

DOCUMENTATION

CMNI/CONF(99)2/FINAL
ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL
3. October 2000

BUDAPEST CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY INLAND WATERWAYS (CMNI)¹

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

CONSIDERING the recommendations of the Final Act of the Conference on Security and Cooperation in Europe of 1 August 1975 for the harmonization of legal regimes with a view to the development of transport by member States of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Danube Commission in collaboration with the United Nations Economic Commission for Europe,

HAVING RECOGNIZED the necessity and desirability of establishing by common agreement certain uniform rules concerning contracts for the carriage of goods by inland waterways,

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

CHAPTER I

GENERAL PROVISIONS

Article 1 Definitions

In this Convention,

1. “Contract of carriage” means any contract, of any kind, whereby a carrier undertakes against payment of freight to carry goods by inland waterways;

¹ Adopted by the Diplomatic Conference Organized Jointly by CCNR, the Danube Commission and UN/ECE, held in Budapest from 25 September to 3 October 2000.

DOKUMENTACIJA

CMNI/CONF (99) 2/FINAL
ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL
3. listopada 2000.

BUDIMPEŠTANSKA KONVENCIJA O UGOVORU O PRIJEVOZU ROBE UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA (CMNI)¹

DRŽAVE STRANKE OVE KONVENCIJE

UZIMAJUĆI U OBZIR preporuke Završnog akta Konferencije o sigurnosti i suradnji u Europi od 1. kolovoza 1975. za ujednačavanjem pravnih poredaka s ciljem razvoja prijevoza od strane država članica Središnje komisije za plovidbu Rajnom i Dunavske komisije u suradnji s Gospodarskom komisijom Ujedinjenih naroda za za Europu,

UVIĐAJUĆI potrebu i poželjnost da se općim sporazumom ustanove jedinstvena pravila o ugovorima o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima,

ODLUČILE su u tu svrhu sklopiti Konvenciju i sporazumjele su se o sljedećem:

POGLAVLJE I

OPĆE ODREDBE

Članak 1. Definicije

U ovoj Konvenciji,

1. "Ugovor o prijevozu" označuje svaki ugovor, bilo koje vrste, kojim se prijevoznik obvezuje prevesti robu unutarnjim plovnim putovima uz naplatu vozarine;

¹ Usvojena na Diplomatskoj konferenciji koju su Središnja komisija za plovidbu Rajnom, Dunavska komisija i Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu zajednički sazvale u Budimpešti od 25. rujna do 3. listopada 2000.

2. “Carrier” means any person by whom or in whose name a contract of carriage has been concluded with a shipper;

3. “Actual carrier” means any person, other than a servant or an agent of the carrier, to whom the performance of the carriage or of part of such carriage has been entrusted by the carrier;

4. “Shipper” means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage has been concluded with a carrier;

5. “Consignee” means the person entitled to take delivery of the goods;

6. “Transport document” means a document which evidences a contract of carriage and the taking over or loading of goods by a carrier, made out in the form of a bill of lading or consignment note or of any other document used in trade;

7. “Goods” does not include either towed or pushed vessels or the luggage or vehicles of passengers; where the goods are consolidated in a container, on a pallet or in or on a similar article of transport or where they are packed, “goods” includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper;

8. “In writing” includes, unless otherwise agreed between the parties concerned, the transmission of information by electronic, optical or similar means of communication, including, but not limited to, telegram, facsimile, telex, electronic mail or electronic data interchange (EDI), provided the information is accessible so as to be usable for subsequent reference.

9. The law of a State applicable in accordance with this Convention means the rules of law in force in that State other than its rules of private international law.

Article 2

Scope of application

1. This Convention is applicable to any contract of carriage according to which the port of loading or the place of taking over of the goods and the port of discharge or the place of delivery of the goods are located in two different States of which at least one is a State Party to this Convention. If the contract stipulates a choice of

2. “Prijevoznik” označuje svaku osobu koja sama ili u čije se ime s krcateljem sklopi ugovor o prijevozu;

3. “Stvarni prijevoznik” označuje svaku osobu, koja nije radnik ili opunomoćenik prijevoznika, a kojoj je prijevoznik povjerio izvršenje prijevoza ili dijela prijevoza;

4. “Krcatelj” označuje svaku osobu koja sama ili u čije se ime i za čiji račun s prijevoznikom sklopi ugovor o prijevozu;

5. “Primatelj” označuje osobu koja je ovlaštena primiti robu;

6. “Prijevozna isprava” označuje ispravu sastavljenu u obliku teretnice, teretnog lista ili neke druge u prometu korištene isprave kojom se dokazuje da je sklopljen ugovor o prijevozu i da je prijevoznik preuzeo ili ukrcao robu;

7. “Roba” ne obuhvaća tegljene ili potiskivane brodove, kao ni prtljagu niti vozila putnika; kada je roba spremljena u kontejner, na paletu ili sličnu prijevoznu napravu ili kada je pakirana, pojam “roba” uključuje i takvu prijevoznu napravu ili ambalažu ako ih je pribavio krcatelj;

8. Ako među strankama nije drukčije dogovoreno, “u pisanom obliku” označuje prijenos podataka elektroničkim, optičkim ili sličnim načinom komuniciranja, uključujući brzojav, faksimil, teleks, elektroničku poštu ili elektroničku razmjenu podataka (EDI), ali ne ograničavajući se na njih, pod uvjetom da informacija ostaje na raspolaganju tako da se i kasnije na nju može pozivati;

9. Pravo države koje se primjenjuje prema ovoj Konvenciji označuje pravna pravila na snazi u toj državi, isključujući pravila međunarodnog privatnog prava.

Članak 2. Područje primjene

1. Ova se Konvencija primjenjuje na svaki ugovor o prijevozu prema kojemu se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja robe i luka iskrcaja ili mjesto isporuke robe nalaze u dvjema različitim državama, od kojih je barem jedna država stranka ove Konvencije.

several ports of discharge or places of delivery, the port of discharge or the place of delivery to which the goods have actually been delivered shall determine the choice.

2. This Convention is applicable if the purpose of the contract of carriage is the carriage of goods, without transshipment, both on inland waterways and in waters to which maritime regulations apply, under the conditions set out in paragraph 1, unless:

- (a) a maritime bill of lading has been issued in accordance with the maritime law applicable, or
- (b) the distance to be travelled in waters to which maritime regulations apply is the greater.

3. This Convention is applicable regardless of the nationality, place of registration or home port of the vessel or whether the vessel is a maritime or inland navigation vessel and regardless of the nationality, domicile, registered office or place of residence of the carrier, the shipper or the consignee.

CHAPTER II

RIGHTS AND OBLIGATIONS OF THE CONTRACTING PARTIES

Article 3

Taking over, carriage and delivery of the goods

1. The carrier shall carry the goods to the place of delivery within the specified time and deliver them to the consignee in the condition in which they were handed over to him.

2. Unless otherwise agreed, the taking over and delivery of the goods shall take place on board the vessel.

3. The carrier shall decide which vessel is to be used. He shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to ensure that, taking into account the goods to be carried, the vessel is in a state to receive the cargo, is seaworthy and is manned and equipped as prescribed by the regulations in force and is furnished with the necessary national and international authorizations for the carriage of the goods in question.

Ako ugovor predviđa izbor između više luka iskrcaja ili mjesta isporuke, odlučujući će biti luka iskrcaja ili mjesto isporuke u kojima je roba stvarno bila isporučena.

2. Ova se Konvencija primjenjuje ako je svrha ugovora o prijevozu prijevoz robe bez prekrcaja i unutarnjim plovnim putovima i vodama na koje se primjenju pomorski propisi, uz poštivanje uvjeta iz stavka 1., osim:

- (a) ako je pomorska teretnica izdana u skladu s pomorskim pravom koje se primjenjuje, ili
- (b) ako je u vodama na koje se primjenjuju pomorski propisi potrebno prevaliti veću udaljenost.

3. Ova se Konvencija primjenjuje bez obzira na državnu pripadnost, mjesto upisa ili matičnu luku broda, bez obzira radi li se o pomorskom brodu ili brodu unutarnje plovidbe, te bez obzira na državnu pripadnost, prebivalište, sjedište ili boravište prijevoznika, krcatelja ili primatelja.

POGLAVLJE II

PRAVA I OBVEZE UGOVORNIH STRANAKA

Članak 3.

Preuzimanje, prijevoz i isporuka robe

1. Prijevoznik se obvezuje u određenom roku prevesti robu na mjesto isporuke i isporučiti je primatelju u istom stanju u kojem mu je ona predana.

2. Ako nije drukčije ugovoreno, preuzimanje i isporuka robe obavljaju se na brodu.

3. Prijevoznik odlučuje koji će se brod koristiti. On je obavezan primijeniti dužnu pažnju prije i na početku putovanja, kako bi, uzimajući u obzir robu koju treba prevesti, osigurao da brod bude u stanju primiti teret, da bude sposoban za plovidbu, popunjen posadom i opremljen u skladu s važećim propisima te da posjeduje potrebne domaće i međunarodne ovlasti za prijevoz dotične robe.

4. Where it has been agreed that the carriage shall be performed by a specific vessel or type of vessel, the carrier shall be entitled to load or transship the goods in whole or in part on to another vessel or on to another type of vessel without the consent of the shipper, only:

- (a) in circumstances, such as low water or collision or any other obstacle to navigation, which were unforeseeable at the time when the contract of carriage was concluded and in which the loading or transshipment of the goods is necessary in order to perform the contract of carriage, and when the carrier is unable to obtain within an appropriate period of time instructions from the shipper, or
- (b) when it is in accordance with the practice prevailing in the port where the vessel is located.

5. Except as provided by the obligations incumbent on the shipper, the carrier shall ensure that the loading, stowage and securing of the goods do not affect the safety of the vessel.

6. The carrier is entitled to carry the goods on deck or in open vessels only if it has been agreed with the shipper or if it is in accordance with the usage of the particular trade or is required by the statutory regulations.

Article 4 **Actual carrier**

1. A contract complying with the definition set out in article 1, paragraph 1, concluded between a carrier and an actual carrier constitutes a contract of carriage within the meaning of this Convention. For the purpose of such contract, all the provisions of this Convention concerning the shipper shall apply to the carrier and those concerning the carrier to the actual carrier.

2. Where the carrier has entrusted the performance of the carriage or part thereof to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. 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.

3. The carrier shall in all cases inform the shipper when he entrusts the performance of the carriage or part thereof to an actual carrier.

4. Ako je ugovoreno da se prijevoz obavi određenim brodom ili vrstom broda, prijevoznik je ovlašten u potpunosti ili djelomice ukrcati ili prekrcati robu na drugi brod ili drugu vrstu broda bez suglasnosti krcatelja jedino:

- (a) u slučajevima kao što su niske vode, sudar ili kakva druga zapreka plovidbi koji se nisu mogli predvidjeti u vrijeme sklapanja ugovora o prijevozu i kada je potrebno ukrcati ili prekrcati robu kako bi se izvršio ugovor o prijevozu, te u slučajevima kada prijevoznik ne može u primjerenom roku primiti upute krcatelja, ili
- (b) ako je to u skladu s uobičajenom praksom u luci u kojoj se brod nalazi.

5. Uz rezervu obveza koje su nametnute krcatelju, prijevoznik mora osigurati da ukrcaj, slaganje i učvršćivanje robe ne utječu na sigurnost broda.

6. Prijevoznik je ovlašten prevoziti robu na palubi ili na otvorenom brodu samo ako je to ugovoreno s krcateljem ili je u skladu s običajima dotičnog prometa ili to nalažu zakonski propisi.

Članak 4. **Stvarni prijevoznik**

1. Ugovor koji je u skladu s odredbama članka 1. stavka 1, zaključen između prijevoznika i stvarnog prijevoznika, označuje ugovor o prijevozu u smislu ove Konvencije. U svrhu takvoga ugovora sve odredbe ove Konvencije koje se odnose na krcatelja primjenjuju se na prijevoznika, a one koje se odnose na prijevoznika primjenjuju se na stvarnog prijevoznika.

