Prihvaćajući Konvenciju o prijevozu robe morem na temelju nacrta Konvencije koji je pripremila Komisija Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovacko pravo na zahtjev Konferencije Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvoj,

"Expresses its gratitude to the United Nations Commission on International Trade Law and to the United Nations Conference on Trade and Development for their outstanding contribution to the simplification and harmonization of the law of the carriage of goods by sea, and

"Decides to designate the Convention adopted by the Conference as the: 'UNITED NATIONS CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA, 1978', and

"Recommends that the rules embodied therein be known as the 'HAMBURG RULES'."

"Izražava svoju zahvalnost Komisiji Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovačko pravo i Konferenciji Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvoj na njihovom značajnom doprinosu pojednostavljenju i izjednačavanju prava o prijevozu robe morem, i

"Odlučuje Konvenciju koju je konferencija prihvatile dati naziv: 'KONVENCIJA UJEDINJENIH NARODA O PRIJEVOZU ROBE MOREM, 1978', i

"Preporučuje da pravila koja su u njoj sadržana budu poznata kao 'HAMBURŠKA PRAVILA'."

Preveli: V.F. i M.P.