2. Ako je prijevoznik povjerio izvršenje prijevoza ili dijela prijevoza stvarnom prijevozniku, bez obzira je li on to prema ugovoru o prijevozu bio ovlašten učiniti ili ne, prijevoznik ostaje odgovoran za cjelokupan prijevoz prema odredbama ove Konvencije. Sve odredbe ove Konvencije koje uređuju odgovornost prijevoznika primjenjuju se i na odgovornost stvarnog prijevoznika za prijevoz koji je on obavio.

3. Prijevoznik mora izvijestiti krcatelja o svakom slučaju kada stvarnom prijevozniku povjeri obavljanje prijevoza ili dijela prijevoza.

4. Any agreement with the shipper or the consignee extending the carrier's responsibility according to the provisions of this Convention affects the actual carrier only to the extent that he has agreed to it expressly and in writing. The actual carrier may avail himself of all the objections invocable by the carrier under the contract of carriage.

5. If and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between them.

Article 5

Delivery time

The carrier shall deliver the goods within the time limit agreed in the contract of carriage or, if no time limit has been agreed, within the time limit which could reasonably be required of a diligent carrier, taking into account the circumstances of the voyage and unhindered navigation.

Article 6

Obligations of the shipper

1. The shipper shall be required to pay the amounts due under the contract of carriage.

2. The shipper shall furnish the carrier in writing, before the goods are handed over, with the following particulars concerning the goods to be carried:

- (a) dimensions, number or weight and stowage factor of the goods;
- (b) marks necessary for identification of the goods;
- (c) nature, characteristics and properties of the goods;
- (d) instructions concerning the Customs or administrative regulations applying to the goods;
- (e) other necessary particulars to be entered in the transport document.

The shipper shall also hand over to the carrier, when the goods are handed over, all the required accompanying documents.

3. If the nature of the goods so requires, the shipper shall, bearing in mind the

4. Bilo koji sporazum s krcateljem ili primateljem koji povećava odgovornost prijevoznika u skladu s odredbama ove Konvencije utječe na stvarnog prijevoznika samo u mjeri u kojoj je on na to pristao izričito i u pisanom obliku. Stvarni prijevoznik se može pozvati na svaki prigovor koji ima pravo istaknuti prijevoznik prema ugovoru o prijevozu.

5. Kada i u mjeri u kojoj oba, prijevoznik i stvarni prijevoznik, odgovaraju, njihova je odgovornost solidarna. Ništa u ovome članku ne utječe na pravo regresa između njih.

Članak 5. Rok isporuke

Prijevoznik mora isporučiti robu u roku koji je dogovoren ugovorom o prijevozu, ili ako takav rok nije dogovoren, u roku koji bi se razumno mogao zahtijevati od pažljivog prijevoznika uzimajući u obzir okolnosti putovanja i nesmetanu plovidbu.

Članak 6. Obveze krcatelja

1. Krcatelj je obvezan platiti iznose dužne prema ugovoru o prijevozu.
2. Prije predaje robe na prijevoz, krcatelj mora dostaviti prijevozniku u pisanom obliku sljedeće podatke o robi koju je potrebno prevesti:
 - (a) dimenzije, broj ili težinu i faktor slaganja robe;
 - (b) oznake neophodne za identifikaciju robe;
 - (c) podatke o prirodi, obilježjima i svojstvima robe;
 - (d) upute o carinskim ili upravnim propisima koji se primjenjuju na robu; i
 - (e) druge pojedinosti koje je neophodno unijeti u prijevoznu ispravu.

Prilikom predaje robe krcatelj mora predati prijevozniku i svu potrebnu prateću dokumentaciju.

3. Ako priroda robe to zahtijeva, krcatelj mora, imajući u vidu ugovoreni prijevoz,

agreed transport operation, pack the goods in such a way as to prevent their loss or damage between the time they are taken over by the carrier and their delivery and so as to ensure that they do not cause damage to the vessel or to other goods. According to what has been agreed with a view to carriage, the shipper shall also make provision for appropriate marking in conformity with the applicable international or national regulations or, in the absence of such regulations, in accordance with rules and practices generally recognized in inland navigation.

4. Subject to the obligations to be borne by the carrier, the shipper shall load and stow the goods and secure them in accordance with inland navigation practice unless the contract of carriage specifies otherwise.

Article 7

Dangerous and polluting goods

1. If dangerous or polluting goods are to be carried, the shipper shall, before handing over the goods, and in addition to the particulars referred to in article 6, paragraph 2, inform the carrier clearly and in writing of the danger and the risks of pollution inherent in the goods and of the precautions to be taken.

2. Where the carriage of the dangerous or polluting goods requires an authorization, the shipper shall hand over the necessary documents at the latest when handing over the goods.

3. Where the continuation of the carriage, the discharge or the delivery of the dangerous or polluting goods are rendered impossible owing to the absence of an administrative authorization, the shipper shall bear the costs for the return of the goods to the port of loading or a nearer place, where they may be discharged and delivered or disposed of.

4. In the event of immediate danger to life, property or the environment, the carrier shall be entitled to unload the goods, to render them innocuous or, provided that such a measure is not disproportionate to the danger they represent, to destroy them, even if, before they were taken over, he was informed or was apprised by other means of the nature of the danger or the risks of pollution inherent in the goods.

5. Where the carrier is entitled to take the measures referred to in paragraphs 3 or 4 above, he may claim compensation for damages.

spakirati robu tako da spriječi njezin gubitak ili oštećenje u vremenu od kada ju je prijevoznik preuzeo pa do njezine isporuke i na način koji će osigurati da roba ne prouzroči štetu brodu ili drugoj robi. U skladu s onim što je ugovoreno u pogledu prijevoza, krcatelj se mora pobrinuti i za prikladno označavanje u skladu s primjenljivim međunarodnim i nacionalnim propisima, ili, ako takvi propisi ne postoje, u skladu s pravilima i običajima općeprihvaćenima u unutarnjoj plovidbi.

4. Uz uvjet poštivanja prijevoznikovih obveza, krcatelj mora ukrcati, složiti i učvrstiti robu u skladu s običajima u unutrašnjoj plovidbi, osim ako ugovor o prijevozu ne predviđa drukčije.

Članak 7.

Opasna roba i roba koja može izazvati onečišćenje

1. Ako je potrebno prevesti opasnu robu ili robu koja može izazvati onečišćenje, krcatelj mora prije predaje robe, osim o pojedinostima navedenima u članku 6. stavku 2., izvijestiti prijevoznika na jasan način i u pisanom obliku i o opasnostima i rizicima onečišćenja koji su svojstveni robi te o mjerama opreza koje je potrebno poduzeti.

2. Ako je za prijevoz opasne robe ili robe koja može izazvati onečišćenje potrebno ovlaštenje, krcatelj mora predati potrebnu dokumentaciju najkasnije prilikom predaje robe.

3. Ako nastavak prijevoza, iskrcaj ili isporuka opasne robe ili robe koja može izazvati onečišćenje nisu mogući zbog nedostatka upravnih ovlasti, krcatelj mora snositi troškove vraćanja robe u luku ukrcaja ili do najbližeg mjesta u kojem se roba može iskrcati, isporučiti ili ukloniti.

4. U slučaju izravne opasnosti po život, imovinu ili okoliš, prijevoznik ima pravo iskrcati robu, učiniti je bezopasnom ili, pod uvjetom da takva mjera nije u nesrazmjeru s opasnošću koju roba predstavlja, uništiti je, čak i ako je prije preuzimanja robe bio obaviješten ili je iz drugih izvora saznao o opasnostima i rizicima svojstvenima robi.

5. Ako je ovlašten poduzeti mjere navedene u stavicama 3. i 4., prijevoznik može zahtijevati naknadu štete.

Article 8

Liability of the shipper

1. The shipper shall, even if no fault can be attributed to him, be liable for all the damages and costs incurred by the carrier or the actual carrier by reason of the fact that:

- (a) the particulars or information referred to in articles 6, paragraph 2, or 7, paragraph 1, are missing, inaccurate or incomplete;
- (b) the dangerous or polluting goods are not marked or labelled in accordance with the applicable international or national regulations or, if no such regulations exist, in accordance with rules and practices generally recognized in inland navigation;
- (c) the necessary accompanying documents are missing, inaccurate or incomplete.

The carrier may not avail himself of the liability of the shipper if it is proven that the fault is attributable to the carrier himself, his servants or agents. The same applies to the actual carrier.

2. The shipper shall be responsible for the acts and omissions of persons of whose services he makes use to perform the tasks and meet the obligations referred to in articles 6 and 7, when such persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

Article 9

Termination of the contract of carriage by the carrier

1. The carrier may terminate the contract of carriage if the shipper has failed to perform the obligations set out in article 6, paragraph 2, or article 7, paragraphs 1 and 2.

2. If the carrier makes use of his right of termination, he may unload the goods at the shipper's expense and claim optionally the payment of any of the following amounts:

- (a) one third of the agreed freight; or
- (b) in addition to any demurrage charge, a compensation equal to the amount of costs incurred and the loss caused, as well as, should the voyage have already begun, a proportional freight for the part of the voyage already performed.

Članak 8. **Odgovornost krcatelja**

1. Čak i kada mu se ne može pripisati krivnja, krcatelj je odgovoran za svaku štetu ili trošak koju pretrpi prijevoznik ili stvarni prijevoznik zbog toga što:

- (a) podaci ili obavijesti navedeni u članku 6. stavku 2. ili članku 7. stavku 1. nedostaju, netočni su ili nepotpuni;
- (b) opasna roba ili roba koja može prouzročiti onečišćenje nije označena ili etiketirana u skladu važećim međunarodnim ili nacionalnim propisima ili, ako takvi propisi ne postoje, u skladu s općeprihvaćenim pravilima i običajima u unutarnjoj plovidbi;
- (c) potrebna prateća dokumentacija nedostaje, netočna je ili nepotpuna.

Prijevoznik se ne može pozvati na odgovornost krcatelja ako se dokaže da se krivnja može pripisati njemu osobno, njegovim radnicima ili opunomoćenicima. Isto vrijedi i za stvarnog prijevoznika.

2. Za radnje i propuste osoba čije usluge koristi u obavljanju zadatka i izvršavanju obveza navedenih u člancima 6. i 7., krcatelj odgovara kao da su njegovi vlastiti, ako te osobe djeluju u granicama svojega zaposlenja.

Članak 9 **Raskid ugovora o prijevozu od strane prijevoznika**

1. Prijevoznik može raskinuti ugovor o prijevozu ako krcatelj nije izvršio obveze iz članka 6. stavka 2. ili članka 7. stavaka 1. i 2.

2. Ako iskoristi svoje pravo na raskid ugovora, prijevoznik može iskrcati robu na trošak krcatelja i zatražiti isplatu jednog od sljedećih iznosa po izboru:

- (a) trećinu ugovorene vozarine; ili
- (b) pored iznosa prekostojnica, naknadu koja odgovara pretrpljenim troškovima i prouzročenom gubitku, a u slučaju već započetog putovanja i dio vozarine koji odgovara dijelu obavljenog putovanja.

Article 10

Delivery of the goods

1. Notwithstanding the obligation of the shipper under article 6, paragraph 1, the consignee who, following the arrival of the goods at the place of delivery, requests their delivery, shall, in accordance with the contract of carriage, be liable for the freight and other charges due on the goods, as well as for his contribution to any general average. In the absence of a transport document, or if such document has not been presented, the consignee shall be liable for the freight agreed with the shipper if it corresponds to market practice.

2. The placing of the goods at the disposal of the consignee in accordance with the contract of carriage or with the usage of the particular trade or with the statutory regulations applicable at the port of discharge shall be considered a delivery. The imposed handing over of the goods to an authority or a third party shall also be considered a delivery.

CHAPTER III

TRANSPORT DOCUMENTS

Article 11

Nature and content

1. For each carriage of goods governed by this Convention the carrier shall issue a transport document; he shall issue a bill of lading only if the shipper so requests and if it has been so agreed before the goods were loaded or before they were taken over for carriage. The lack of a transport document or the fact that it is incomplete shall not affect the validity of the contract of carriage.

2. The original of the transport document must be signed by the carrier, the master of the vessel or a person authorized by the carrier. The carrier may require the shipper to countersign the original or a copy. The signature may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols or made by any other mechanical or electronic means, if this is not prohibited by the law of the State where the transport document was issued.

3. The transport document shall be *prima facie* evidence, save proof to the con-

Članak 10. Isporuka robe

1. Bez obzira na obveze krcatelja iz članka 6. stavka 1., primatelj koji zahtijeva isporuku robe nakon njezina prispjeća na mjesto isporuke odgovara prema ugovoru o prijevozu za vozarinu i ostala potraživanja u svezi s robom, kao i za svoj doprinos u slučaju zajedničke havarije. U nedostatku prijevozne isprave, ili ako ona nije predočena, primatelj odgovara za vozarinu ugovorenu s krcateljem, ako to odgovara običajima na tržištu.

2. Stavljanje robe na raspolaganje primatelju u skladu s ugovorom o prijevozu ili s običajima dotične trgovine ili sa zakonskim propisima koji se primjenjuju u luci iskrcaja smatrat će se isporukom. Prisilna predaja robe organima vlasti ili trećoj osobi također se smatra isporukom.

POGLAVLJE III

PRIJEVOZNE ISPRAVE

Članak 11. Priroda i sadržaj

1. Za svaki prijevoz robe na koji se primjenjuje ova Konvencija prijevoznik mora izdati prijevoznu ispravu; on će izdati teretnicu samo na zahtjev krcatelja i ako je to bilo ugovoreno prije ukrcaja robe ili njezina preuzimanja na prijevoz. Činjenica da prijevozna isprava ne postoji ili je nepotpuna ne utječe na valjanost ugovora o prijevozu.

2. Izvornik prijevozne isprave moraju potpisati prijevoznik, zapovjednik broda ili osoba koju je prijevoznik ovlastio. Prijevoznik može zahtijevati da krcatelj supotpíše izvornik ili njegov prijepis. Potpis može biti vlastoručan, otisnut kao faksimil, perforiran, utisnut, u simbolima ili načinjen svakim drugim mehaničkim ili elektroničkim sredstvom, ako to ne zabranjuje pravo države u kojoj je izdana prijevozna isprava.

3. Ako ne postoji dokaz o suprotnom, prijevozna isprava je *prima facie* dokaz o

trary, of the conclusion and content of the contract of carriage and of the taking over of the goods by the carrier. In particular, it shall provide a basis for the presumption that the goods have been taken over for carriage as they are described in the transport document.

4. When the transport document is a bill of lading, it alone shall determine the relations between the carrier and the consignee. The conditions of the contract of carriage shall continue to determine the relations between carrier and shipper.

5. The transport document, in addition to its denomination, contains the following particulars:

- (a) the name, domicile, registered office or place of residence of the carrier and of the shipper;
- (b) the consignee of the goods;
- (c) the name or number of the vessel, where the goods have been taken on board, or particulars in the transport document stating that the goods have been taken over by the carrier but not yet loaded on the vessel;
- (d) the port of loading or the place where the goods were taken over and the port of discharge or the place of delivery;
- (e) the usual name of the type of goods and their method of packaging and, for dangerous or polluting goods, their name according to the requirements in force or, if there is no such name, their general name;
- (f) the dimensions, number or weight as well as the identification marks of the goods taken on board or taken over for the purpose of carriage;
- (g) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck or on board open vessels;
- (h) the agreed provisions concerning freight;
- (i) in the case of a consignment note, the specification as to whether it is an original or a copy; in the case of a bill of lading, the number of originals;
- (j) the place and date of issue.

The legal character of a transport document in the sense of article 1, paragraph 6, of this Convention is not affected by the absence of one or more of the particulars referred to in this paragraph.

sklapanju i sadržaju ugovora o prijevozu te o preuzimanju robe od strane prijevoznika. Ona osobito predstavlja osnovu za pretpostavku da je roba preuzeta na prijevoz onakva kakva je opisana u toj prijevoznoj ispravi.

4. Odnos između prijevoznika i primatelja uređuje samo teretnica, kada je ona prijevozna isprava. Za odnos između prijevoznika i krcatelja ostaju mjerodavne odredbe ugovora o prijevozu.

5. Pored svojega naziva, prijevozna isprava sadrži sljedeće podatke:

- (a) ime, prebivalište, sjedište ili boravište prijevoznika i krcatelja;
- (b) primatelja robe;
- (c) ime ili broj broda, ako je roba ukrcana na brod, ili podatke kojima se utvrđuje da je prijevoznik preuzeo robu ali ju još nije ukrcao na brod;
- (d) luku ukrcanja ili mjesto preuzimanja robe i luku iskrcanja ili mjesto isporuke;
- (e) uobičajeni naziv vrste robe i načina pakiranja, a za opasnu robu ili robu koja može prouzročiti onečišćenje, njezin naziv prema važećim propisima, ili, ako takav ne postoji, njezin općeniti naziv;
- (f) dimenzije, broj ili težinu kao i identifikacijske oznake robe ukrcane na brod ili preuzete u svrhu prijevoza;
- (g) izjavu, po potrebi, da se roba mora ili može prevoziti na palubi ili na otvorenom brodu;
- (h) ugovorene odredbe o vozarini;
- (i) u slučaju teretnog lista naznaku radi li se o izvorniku ili prijepisu; u slučaju teretnice broj njezinih izvornika;
- (j) mjesto i datum izdavanja.

Nepostojanje jednog ili više podataka navedenih u ovome članku ne utječe na pravni značaj prijevozne isprave u smislu članka 1. stavka 6. ove Konvencije.

Article 12

Reservations in transport documents

1. The carrier is entitled to include in the transport document reservations concerning:

- (a) The dimensions, number or weight of the goods, if he has grounds to suspect that the particulars supplied by the shipper are inaccurate or if he had no reasonable means of checking such particulars, especially because the goods have not been counted, measured or weighed in his presence or because, without explicit agreement, the dimensions or weights have been determined by draught measurement;
- (b) Identification marks which are not clearly and durably affixed on the goods themselves or, if the goods are packed, on the receptacles or packagings;
- (c) The apparent condition of the goods.

2. If the carrier fails to note the apparent condition of the goods or does not enter reservations in that respect, he is deemed to have noted in the transport document that the goods were in apparent good condition.

3. If, in accordance with the particulars set out in the transport document, the goods are placed in a container or in the holds of the vessel and sealed by other persons than the carrier, his servants or his agents, and if neither the container nor the seals are damaged or broken when they reach the port of discharge or the place of delivery, it shall be presumed that the loss or damage to the goods did not occur during carriage.

Article 13

Bill of lading

1. The originals of a bill of lading shall be documents of title issued in the name of the consignee, to order or to bearer.

2. At the place of destination, the goods shall be delivered only in exchange for the original of the bill of lading submitted initially; thereafter, further delivery cannot be claimed against other originals.

3. When the goods are taken over by the carrier, handing over the bill of lading to

Članak 12. **Rezerve u prijevoznim ispravama**

1. Prijevoznik ima pravo unijeti u prijevoznu ispravu rezerve :

- (a) glede dimenzija, broja ili težine robe, ako ima osnove sumnjati da su podaci koje je dao krcatelj netočni ili ako nema razumnih metoda za provjeru tih podataka, naročito ako roba nije bila prebrojena, izmjerena ili izvagana u njegovoj nazočnosti ili ako su, bez izričitog sporazuma, dimenzije ili težina određeni mjerenjem prema gazu broda;
- (b) glede identifikacijskih oznaka koje nisu jasno i trajno pričvršćene na samu robu ili, ako je roba pakirana, na spremnike ili ambalažu;
- (c) glede stanja robe prema vanjskom izgledu.

2. Ako prijevoznik propusti zabilježiti vanjsko stanje robe ili ne stavi primjedbu u tom pogledu, smatrat će se da je u prijeveznoj ispravi zabilježio da je stanje robe prema vanjskom izgledu dobro.

3. Ako je, u skladu s podacima navedenima u prijeveznoj ispravi, roba smještena u kontejner ili skladište broda, a zapečatila ju je osoba koja nije prijevoznik, njegovi radnici ili opunomoćnici te ako ni kontejner niti pečati nisu oštećeni ili slomljeni prilikom dolaska u luku iskrcaja ili mjesto isporuke, smatrat će se da gubitak ili oštećenje robe nisu nastali za vrijeme prijevoza.

Članak 13. **Teretnica**

1. Izvornici teretnice su vrijednosni papiri koji glase na ime primatelja, po naredbi ili na donositelja.

2. Na odredištu će se roba isporučiti samo u zamjenu za prethodno predočeni izvornik teretnice; nakon čega se više ne može zahtijevati isporuka roba na temelju ostalih izvornika.

3. Kada je robu preuzeo prijevoznik, predaja teretnice osobi koju teretnica ovlašćuje

a person entitled thereby to receive the goods has the same effects as the handing over of the goods as far as the acquisition of rights to the goods is concerned.

4. If the bill of lading has been transferred to a third party, including the consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods therein, proof to the contrary of the presumption set out in article 11, paragraph 3, and article 12, paragraph 2, shall not be admissible.

CHAPTER IV

RIGHT TO DISPOSE OF THE GOODS

Article 14

Holder of the right of disposal

1. The shipper shall be authorized to dispose of the goods; in particular, he may require the carrier to discontinue the carriage of the goods, to change the place of delivery or to deliver the goods to a consignee other than the consignee indicated in the transport document.

2. The shipper's right of disposal shall cease to exist once the consignee, following the arrival of the goods at the scheduled place of delivery, has requested delivery of the goods and,

- (a) where carriage is under a consignment note, once the original has been handed over to the consignee;
- (b) where carriage is under a bill of lading, once the shipper has relinquished all the originals in his possession by handing them over to another person.

3. By an appropriate entry in the consignment note, the shipper may, when the consignment note is issued, waive his right of disposal to the consignee.

Article 15

Conditions for the exercise of the right of disposal

The shipper or, in the case of article 14, paragraphs 2 and 3, the consignee, must, if he wishes to exercise his right of disposal:

na preuzimanje robe ima u smislu stjecanja prava na robu isti učinak kao i sama predaja robe.

4. Ako je teretnica prenesena na treću osobu, uključujući primatelja, koja je djelovala u dobroj vjeri, pouzdajući se u opis robe naveden u teretnici, nije dopušten protudokaz glede pretpostavke iz članka 11. stavka 3. i članka 12. stavka 2.

POGLAVLJE IV

PRAVO RASPOLAGANJA ROBOM

Članak 14.

Nositelj prava raspolaganja

1. Krcatelj ima pravo raspolaganja robom; osobito može zahtijevati od prijevoznika da obustavi prijevoz robe, promijeni mjesto isporuke ili isporuči robu primatelju različitom od onoga koji je naveden u prijevoznoj ispravi.

2. Krcateljevo pravo raspolaganja prestaje čim primatelj, nakon prispjeća robe na predviđeno mjesto isporuke, zatraži isporuku robe, i

- (a) kada se prijevoz obavlja na osnovi teretnog lista, čim se izvornik uruči primatelju;
- (b) kada se prijevoz obavlja na osnovi teretnice, čim se krcatelj odrekao svih izvornika koje je posjedovao predajući ih drugoj osobi.

3. Odgovarajućom zabilješkom u teretnom listu, prilikom njegovog izdavanja, krcatelj se može odreći prava raspolaganja u korist primatelja.

Članak 15.

Uvjeti za ostvarivanje prava raspolaganja

Ako želi ostvariti svoje pravo raspolaganja, krcatelj, ili u slučaju iz članka 14. stavaka 2 i 3. primatelj, mora:

- (a) where a bill of lading is used, submit all originals prior to the arrival of the goods at the scheduled place of delivery;
- (b) where a transport document other than a bill of lading is used, submit this document, which shall include the new instructions given to the carrier;
- (c) compensate the carrier for all costs and damage incurred in carrying out instructions;
- (d) pay all the agreed freight in the event of the discharge of the goods before arrival at the scheduled place of delivery, unless the contract of carriage provides otherwise.

CHAPTER V

LIABILITY OF THE CARRIER

Article 16

Liability for loss

1. The carrier shall be liable for loss resulting from loss or damage to the goods caused between the time when he took them over for carriage and the time of their delivery, or resulting from delay in delivery, unless he can show that the loss was due to circumstances which a diligent carrier could not have prevented and the consequences of which he could not have averted.

2. The carrier's liability for loss resulting from loss or damage to the goods caused during the time before the goods are loaded on the vessel or the time after they have been discharged from the vessel shall be governed by the law of the State applicable to the contract of carriage.

Article 17

Servants and agents

1. The carrier shall be responsible for the acts and omissions of his servants and agents of whose services he makes use during the performance of the contract of carriage, when such persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

2. When the carriage is performed by an actual carrier in accordance with article

- (a) ako je izdana teretnica, predočiti sve izvornike prije dolaska robe na predviđeno mjesto isporuke;
- (b) ako je izdana prijevozna isprava koja nije teretnica, predočiti tu ispravu u kojoj se nalaze nove upute prijevozniku;
- (c) nadoknaditi prijevozniku svaki trošak i štetu koji nastanu prilikom izvršenja tih uputa;
- (d) u slučaju iskrcaja robe prije dolaska na predviđeno mjesto isporuke, platiti cjelokupni iznos ugovorene vozarine, osim ako ugovor o prijevozu ne predviđa drukčije.

POGLAVLJE V

ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA

Članak 16. Odgovornost za štetu

1. Prijevoznik je odgovoran za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe koji su nastali u vremenu od preuzimanja robe na prijevoz pa do njezine isporuke, ili koja proizlazi iz zakašnjenja u isporuci, ako ne dokaže da je šteta nastala uslijed okolnosti koje pažljivi prijevoznik nije mogao spriječiti i čije posljedice nije mogao izbjeći.

2. Odgovornost prijevoznika za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe koji su prouzročeni prije ukrcaja robe na brod ili nakon njezina iskrcaja s broda, uređuje se pravom države koje se primjenjuje na ugovor o prijevozu.

Članak 17. Radnici i opunomoćnici

1. Za radnje i propuste svojih radnika i opunomoćenika čije usluge koristi u izvršenju ugovora o prijevozu, prijevoznik odgovara kao da su te radnje i propusti njegovi vlastiti, ako te osobe djeluju u okviru svojega zaposlenja.

2. Kada prijevoz obavlja stvarni prijevoznik u skladu s člankom 4., prijevoznik

4, the carrier is also responsible for the acts and omissions of the actual carrier and of the servants and agents of the actual carrier acting within the scope of their employment.

3. If an action is brought against the servants and agents of the carrier or the actual carrier, such persons, if they prove that they acted within the scope of their employment, are entitled to avail themselves of the exonerations and limits of liability which the carrier or the actual carrier is entitled to invoke under this Convention.

4. A pilot designated by an authority and who cannot be freely selected shall not be considered to be a servant or agent within the meaning of paragraph 1.

Article 18

Special exonerations from liability

1. The carrier and the actual carrier shall be exonerated from their liability when the loss, damage or delay are the result of one of the circumstances or risks listed below:

- (a) acts or omissions of the shipper, the consignee or the person entitled to dispose of the goods;
- (b) handling, loading, stowage or discharge of the goods by the shipper, the consignee or third parties acting on behalf of the shipper or the consignee;
- (c) carriage of the goods on deck or in open vessels, where such carriage has been agreed with the shipper or is in accordance with the practice of the particular trade, or if it is required by the regulations in force;
- (d) nature of the goods which exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage (in volume or weight), or the action of vermin or rodents;
- (e) lack of or defective condition of packaging in the case of goods which, by their nature, are exposed to loss or damage when not packed or when the packaging is defective;
- (f) insufficiency or inadequacy of marks identifying the goods;
- (g) rescue or salvage operations or attempted rescue or salvage operations on inland waterways;
- (h) carriage of live animals, unless the carrier has not taken the measures or observed the instructions agreed upon in the contract of carriage.

2. When, in the circumstances of the case, damage could be attributed to one or

također odgovara za radnje i propuste stvarnog prijevoznika i njegovih radnika i opunomoćenika ako oni djeluju u okviru svojega zaposlenja.

3. Ako je protiv njih podnesena tužba, radnici i opunomoćenici prijevoznika ili stvarnog prijevoznika, ako dokažu da su radili u okviru svojega zaposlenja, imaju pravo koristiti se oslobođenjima od odgovornosti i ograničenjima odgovornosti na koje se prema ovoj Konvenciji imaju pravo pozvati prijevoznik ili stvarni prijevoznik.

4. Peljar kojega imenuje organ vlasti i kojega nije moguće slobodno odabrati ne smatra se radnikom ili opunomoćenikom u smislu stavka 1.

Članak 18. **Posebni slučajevi oslobođenja od odgovornosti**

1. Prijevoznik i stvarni prijevoznik oslobađaju se odgovornosti kada su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje posljedica jedne od dolje navedenih okolnosti ili rizika:

- (a) radnji ili propusta krcatelja, primatelja ili osobe koja je ovlaštena raspolagati robom;
- (b) rukovanja, ukrcaja, slaganja ili iskrcaja robe koje vrše krcatelj, primatelj ili treće osobe koje djeluju za račun krcatelja ili primatelja;
- (c) prijevoza robe na palubi ili na otvorenim brodovima kada je takav prijevoz ugovoren s krcateljem ili je u skladu s običajima u konkretnom prometu, ili ga nalažu važeći propisi;
- (d) prirode robe koja ju čini podložnom potpunom ili djelomičnom gubitku ili oštećenju, posebice lomu, hrđanju, truljenju, isušivanju, curenju, normalnom rasturu (na obujmu ili težini), ili djelovanju nametnika ili glodavaca;
- (e) nepostojanja ili manjkavosti ambalaže kod robe koja je po svojoj prirodi podložna gubitku ili oštećenju kada nije pakirana ili je ambalaža manjkava;
- (f) nedovoljnih ili neodgovarajućih identifikacijskih oznaka robe;
- (g) pomoći ili spašavanja ili pokušaja pomoći ili spašavanja u unutarnjim vodama;
- (h) prijevoza živih životinja, osim ako prijevoznik nije poduzeo mjere ili poštovao upute ugovorene u ugovoru o prijevozu.

2. Ako bi, ovisno o slučaju, šteta mogla nastati uslijed jedne ili više okolnosti ili

more of the circumstances or risks listed in paragraph 1 of the present article, it is presumed to have been caused by such a circumstance or risk. This presumption does not apply if the injured party proves that the loss suffered does not result, or does not result exclusively, from one of the circumstances or risks listed in paragraph 1 of this article.

Article 19

Calculation of compensation

1. Where the carrier is liable for total loss of goods, the compensation payable by him shall be equal to the value of the goods at the place and on the day of delivery according to the contract of carriage. Delivery to a person other than the person entitled is deemed to be a loss.

2. In the event of partial loss or damage to goods, the carrier shall be liable only to the extent of the loss in value.

3. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality at the place of delivery.

4. In respect of goods which by reason of their nature are exposed to wastage during carriage, the carrier shall be held liable, whatever the length of the carriage, only for that part of the wastage which exceeds normal wastage (in volume or weight) as determined by the parties to the contract of carriage or, if not, by the regulations or established practice at the place of destination.

5. The provisions of this article shall not affect the carrier's right concerning the freight as provided by the contract of carriage or, in the absence of special agreements in this regard, by the applicable national regulations or practices.

Article 20

Maximum limits of liability

1. Subject to article 21 and paragraph 4 of the present article, and regardless of the action brought against him, the carrier shall under no circumstances be liable for amounts exceeding 666.67 units of account per package or other shipping unit, or 2

jednog ili više rizika nabrojanih u stavku 1. ovoga članka, pretpostavlja se da je šteta prouzročena tom okolnošću ili tim rizikom. Ova pretpostavka ne vrijedi ako oštećena strana dokaže da pretrpljena šteta ne proizlazi, ili ne proizlazi isključivo, iz jedne od okolnosti ili jednog od rizika nabrojanih u stavku 1. ovoga članka.

Članak 19 **Obračun naknade štete**

1. Ako je prijevoznik odgovoran za cjelokupni gubitak robe, platit će naknadu štete koja odgovara vrijednosti robe na mjestu i na dan isporuke prema ugovoru o prijevozu. Isporuka robe neovlaštenoj osobi smatra se gubitkom.

2. Kod djelomičnog gubitka ili kod oštećenja robe prijevoznik odgovara samo do visine smanjene vrijednosti robe.

3. Vrijednost robe određuje se prema burzovnoj cijeni ili, ako ona ne postoji, prema njezinoj tržišnoj cijeni ili, ako ne postoje ni burzovna niti tržišna cijena, prema uobičajenoj vrijednosti robe iste vrste i kakvoće na mjestu isporuke.

4. U pogledu robe koja je po svojoj prirodi izložena rasturu za vrijeme prijevoza, prijevoznik, bez obzira na dužinu putovanja, odgovara samo za dio rastura koji prelazi normalni rastur (na obujmu ili težini) koji je određen među strankama ugovora o prijevozu, ili, ako ga stranke nisu odredile, onaj koji je određen propisima ili ustanovljenoj praksi na odredištu.

5. Odredbe ovoga članka ne utječu na pravo prijevoznika na vozarinu kako je predviđeno ugovorom o prijevozu, ili, ako ne postoji poseban sporazum u tom pogledu, kako je predviđeno nacionalnim propisima ili običajima koji se primjenjuju.

Članak 20. **Najviše granice odgovornosti**

1. Uz uvjet poštivanja odredbi članka 21. i stavka 4. ovoga članka, a bez obzira na tužbu pokrenutu protiv njega, prijevoznik ni u kojem slučaju ne odgovara za iznos koji prelazi 666,67 obračunskih jedinica po koletu ili drugoj jedinici tereta, ili 2 obračunske jedinice po kilogramu mase izgubljene ili oštećene robe, kako je naznačeno u prijevoznj ispravi, prema tome koji je iznos viši. Ako je koletu ili druga jedinica

units of account per kilogram of weight, specified in the transport document, of the goods lost or damaged, whichever is the higher. If the package or other shipping unit is a container and if there is no mention in the transport document of any package or shipping unit consolidated in the container, the amount of 666.67 units of account shall be replaced by the amount of 1,500 units of account for the container without the goods it contains and, in addition, the amount of 25,000 units of account for the goods which are in the container.

2. Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the packages or other shipping units enumerated in the transport document as packed in or on such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid, the goods in or on such article of transport are deemed one shipping unit. 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. In the event of loss due to delay in delivery, the carrier's liability shall not exceed the amount of the freight. However, the aggregate liability under paragraph 1 and the first sentence of the present paragraph shall not exceed the limitation which would be established under paragraph 1 for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

4. The maximum limits of liability mentioned in paragraph 1 do not apply:

- (a) where the nature and higher value of the goods or articles of transport have been expressly specified in the transport document and the carrier has not refuted those specifications, or
- (b) where the parties have expressly agreed to higher maximum limits of liability.

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

Article 21

Loss of right to limit liability

1. The carrier or the actual carrier is not entitled to the exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage if it is proved

tereta kontejner i ako se u prijeznoj ispravi ne spominje da su koletu ili jedinica tereta spremljeni u kontejner, iznos od 666,67 obračunskih jedinica zamjenjuje se iznosom od 1 500 obračunskih jedinica za kontejner bez robe, i dodatnim iznosom od 25 000 obračunskih jedinica za robu koja se nalazi u kontejneru.

2. Kada su kontejner, paleta ili slična prijeznoj naprava korišteni za spremanje robe, tada se koleta ili druge jedinice tereta za koje je u prijeznoj ispravi navedeno da su spakirani u ili na takvu napravu smatraju koletima ili jedinicama tereta. Osim u opisanom slučaju, roba koja se nalazi u ili na takvoj prijeznoj napravi smatrat će se jednom jedinicom tereta. U slučajevima kada je sama prijeznoj naprava izgubljena ili oštećena, takva će se naprava smatrati posebnom jedinicom tereta, ako ne pripada prijeznojniku ili ju prijeznojnik na drugi način nije pribavio.

3. U slučaju štete prouzročene zakašnjenjem u isporuci, odgovornost prijeznojnika ne prelazi iznos vozarine. Međutim, ukupna odgovornost prema stavku 1. ovoga članka i prvoj rečenici ovoga stavka neće prijeći granicu koja bi se na osnovi stavka 1. utvrdila za potpuni gubitak robe u svezi s kojom je takva odgovornost nastala.

4. Najviše granice odgovornosti navedene u stavku 1. ne primjenjuju se:

- (a) ako su priroda i viša vrijednost robe ili prijeznojnih naprava izričito navedeni u prijeznoj ispravi, a prijeznojnik te navode nije opovrgao, ili
- (b) ako su stranke izričito ugovorile više maksimalne granice odgovornosti.

5. Ukupan iznos koji za istu štetu naknađuju prijeznojnik, stvarni prijeznojnik i njegovi radnici i opunomoćenici ne smije prijeći najviše granice odgovornosti predviđene ovim člankom.

Članak 21

Gubitak prava na ograničenje odgovornosti

1. Prijeznojnik ili stvarni prijeznojnik nema pravo na oslobođenja od odgovornosti niti na ograničenja odgovornosti koja su predviđena ovom Konvencijom ili ugovorom

that he himself caused the damage by an act or omission, either with the intent to cause such damage, or recklessly and with the knowledge that such damage would probably result.

2. Similarly, the servants and agents acting on behalf of the carrier or the actual carrier are not entitled to the exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage, if it is proved that they caused the damage in the manner described in paragraph 1.

Article 22

Application of the exonerations and limits of liability

The exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage apply in any action in respect of loss or damage to or delay in delivery of the goods covered by the contract of carriage, whether the action is founded in contract, in tort or on some other legal ground.

CHAPTER VI

CLAIMS PERIOD

Article 23

Notice of damage

1. The acceptance without reservation of the goods by the consignee is *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods in the same condition and quantity as when they were handed over to him for carriage.

2. The carrier and the consignee may require an inspection of the condition and quantity of the goods on delivery in the presence of the two parties.

3. Where the loss or damage to the goods is apparent, any reservation on the part of the consignee must be formulated in writing specifying the general nature of the damage, no later than the time of delivery, unless the consignee and the carrier have jointly checked the condition of the goods.

o prijevozu ako se dokaže da je on sam prouzročio štetu radnjom ili propustom učinjenima bilo u namjeri da prouzroči takvu štetu ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati.

2. Isto tako, radnici ili opunomoćenici koji djeluju za račun prijevoznika ili stvarnog prijevoznika nemaju pravo na oslobođenja od odgovornosti niti na ograničenja odgovornosti predviđena ovom Konvencijom ili ugovorom o prijevozu ako se dokaže da su prouzročili štetu na način opisan u stavku 1.

Članak 22.

Primjena oslobođenja od odgovornosti i ograničenja odgovornosti

Oslobođenja od odgovornosti i ograničenja odgovornosti predviđena ovom Konvencijom ili ugovorom o prijevozu primjenjuju se na svaku tužbu zbog gubitka, oštećenja ili zakašnjenja u isporuci robe koja je predmet ugovora o prijevozu, bilo da se tužba temelji na ugovornoj ili deliktnoj odgovornosti ili ima neku drugu pravnu osnovu.

POGLAVLJE VI

ROKOVI ZA PODNOŠENJE ZAHTJEVA

Članak 23.

Prijava štete

1. Preuzimanje robe bez rezerve od strane primatelja predstavlja *prima facie* dokaz da je prijevoznik isporučio robu u istom stanju i u istoj količini u kojima mu je predana na prijevoz.

2. Prijevoznik i primatelj mogu prilikom isporuke robe zahtijevati provjeru njezina stanja i količine u nazočnosti obiju stranaka.

3. Kada su gubitak ili oštećenje robe vidljivi, primatelj mora najkasnije prilikom isporuke robe staviti rezervu u pisanom obliku navodeći podatke o općoj prirodi štete, osim ako su primatelj i prijevoznik zajednički provjerili stanje robe.

4. Where the loss or damage to the goods is not apparent, any reservation on the part of the consignee must be notified in writing specifying the general nature of the damage, no later than 7 consecutive days from the time of delivery; in such case, the injured party shall show that the damage was caused while the goods were in the charge of the carrier.

5. No compensation shall be payable for damage resulting from delay in delivery except when the consignee can prove that he gave notice of the delay to the carrier within 21 consecutive days following delivery of the goods and that this notice reached the carrier.

Article 24

Limitation of actions

1. All actions arising out of a contract governed by this Convention shall be time-barred after one year commencing from the day when the goods were, or should have been, delivered to the consignee. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

2. The person against whom an action is instituted may at any time during the limitation period extend that period by a declaration in writing to the injured party. This period may be further extended by one or more further declarations.

3. The suspension and interruption of the limitation period are governed by the law of the State applicable to the contract of carriage. The filing of a claim in proceedings to apportion limited liability for all claims arising from an event having led to damage shall interrupt the limitation.

4. Any action for indemnity by a person held liable under this Convention may be instituted even after the expiry of the limitation period provided for in paragraphs 1 and 2 of the present article, if proceedings are instituted within a period of 90 days commencing from the day on which the person instituting the action has settled the claim or has been served with process, or if proceedings are instituted within a longer period as provided by the law of the State where proceedings are instituted.

5. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counter-claim or set-off.

4. Kada gubitak ili oštećenje robe nisu vidljivi, primatelj mora najkasnije u roku od 7 uzastopnih dana od dana isporuke staviti rezervu u pisanom obliku navodeći podatke o općoj prirodi štete; u tom slučaju oštećena strana mora dokazati da je šteta nastala u vremenu u kojem je za robu bio zadužen prijevoznik.

5. Za štetu koja je posljedica zakašnjenja u isporuci neće se isplatiti naknada osim ako primatelj dokaže da je u roku od 21 uzastopnog dana nakon isporuke robe obavijestio prijevoznika o zakašnjenju i da je prijevoznik tu obavijest primio.

Članak 24.

Zastara

1. Nijedna tužba koja proizlazi iz ugovora na koji se primjenjuje ova Konvencija ne može se podnijeti nakon proteka roka od godinu dana od dana kada je roba isporučena ili je trebala biti isporučena primatelju. Dan s kojim rok zastare počinje teći ne uračunava se u taj rok.

2. Osoba protiv koje je podignuta tužba može bilo kada, dok teče rok zastare, produžiti taj rok pisanom izjavom oštećenoj strani. Ovaj se rok može dalje produžiti novom izjavom ili izjavama.

3. Zastoj ili prekid roka zastare uređuje pravo države koje se primjenjuje na ugovor o prijevozu. Podnošenje zahtjeva u sudskom postupku za utvrđivanje ograničene odgovornosti za sve tražbine proizašle iz događaja koji je prouzročio štetu prekida zastaru.

4. Osoba koja se na osnovi ove Konvencije smatra odgovornom može pokrenuti postupak za obeštećenje čak i nakon proteka zastarnog roka propisanog u stavcima 1. i 2. ovoga članka, ako je postupak pokrenut u roku od 90 dana računajući od dana kada je osoba koja pokreće postupak podmirila tražbinu odnosno od dana kada joj je dostavljena tužba, ili ako je postupak pokrenut unutar dužeg roka propisanog pravom države u kojoj se postupak pokreće.

5. Pravo na podnošenje tužbe koja je zbog proteka vremena postala nedopuštena ne može se ostvariti protutužbom ni prijebojem.

CHAPTER VII

LIMITS OF CONTRACTUAL FREEDOM

Article 25

Nullity of contractual stipulations

1. Any contractual stipulation intended to exclude or to limit or, subject to the provisions of article 20, paragraph 4, to increase the liability, within the meaning of this Convention, of the carrier, the actual carrier or their servants or agents, to shift the burden of proof or to reduce the periods for claims or limitations referred to in articles 23 and 24 shall be null and void. Any stipulation assigning a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier is also null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of the present article and without prejudice to article 21, contractual stipulations shall be authorized specifying that the carrier or the actual carrier is not liable for losses arising from:

- (a) an act or omission by the master of the vessel, the pilot or any other person in the service of the vessel, pusher or tower during navigation or in the formation or dissolution of a pushed or towed convoy, provided that the carrier complied with the obligations set out for the crew in article 3, paragraph 3, unless the act or omission results from an intention to cause damage or from reckless conduct with the knowledge that such damage would probably result;
- (b) fire or an explosion on board the vessel, where it is not possible to prove that the fire or explosion resulted from a fault of the carrier or the actual carrier or their servants or agents or a defect of the vessel;
- (c) the defects existing prior to the voyage of his vessel or of a rented or chartered vessel if he can prove that such defects could not have been detected prior to the start of the voyage despite due diligence.

CHAPTER VIII

SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 26

General average

Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage or national law regarding the calculation of the amount of damages and contributions payable in the event of general average.

POGLAVLJE VII

GRANICE SLOBODE UGOVARANJA

Članak 25.

Ništavost ugovornih odredbi

1. Ništava je i bez učinka svaka ugovorna odredba kojoj je cilj isključiti, ograničiti ili, osim u slučaju primjene odredbi članka 20. stavka 4., povećati u smislu ove Konvencije odgovornost prijevoznika, stvarnog prijevoznika, njihovih radnika ili opunomoćenika, prebaciti teret dokazivanja ili skratiti rokove za podnošenje zahtjeva ili zastarne rokove navedene u člancima 23. i 24. Svaka odredba kojom se na prijevoznika prenosi korist od osiguranja robe također je ništava i bez učinka.

2. Bez obzira na odredbe stavka 1. ovoga članka i bez utjecaja na odredbe članka 21., dopuštene su ugovorne odredbe koje predviđaju da prijevoznik ili stvarni prijevoznik nisu odgovorni za štetu proizašlu iz:

- (a) radnje ili propusta zapovjednika broda, peljara ili bilo koje druge osobe u službi broda, potiskivača ili tegljača za vrijeme plovidbe ili fomiranja ili raspuštanja potiskivanog ili tegljenog konvoja, pod uvjetom da je prijevoznik ispunio svoje obveze glede posade iz članka 3. stavka 3., osim ako su radnja ili propust učinjeni u namjeri da se šteta prouzroči ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati;
- (b) požara ili eksplozije na brodu, ako nije moguće dokazati da su požar ili eksplozija nastali krivnjom prijevoznika ili stvarnog prijevoznika ili njihovih radnika ili opunomoćenika ili uslijed mane broda;
- (c) mana koje su postojale prije putovanja njegovog, unajmljenog ili zakupljenog broda ako dokaže da te mane, unatoč dužnoj pažnji, nije bilo moguće otkriti prije početka putovanja.

POGLAVLJE VIII

DOPUNSKE ODREDBE

Članak 26.

Zajednička havarija

Ništa u ovoj Konvenciji ne sprječava primjenu odredbi ugovora o prijevozu ili nacionalnog prava na obračun visine štete i doprinosa koji se plaćaju u slučaju zajedničke havarije.

Article 27

Other applicable provisions and nuclear damage

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of inland navigation or maritime vessels.

2. The carrier shall be relieved of liability under this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation or other authorized person is liable for such damage pursuant to the laws and regulations of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 28

Unit of account

The unit of account referred to in article 20 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 20 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, in terms of the Special Drawing Rights, of a national currency of a Contracting State is to be calculated in accordance with the method of evaluation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions.

Article 29

Additional national provisions

1. In cases not provided for in this Convention, the contract of carriage is governed by the law of the State agreed by the Parties.

2. In the absence of such agreement, the law of the State with which the contract of carriage is most closely connected is to be applied.

3. It is to be presumed that the contract of carriage is most closely connected with the State in which the principal place of business of the carrier is located at the time when the contract was concluded, if the port of loading or the place where the goods are taken over, or the port of discharge or the place of delivery or the shipper's prin-

Članak 27

Ostale odredbe koje se primjenju i nuklearna šteta

1. Ovom Konvencijom ne mijenjaju se prava ili dužnosti prijevoznika koji su predviđeni međunarodnim konvencijama ili nacionalnim pravom glede ograničenja odgovornosti vlasnika brodova unutarnje ili pomorske plovidbe.

2. Prijevoznik je na osnovi ove Konvencije oslobođen odgovornosti za štetu prouzročenu nuklearnom nezgodom ako za takvu štetu, prema pravu i propisima države koji uređuju odgovornost na području nuklearne energije, odgovaraju poduzetnik nuklearnog postrojenja ili druga ovlaštena osoba.

Članak 28

Obračunska jedinica

Obračunska jedinica navedena u članku 20. ove Konvencije je Posebno pravo vučenja kako ga je definirao Međunarodni monetarni fond. Iznosi navedeni u članku 20. preračunavaju se u domaću valutu države na osnovi vrijednosti te valute na datum donošenja presude ili na datum koji su stranke sporazumno odredile. Vrijednost domaće valute države ugovarateljice izražene u Posebnim pravima vučenja obračunava se u skladu s metodom vrednovanja koju toga datuma primjenjuje Međunarodni monetarni fond za svoje operacije i transakcije.

Članak 29

Dodatni nacionalni propisi

1. U slučajevima koji nisu predviđeni ovom Konvencijom na ugovor o prijevozu primjenjuje se pravo države koje su dogovorile stranke.

2. Ako takav dogovor ne postoji, primjenjuje se pravo države s kojom je ugovor o prijevozu u najbližoj svezi.

3. Smatra se da je ugovor o prijevozu u najbližoj svezi s državom u kojoj se nalazi glavno poslovno sjedište prijevoznika u vrijeme sklapanja ugovora o prijevozu, ako se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja robe ili luka iskrcaja ili mjesto isporuke ili glavno poslovno sjedište krcatelja također nalaze u toj državi. Ako prijevoznik nema poslovno sjedište na kopnu, a ugovor o prijevozu je sklopio na svojem brodu, smatra

principal place of business is also located in that State. Where the carrier has no place of business on land and concludes the contract of carriage on board his vessel, it is to be presumed that the contract is most closely connected with the State in which the vessel is registered or whose flag it flies, if the port of loading or the place where the goods are taken over, or the port of discharge or the place of delivery or the shipper's principal place of business is also located in that State.

4. The law of the State where the goods are located governs the real guarantee granted to the carrier for claims set out in article 10, paragraph 1.

CHAPTER IX

DECLARATIONS CONCERNING THE SCOPE OF APPLICATION

Article 30

Carriage by way of specific inland waterways

1. Each State may, at the time of signing this Convention or of ratification, acceptance, approval or accession, declare that it will not apply this Convention to contracts relating to carriage by way of specific inland waterways situated on its territory and to which international rules of navigation do not apply and which do not constitute a link between such international waterways. However, such a declaration may not mention all main waterways of that State.

2. Where the purpose of the contract of carriage is the carriage of goods without transshipment both on waterways not mentioned in the declaration referred to in paragraph 1 of this article and on waterways mentioned in this declaration, this Convention equally applies to this contract, unless the distance to be travelled on the latter waterways is the longer.

3. When a declaration has been made according to paragraph 1, any other Contracting State may declare that it will not apply either the provisions of this Convention to the contracts referred to in this declaration. The declaration made in accordance with the present paragraph shall take effect at the time of entry into force of the Convention for the State which has made a declaration according to paragraph 1, but at the earliest at the time of entry into force of the Convention for the State which has made a declaration according to the present paragraph.

4. The declarations referred to in paragraphs 1 and 3 of this article may be with-

se da je ugovor u najbližoj svezi s državom u kojoj je brod upisan i pod čijom zastavom plovi, ako se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja robe, ili luka iskrcaja ili mjesto isporuke ili glavno poslovno sjedište krcatelja također nalaze u toj državi.

4. Stvarnopravno jamstvo prijevoznikovih tražbina iz članka 10. stavka 1. uređuje pravo države u kojoj se nalazi roba.

POGLAVLJE IX

IZJAVE KOJE SE ODOSE NA PODRUČJE PRIMJENE

Članak 30

Prijevoz na određenim unutarnjim plovnim putovima

1. Svaka država može prilikom potpisivanja, potvrđivanja, prihvata, odobrenja ove Konvencije ili pristupa ovoj Konvenciji, izjaviti da Konvenciju neće primjenjivati na ugovore koji uređuju prijevoz određenim unutarnjim plovnim putovima koji se nalaze na njezinom teritoriju i na koje se ne primjenjuju međunarodni propisi o plovidbi i koji ne povezuju takve međunarodne plovne putove. Međutim, takva se izjava ne može odnositi na sve glavne plovne putove te države.

2. Ako je predmet ugovora o prijevozu prijevoz robe bez prekrcaja na plovnim putovima koji nisu navedeni u izjavi iz stavka 1. ovoga članka i na tamo navedenim plovnim putovima, ova se Konvencija podjednako primjenjuje i na taj ugovor osim ako je udaljenost koju treba prijeći na potonjima veća.

3. Kada je izjava dana u skladu sa stavkom 1., bilo koja druga država ugovarateljica može izjaviti da ni ona neće primjenjivati odredbe ove Konvencije na ugovore navedene u toj izjavi. Izjava koja je dana u skladu s ovim stavkom proizvodit će učinak od trenutka kada Konvencija stupi na snagu za državu koja je dala izjavu u skladu sa stavkom 1., ali najranije od trenutka kada Konvencija stupi na snagu za državu koja je dala izjavu u skladu s ovim stavkom.

4. Izjave navedene u stavcima 1. i 3. ovoga članka mogu se u cijelosti ili djelomice

drawn in whole or in part, at any time, by notification to the depositary to that effect, indicating the date on which they shall cease to have effect. The withdrawal of these declarations shall not have any effect on contracts already concluded.

Article 31

National transport or transport free of charge

Each State may, at the time of the signature of this Convention, of its ratification, its approval, its acceptance, its accession thereto or at any time thereafter, declare that it will also apply this Convention:

- (a) to contracts of carriage according to which the port of loading or the place of taking over and the port of discharge or the place of delivery are located in its own territory;
- (b) by derogation from article 1, paragraph 1, to carriage free of charge.

Article 32

Regional provisions concerning liability

1. Each State may, at the time of signature of this Convention, or of its ratification, its approval, its acceptance, its accession thereto or at any time thereafter, declare that in respect of the carriage of goods between ports of loading or places where goods are taken over and ports of discharge or places of delivery, of which either both are situated on its own territory or one is situated on its own territory and the other on the territory of a State which has made the same declaration, the carrier shall not be liable for damage caused by an act or omission by the master of the vessel, pilot or any other person in the service of the vessel, pusher or tower during navigation or during the formation of a pushed or towed convoy, provided that the carrier complied with the obligations set out for the crew in article 3, paragraph 3, unless the act or omission results from an intention to cause damage or from reckless conduct with the knowledge that such damage would probably result.

2. The provision concerning liability referred to in paragraph 1 shall enter into force between two Contracting States when this Convention enters into force in the second State which has made the same declaration. If a State has made this declaration following the entry into force of the Convention for that State, the provision concerning liability referred to in paragraph 1 shall enter into force on the first day of the month following a period of three months as from the notification of the declara-

povući u bilo koje vrijeme priopćenjem depozitaru uz naznaku datuma kada one prestaju važiti. Povlačenje ovih izjava neće utjecati na već sklopljene ugovore.

Članak 31. Domaći ili besplatni prijevoz

Kada potpisuje, potvrđuje, odobrava ili prihvaća ovu Konvenciju ili joj pristupa, ili bilo kada nakon toga, država može izjaviti da će Konvenciju također primjenjivati:

- (a) na ugovore o prijevozu prema kojima se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja i luka iskrcaja ili mjesto isporuke nalaze na njezinom teritoriju;
- (b) derogirajući članak 1. stavak 1., na besplatni prijevoz.

Članak 32. Regionalne odredbe o odgovornosti

1. Kada potpisuje, potvrđuje, odobrava ili prihvaća ovu Konvenciju ili joj pristupa, ili bilo kada nakon toga, svaka država može izjaviti da u slučaju prijevoza robe između luka ukrcaja ili mjesta preuzimanja robe i luka iskrcaja ili mjesta isporuke, od kojih se ili oboje nalaze na njezinom teritoriju ili se jedno nalazi na njezinom teritoriju a drugo na teritoriju države koja je dala istu izjavu, prijevoznik nije odgovoran za štetu prouzročenu radnjom ili propustom zapovjednika broda, peljara ili druge osobe u službi broda, potiskivača ili tegljača za vrijeme plovidbe ili formiranja potiskivanog ili tegljenog konvoja, pod uvjetom da je prijevoznik ispunio obveze iz članka 3. stavka 3. glede posade, ako radnja ili propust nisu učinjeni u namjeri da se takva šteta prouzroči ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati.

2. Odredba o odgovornosti navedena u stavku 1. stupit će na snagu između dviju država ugovarateljica kada ova Konvencija stupi na snagu u drugoj državi koja je dala istu izjavu. Ako je država ovu izjavu dala nakon što je za nju Konvencija stupila na snagu, odredba o odgovornosti iz stavka 1. stupit će na snagu prvoga dana u mjesecu koji slijedi nakon proteka roka od 3 mjeseca od podnošenja izjave depozitaru. Odredba

tion to the depositary. The provision concerning liability shall be applicable only to contracts of carriage signed after its entry into force.

3. A declaration made in accordance with paragraph 1 may be withdrawn at any time by notification to the depositary. In the event of withdrawal, the provisions concerning liability referred to in paragraph 1 shall cease to have effect on the first day of the month following the notification or at a subsequent time indicated in the notification. The withdrawal shall not apply to contracts of carriage signed before the provisions concerning liability have ceased to have effect.

CHAPTER X

FINAL PROVISIONS

Article 33

Signature, ratification, acceptance, approval, accession

1. This Convention shall be open for signature by all States for one year at the headquarters of the depositary. The period for signature shall start on the day when the depositary states that all authentic texts of this Convention are available.

2. States may become Parties to this Convention:

- (a) by signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
- (b) by signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval;
- (c) by accession after the deadline set for signature.

3. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the depositary.

Article 34

Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiration of a period of three months as from the date on which five States have signed this Convention without any reservation as to ratification, acceptance or ap-

o odgovornosti primjenjivat će se samo na ugovore o prijevozu koji su potpisani nakon njezina stupanja na snagu.

3. Izjavu koja je dana u skladu sa stavkom 1. moguće je bilo kada povući priopćenjem depozitaru. U slučaju povlačenja, odredba o odgovornosti navedena u stavku 1. prestaje važiti prvoga dana u mjesecu koji slijedi nakon priopćenja ili kasnijeg datuma navedenog u priopćenju. Povlačenje neće utjecati na ugovore o prijevozu koji su potpisani prije nego što su odredbe o odgovornosti prestale važiti.

POGLAVLJE X

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 33

Potpisivanje, potvrđivanje, prihvata, odobrenje, pristup

1. Ova će Konvencija biti otvorena za potpisivanje svim državama godinu dana u sjedištu depozitara. Rok za potpisivanje počinje onoga dana kada depozitar ustanovi da su svi izvorni tekstovi Konvencije dostupni.

2. Države mogu postati strankama ove Konvencije:

- (a) potpisivanjem bez rezerve potvrđivanja, prihvata ili odobrenja;
- (b) potpisivanjem uz rezervu potvrđivanja, prihvata ili odobrenja koje slijedi potvrđivanje, prihvata ili odobrenje; ili
- (c) pristupom nakon što je prošao rok za potpisivanje.

3. Isprave o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupu pohranjuju se kod depozitara.

Članak 34

Stupanje na snagu

1. Ova Konvencija stupa na snagu prvoga dana u mjesecu koji slijedi nakon isteka roka od tri mjeseca od datuma kada ju je pet država potpisalo bez rezerve potvrđivanja,

proval or have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.

2. For each State which signs this Convention without any reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits the instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary after the entry into force of this Convention, the same shall enter into force on the first day of the month following the expiration of a period of three months as from the date of signing without any reservation as to ratification, acceptance or approval, or the deposit of the instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.

Article 35

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a State Party on the expiration of a period of one year following the date on which it entered into force for that State.

2. Notification of denunciation shall be deposited with the depositary.

3. The denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of a period of one year as from the date of deposit of the notification of denunciation or after a longer period referred to in the notification of denunciation.

Article 36

Review and amendment

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.

Article 37

Revision of the amounts for limitation of liability and unit of account

1. Notwithstanding the provisions of article 36, when a revision of the amount specified in article 20, paragraph 1, or the substitution of the unit defined in article 28 by another unit is proposed, the depositary shall, when not less than one fourth of the States Parties to this Convention so request, submit the proposal to all members of

prihvata ili odobrenja ili je kod depozitara pohranilo isprave o potvrđivanju, prijehu, odobrenju ili pristupu.

2. Za svaku državu koja, nakon njezina stupanja na snagu, potpiše ovu Konvenciju bez rezerve potvrđivanja, prijeha ili odobrenja ili kod depozitara pohrani ispravu o potvrđivanju, prijehu, odobrenju ili pristupu, ova Konvencija stupa na snagu prvoga dana u mjesecu koji slijedi nakon isteka roka od tri mjeseca od datuma potpisivanja bez rezerve potvrđivanja, prijeha ili odobrenja, ili polaganja isprave o potvrđivanju, prijehu, odobrenju ili pristupu.

Članak 35. Otkazivanje

1. Država stranka može otkazati ovu Konvenciju nakon isteka roka od godine dana od datuma njezina stupanja na snagu za tu državu.

2. Priopćenje o otkazu pohranjuje se kod depozitara.

3. Otkazivanje proizvodi učinak prvoga dana u mjesecu koji slijedi nakon isteka roka od godine dana od polaganja priopćenja o otkazivanju ili nakon duljeg perioda navedenog u priopćenju o otkazivanju.

Članak 36. Izmjene i dopune

Na zahtjev najmanje jedne trećine država ugovarateljica ove Konvencije depozitar će sazvati konferenciju država ugovarateljica radi njezine izmjene ili dopune.

Članak 37. Izmjena iznosa ograničenja odgovornosti i obračunske jedinice

1. Kada je predložena izmjena iznosa iz članka 20. stavka 1. ili zamjena jedinice definirane u članku 28. drugom jedinicom, depozitar će, bez obzira na odredbe članka 36., na zahtjev najmanje jedne četvrtine država stranaka ove Konvencije, dostaviti prijedlog svim članovima Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu,

the United Nations Economic Commission for Europe, the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Danube Commission and to all Contracting States and shall convene a conference for the sole purpose of altering the amount specified in article 20, paragraph 1, or of substituting the unit defined in article 28 by another unit.

2. The conference shall be convened at the earliest six months after the day on which the proposal was transmitted.

3. All Contracting States to this Convention are entitled to participate in the conference, whether or not they are members of the organizations referred to in paragraph 1.

4. The amendments shall be adopted by a majority of two thirds of the Contracting States to the Convention represented at the conference and taking part in the vote, provided that not less than one half of the Contracting States to this Convention are represented when the vote is taken.

5. During the consultation concerning the amendment of the amount specified in article 20, paragraph 1, the conference shall take account of the lessons drawn from the events having led to damage and in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

6.

(a) The amendment of the amount in accordance with this article may take effect at the earliest five years after the day on which this Convention was opened for signature and at the earliest five years after the day on which an amendment made previously in accordance with this article entered into force.

(b) An amount may not be so increased as to exceed the amount of the maximum limits of liability specified by this Convention, increased by six per cent per annum, calculated according to the principle of compound interest as from the day on which this Convention was opened for signature.

(c) An amount may not be so increased as to exceed the triple of the maximum limits of liability specified by this Convention.

7. The depositary shall notify all Contracting States of any amendment adopted in accordance with paragraph 4. The amendment is deemed to have been accepted after a period of eighteen months following the day of notification, unless during such

Središnje komisije za plovidbu Rajnom, Dunavske komisije te svim državama ugovarateljicama i sazvati konferenciju jedino radi izmjene iznosa navedenog u članku 20. stavku 1. ili radi zamjene jedinice definirane u članku 28. drugom jedinicom.

2. Konferencija će biti sazvana najranije šest mjeseci nakon dana kada je prijedlog dostavljen.

3. Sve države ugovarateljice ove Konvencije imaju pravo sudjelovati na konferenciji bez obzira jesu li članice organizacija navedenih u stavku 1.

4. Izmjene se usvajaju dvotrećinskom većinom država ugovarateljica Konvencije koje su nazočne na konferenciji i sudjeluju u glasovanju, pod uvjetom da najmanje jedna polovica država ugovarateljica ove Konvencije bude nazočna u vrijeme glasovanja.

5. Prilikom savjetovanja glede izmjena iznosa navedenih u članku 20. stavku 1. konferencija će uzeti u obzir iskustva s nezgodama koje su dovele do štete, a posebice visinu štete koja je tako nastala, promjene u novčanim vrijednostima kao i utjecaj predloženih izmjena na troškove osiguranja.

6.

- (a) Izmjena iznosa u skladu s ovim člankom imat će učinak najranije pet godina nakon dana otvaranja ove Konvencije za potpisivanje i najranije pet godina nakon stupanja na snagu ranije donesene izmjene u skladu s ovim člankom.
- (b) Iznos ne smije biti uvećan toliko da prelazi iznos najviših granica odgovornosti utvrđen ovom Konvencijom, uvećan za šest posto godišnje, izračunato na složenoj osnovi od dana kada je ova Konvencija otvorena za potpisivanje.
- (c) Iznos ne smije biti uvećan toliko da prelazi trostruki iznos najviših granica odgovornosti utvrđen ovom Konvencijom.

7. Depozitar će obavijestiti sve države ugovarateljice o svakoj izmjeni usvojenoj u skladu sa stavkom 4. Smatra se da je izmjena prihvaćena protekom roka od osamnaest mjeseci nakon obavijesti, osim ako u tom roku najmanje jedna četvrtina država koje

period not less than one fourth of the States which were Contracting States at the time of the decision concerning the amendment have informed the depositary that they will not accept that amendment; in such case, the amendment is rejected and does not enter into force.

8. An amendment which is deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States are bound by the amendment unless they denounce this Convention in accordance with article 35 not later than six months before the amendment enters into force. The denunciation takes effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted but the scheduled eighteen-month period for acceptance has not elapsed, a State which becomes a Contracting State during that period is bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period is bound by an amendment accepted in accordance with paragraph 7. In the cases cited in the present paragraph, a State is bound by an amendment as soon as it enters into force or as soon as this Convention enters into force for that State if this takes place subsequently.

Article 38

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Government of the Republic of Hungary.

2. The depositary shall:

- (a) communicate to all States which participated in the Diplomatic Conference for the Adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways, for checking, the present Convention in the official language version which was not available at the time of the Conference;
- (b) inform all States referred to under subparagraph (a) above of any proposal for the amendment of the text communicated in accordance with subparagraph (a) above;

su u vrijeme donošenja odluke o izmjeni bile države ugovarateljice ne obavijesti depozitara o neprihvatanju te izmjene. U tom slučaju izmjena se odbija i ne stupa na snagu.

8. Izmjena koja se smatra prihvaćenom u skladu sa stavkom 7. stupit će na snagu osamnaest mjeseci nakon njezina prihvaćanja.

9. Izmjena obvezuje sve države ugovarateljice ako ne otkazu ovu Konvenciju u skladu s člankom 35. najkasnije šest mjeseci prije stupanja te izmjene na snagu. Otkaz počinje djelovati nakon što izmjena stupi na snagu.

10. Ako je izmjena usvojena, a predviđeni rok od osamnaest mjeseci za njezino prihvaćanje još nije istekao, država koja u tom roku postane državom ugovarateljicom bit će obvezana izmjenom ako ona stupi na snagu. Država koja postane državom ugovarateljicom nakon proteka toga roka vezana je izmjenom prihvaćenom u skladu sa stavkom 7. U slučajevima navedenima u ovom stavku, država je obvezana izmjenom čim ona stupi na snagu ili čim ova Konvencija stupi na snagu za tu državu, ako je to kasnije.

Članak 38. Depozitar

1. Ova Konvencija bit će pohranjena kod Vlade Republike Mađarske.
2. Depozitar će:
 - (a) svim državama koje su sudjelovale na Diplomatskoj konferenciji o usvajanju Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima dostaviti na provjeru verziju Konvencije na službenom jeziku koja u vrijeme konferencije nije bila dostupna;
 - (b) izvještavati sve države navedene u točki (a) o svakom prijedlogu za izmjenu teksta dostavljenog u skladu s točkom (a);

- (c) establish the date on which all official language versions of this Convention have been brought into conformity with each other and are to be considered authentic;
- (d) communicate to all States referred to in subparagraph (a) above the date established in accordance with subparagraph (c) above;
- (e) communicate to all States which were invited to the Diplomatic Conference for the Adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways and to those which have signed this Convention or acceded thereto, certified true copies of this Convention;
- (f) inform all States which have signed this Convention or acceded to it:
 - (i) of any new signature, notification or declaration made, indicating the date of the signature, notification or declaration;
 - (ii) of the date of entry into force of this Convention;
 - (iii) of any denunciation of this Convention and of the date on which such denunciation is to take effect;
 - (iv) of any amendment adopted in accordance with articles 36 and 37 of this Convention and of the date of entry into force of such amendment;
 - (v) of any communication required under a provision of this Convention.

3. After the entry into force of this Convention, the depositary shall transmit to the Secretariat of the United Nations a certified true copy of this Convention for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

DONE AT Budapest on the twenty-second of June 2001 in a single original copy of which the Dutch, English, French, German and Russian texts are equally authentic.

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

- (c) odrediti datum kada su sve verzije na službenim jezicima ove Konvencije usklađene i mogu se smatrati izvornima;
- (d) priopćiti svim državama navedenima u točki (a) datum utvrđen u skladu s točkom (c);
- (e) dostaviti ovjerene prijepise ove Konvencije svim državama koje su bile pozvane na Diplomatsku konferenciju o usvajanju Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima i onima koje su Konvenciju potpisale ili joj pristupile;
- (f) izvijestiti sve države koje su potpisale ovu Konvenciju ili su joj pristupile:
 - (i) o svakom novom potpisu, priopćenju ili izjavi, uz naznaku datuma potpisivanja, priopćenja ili izjave;
 - (ii) o datumu stupanja na snagu ove Konvencije;
 - (iii) o svakom otkazivanju ove Konvencije i datumu kada će to otkazivanje proizvoditi učinak;
 - (iv) o svakoj izmjeni usvojenoj u skladu s člancima 36. i 37. ove Konvencije i datumu stupanja na snagu te izmjene.
 - (v) o svakom priopćenju koje nalaže neka odredba ove Konvencije.

3. Nakon stupanja na snagu ove Konvencije, depozitar će dostaviti ovjereni prijepis ove Konvencije Tajništvu Ujedinjenih naroda radi upisa i objavljivanja u skladu s člankom 102. Povelje Ujedinjenih naroda.

SASTAVLJENO u Budimpešti 22. lipnja 2001. u jednom izvornom primjerku čija je nizozemska, engleska, francuska, njemačka i ruska verzija jednako vjerodostojna.

U OVJERU GORNJEGA su niže potpisani opunomoćenici, na osnovu valjanih ovlaštenja svojih vlada, potpisali ovu Konvenciju.

FINAL ACT

OF THE DIPLOMATIC CONFERENCE FOR THE ADOPTION OF THE BUDAPEST CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY INLAND WATERWAYS (CMNI)

1. The Diplomatic Conference for the adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CMNI), organized under the joint auspices of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR), the Danube Commission (DC) and the United Nations Economic Commission for Europe (UN/ECE), was held in Budapest at the invitation of the Government of the Republic of Hungary from 25 September to 3 October 2000.

2. The following States were represented at the Conference by plenipotentiaries: Austria, Belgium, Bulgaria, Croatia, Czech Republic, France, Germany, Hungary, Luxembourg, Netherlands, Romania, Russian Federation, Slovakia, Switzerland.

3. The following States participated in the Conference as observers: Belarus, Turkey.

4. The Central Commission for the Navigation of the Rhine, the Danube Commission and the United Nations Economic Commission for Europe participated in the works of the Conference.

5. The Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail (OTIF) was represented at the Conference as an observer.

6. The following international non-governmental organizations participated in the Conference as observers: International Association for the Rhine Ships Register (IVR), International Union for Inland navigation (UINF), International Union of Marine Insurance (IUMI), "Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen" (VBW).

7. The Conference elected Mr. Serge SEGURA (France) as President of the Con-

ZAVRŠNI AKT

DIPLOMATSKE KONFERENCIJE O USVAJANJU BUDIMPEŠTANSKE KONVENCIJE O UGOVORU O PRIJEVOZU ROBE UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA (CMNI)

1. Diplomatska konferencija o usvajanju Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (CMNI) održana je pod zajedničkim okriljem Središnje komisije za plovidbu Rajnom (CCNR), Dunavske komisije (DC) i Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UN/ECE) u Budimpešti od 25. rujna do 3. listopada 2000. na poziv Vlade Republike Mađarske.

2. Sljedeće države bile su zastupljene na Konferenciji putem svojih opunomoćenika: Austrija, Belgija, Bugarska, Hrvatska, Češka Republika, Francuska, Njemačka, Mađarska, Luksemburg, Nizozemska, Rumunjska, Ruska Federacija, Slovačka, Švicarska.

3. Sljedeće države pristustvovala su Konferenciji kao promatrači: Belarus, Turska.

4. Središnja komisija za plovidbu Rajnom, Dunavska komisija i Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu sudjelovale su u radu Konferencije.

5. Međuvladina organizacija za međunarodni željeznički prijevoz (OTIF) prisustvovala je Konferenciji kao promatrač.

6. Sljedeće međunarodne nevladine organizacije prisustvovala su Konferenciji kao promatrači: Međunarodno udruženje rajnskog registra brodova (IVR), Međunarodna unija unutarnje plovidbe (UINF), Međunarodna unija pomorskog osiguranja (IUMI), Udruga za europsku unutarnju plovidbu i plovne putove (VBW).

7. Za predsjednika Konferencije izabran je gospodin Serge SEGURA (Francuska),

ference, Mr. Árpád PRANDLER (Hungary) and Mr. Alexandru Serban CUCU (Romania) as Vice-Presidents.

8. Mr. Walter MÜLLER (Switzerland) was elected Rapporteur of the Conference.

9. The Credentials Committee was composed of Mr. Hellmuth STRASSER (Austria), Chairman, Mr. Johannes KUNZ (Switzerland) and Mr. Petr HRON (Czech Republic).

In accordance with the rules of procedure of the Conference, the Credentials Committee examined the credentials of the representatives of the States referred to in paragraph 2 above and reported to the Conference, which noted that the credentials had been submitted in due form.

10. The executive secretariat of the Conference was ensured jointly by the secretariat of CCNR, the secretariat of DC and the secretariat of UN/ECE. Mr. Albert BOUR (CCNR) was designated the executive secretary of the Conference.

11. The Conference adopted the agenda submitted by the executive secretariat (CMNI/CONF(00)1-ECE/TRANS/CMNI/CONF/1).

12. The Conference adopted the rules of procedure (CMNI/CONF(00)1-Add.1-ECE/TRANS/CMNI/CONF/1/Add.1) proposed by the executive secretariat.

13. The Drafting Committee was chaired by Ms. Beate CZERWENKA (Germany).

14. The Conference based its discussions on the text of the draft Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CMNI) prepared by the Preparatory Committee of governmental experts established jointly by CCNR, the Danube Commission and UN/ECE (document CMNI/CONF (99)2-ECE/TRANS/CMNI/CONF/2).

15. FOLLOWING THE DEBATE, THE CONFERENCE ADOPTED UNANIMOUSLY THE BUDAPEST CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY INLAND WATERWAYS (CMNI) (ANNEXED DOCUMENT CMNI/CONF(99)2/FINAL-ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL) IN ENGLISH, FRENCH, GERMAN AND RUSSIAN.

a za potpredsjednike gospodin Árpád PRANDLER (Mađarska) i gospodin Alexandru Serban CUCU (Rumunjska).

8. Gospodin Walter MÜLLER (Švicarska) izabran je za izvjestitelja Konferencije.

9. Komisiju za vjerodajnice sačinjavali su gospodin Hellmuth STRASSER (Austrija), predsjednik, gospodin Johannes KUNZ (Švicarska) i gospodin Petr HRON (Češka Republika).

U skladu s pravilima rada Konferencije, Komisija za vjerodajnice provjerila je vjerodajnice predstavnika država navedenih u stavku 2. i o tome izvijestila Konferenciju, koja je utvrdila da su vjerodajnice predane u propisanoj formi.

10. Izvršno tajništvo Konferencije zajednički su osigurali tajništvo CCNR -a, tajništvo DC-a i tajništvo UN/ECE-a. Gospodin Albert BOUR (CCNR) imenovan je izvršnim tajnikom Konferencije.

11. Konferencija je usvojila dnevni red koji je predložilo izvršno tajništvo (CMNI/CONF (00)1 -ECE/TRANS/CMNI/CONF/1).

12. Konferencija je usvojila pravila rada (CMNI/CONF (001)1-Add.1- ECE/TRANS/CMNI/CONF/1/Add.1) koja je predložilo izvršno tajništvo.

13. Odboru za donošenje nacrtu predsjedavala je gđa. Beate CZERWENKA (Njemačka).

14. Konferencija je temeljila svoju raspravu na tekstu nacrtu Konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (CMNI), koji je izradila Komisija za pripremu sastavljena od vladinih stručnjaka imenovanih zajednički od strane CCNR-a, Dunavske komisije i UN/ECE-a (dokument CMNI/CONF (99)2-ECE/TRANS/CMNI/CONF/2).

15. NAKON RASPRAVE, KONFERENCIJA JE JEDNOGLASNO USVOJILA BUDIMPEŠTANSKU KONVENCIJU O UGOVORU O PRIJEVOZU ROBE UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA (CMNI) (PRILOŽENI DOKUMENT CMNI/CONF(99)2/FINAL-ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL) NA ENGLISKOM, FRANCUSKOM, NJEMAČKOM I RUSKOM.

16. The Conference also adopted unanimously a resolution annexed to this Final Act.

17. In accordance with its article 38 the Convention will be deposited with the Government of the Republic of Hungary with the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Hungary.

The depositary will send certified true copies of this Final Act and of the resolution annexed thereto to all Governments which were invited to the Conference, as well as to the Central Commission for the Navigation of the Rhine, the Danube Commission and the United Nations Economic Commission for Europe.

18. The Convention will be open for signature by all States for one year at the headquarters of the depositary. In accordance with article 33 of the Convention, the period for signature of the Convention will start on the day when the depositary states that all the five authentic texts of the Convention are available.

19. Circumstances permitting, a ceremony of signature can then be organized in Budapest, at the invitation of the Government of the Republic of Hungary, in cooperation with the Central Commission for the Navigation of the Rhine, the Danube Commission and the United Nations Economic Commission for Europe.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned have subscribed their signatures below to this final Act.

DONE AT BUDAPEST this third day of October two thousand in a single original copy in the English, French, German and Russian languages, which will be deposited with the Government of the Republic of Hungary.

The President:

The Executive Secretary:

16. Konferencija je također jednoglasno donijela rezoluciju priloženu ovom Završnom aktu.

17. U skladu s njezinim člankom 38. Konvencija će biti pohranjena kod Vlade Republike Mađarske u sjedištu Ministarstva vanjskih poslova Republike Mađarske.

Depozitar će dostaviti ovjerene prijepise ovog Završnog akta i priložene mu rezolucije svim vladama koje su bile pozvane na Konferenciju, kao i Središnjoj komisiji za plovidbu Rajnom, Dunavskoj komisiji i Gospodarskoj komisiji Ujedinjenih naroda za Europu.

18. Konvencija će biti otvorena za potpisivanje svim državama godinu dana u sjedištu depozitara. U skladu sa člankom 33. Konvencije rok za potpisivanje Konvencije počinje s danom kada depozitar izjavi da je svih pet vjerodostojnih tekstova Konvencije dostupno.

19. Ako okolnosti dopuštaju, može se na poziv Vlade Republike Mađarske u suradnji sa Središnjom komisijom za plovidbu Rajnom, Dunavskom komisijom i Gospodarskom komisijom Ujedinjenih naroda za Europu organizirati u Budimpešti svečanost potpisivanja.

U OVJERU GORNJEGA su niže potpisani stavili svoje potpise na ovaj Završni akt.

SASTAVLJENO U BUDIMPEŠTI trećeg listopada dvijetisućite godine u jednom izvornom primjerku na engleskom, francuskom, njemačkom i ruskom jeziku, koji će biti pohranjeni kod Vlade Republike Mađarske.

Predsjednik:

Izvršni tajnik:

RESOLUTION ADOPTED BY THE CONFERENCE

The Diplomatic Conference organized jointly by the Central Commission for the Navigation of the Rhine, the Danube Commission and the United Nations Economic Commission for Europe for the adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways.

Recalling gratefully the amicable invitation of the Republic of Hungary, which acted as host to the Conference in Budapest.

Acknowledging its gratitude to the Government of the Republic of Hungary and the city of Budapest for the organization of the Diplomatic Conference and for their hospitality,

Expresses its sincere thanks to the Central Commission for Navigation of the Rhine, to the Danube Commission and to the United Nations Economic Commission for Europe for their cooperation and for the efforts they have made in assuring the success of the Conference.

Wishes that these three organizations continue their cooperation with the depositary having in mind the due fulfilment of the obligations set out in the Convention.

REZOLUCIJA USVOJENA NA KONFERENCIJI

Diplomatska konferencija koju su zajednički organizirale Središnja komisija za plovidbu Rajnom, Dunavska komisija i Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu u svrhu usvajanja Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima,

Prisjećajući se sa zahvalnošću prijateljskog poziva Republike Mađarske, koja je bila domaćin Konferencije u Budimpešti,

Odajući priznanje Vladi Republike Mađarske i gradu Budimpešti za organizaciju Diplomatske konferencije i za njihovo gostoprimstvo,

Izražava iskrenu zahvalnost Središnjoj komisiji za plovidbu Rajnom, Dunavskoj komisiji i Gospodarskoj komisiji Ujedinjenih naroda za Europu na suradnji i naporima koje su uložili kako bi osigurali uspjeh Konferencije,

Izražava želju da ove tri organizacije nastave suradnju s depozitarom radi urednog ispunjenja obveza predviđenih Konvencijom.

Preveli:

Vlatka Živojnović

Jadranski zavod HAZU

i

Dr. sc. Jasenko Marin, viši asistent

Jadranski zavod HAZU