

**Vojslav Borčić**

**UVOD**

**U KONVENCIJU UJEDINJENIH NARODA O MEĐUNARODNOM  
MULTIMODALNOM PRIJEVOZU ROBE**

**S tekstom konvencije na engleskom i hrvatskom jeziku**

## **Predgovor**

Svrha ovog djela je pružiti čitatelju teksta konvencije Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe u engleskom izvorniku i prijevodu na hrvatski jezik. Autor je prvi svoj prijevod objavio netom nakon potpisivanja konvencije 1980 godine. Taj je prijevod objavljen u broju 87 periodičnog časopisa Hrvatske Akademije znanosti i umjetnosti "Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja".

Hrvatski je prijevod dotjeran i prilagođen aktualnoj terminologiji. Samom tekstu prethode uvodna razmatranja koja olakšavaju čitanje konvencije. Djelo je prvenstveno namijenjeno studentima pravnog i drugih fakulteta koji slušaju kolegij "Pravo multimodalnog prijevoza" ali može korisno služiti i praktičarima koji se takvim prijevozima bave.

U te svrhe u prilogu su i isprave koje se danas rabe u multimodalnim prijevozima: FIATA-ina utrživa teretnica (FBL), BIMCO-va utrživa isprava za mješoviti prijevoz (COMBIDOC), BIMCO-va utrživa teretnica za mješoviti prijevoz (COMBICONBILL) u njihovoj engleskoj verziji.

## **Općenito**

Razvitak proizvodnje i razmjene dobara u prometu uvjetovalo je korištenje prijevoznih sredstava na način da sirovine i gotovi proizvodi stignu od proizvođača do potrošača, od "vrata do vrata", u posebnim napravama za spremanje ili konsolidiranje tereta, a u prvom redu u kontejnerima, paletama ili slično.

U prometnoj revoluciji glavna su karakteristika bili sustavi integralnog prijevoza koji se temelje na skupljanju prijevoznih jedinica, bez obzira radilo se o kontejnerima, paletama, RO-RO brodovima, nosačima barži (flash i splash, seabee, bacat), vagonima s kamionskim prikolicama (culeneyer), kamionima i prikolicama na željezničkim vagonima (hucke pack). Takvi sistemi prijevoza zahtijevaju koordinaciju svih prometnih oblika u prijevoznom lancu, a osnovna svrha im je, osim brza i kvalitetna prijevoza, osigurati sigurniji prijevoz s daleko nižim troškovima.

Za takvu vrstu prijevoza ima više naziva koji, mogu otvoriti vrata teoretskim raspravama. Naime, izraz mješoviti prijevoz (ili odgovarajući strani izraz za isti pojam "kombinirani"), koji je i najstariji za prijevoz obavljen s više raznih prijevoznih sredstava, nadomješten je tijekom razvoja izrazima: integralni, intermodalni i danas opće prihvaćenim multimodalni prijevoz. S pravna stajališta to je prijevoz koji se obavlja pomoću najmanje dva različita prijevozna sredstva na osnovi jednog ugovora i/ili jedne prijevozne isprave.

Izraz koji najviše odgovara takvom vidu prijevoza jeste mješoviti prijevoz, a usvojeni izraz multimodalni možemo zvati mnogonačinskim prijevozom. Ako se multimodalni prijevoz obavlja raznim prijevoznim sredstvima, a pri tome se na prijevoz primjenjuju pravila i propisi koji se odnose na pojedine grane radi se o mrežastom sustavu prijevoza (network), u kojem se svi uvjeti prijevoza, a posebice odgovornost poduzetnika prijevoza, reguliraju posebnim normama važećim za tu granu. Ako se na taj prijevoz primjenjuje samo jedan propis, multimodalni prijevoz postaje jedinstvenim s pravna gledišta.

### **Mrežasto reguliranje prava prijevoza robe**

Pravo prijevoza bilo je najprije regulirano u nacionalnim normama ali zbog neminovnosti međunarodna prijevoza, njegove univerzalnosti i sličnosti nacionalnih rješenja prerasta u međunarodno pravo. Sličnost i univerzalnost traže ujednačenje takva prava pa se stvara takvo unifikacijsko pravo u svakoj grani prijevoza.

### **Ujednačenje prava prijevoza morem**

Pravo prijevoza morem od najvećeg je utjecaja na pravo prijevoza uopće poglavito na mnogonačinski prijevoz posebice robe. Prva konvencija za ujednačenje prava prijevoza robe morem je Međunarodna konvencija za ujednačenje nekih pravila o teretnici - Bruxelles 25. kolovoza 1924. (Haška pravila). Odnosi se na prijevoze morem kada je izdana teretnica.

Konvencija je mijenjana dva puta. Prvi put Protokolom o izmjeni Međunarodne konvencije za ujednačenje nekih pravila o teretnici (1924) - Bruxelles 23. veljače 1968. (Visbyjska Pravila) koja za zemlje koje su ratificirale oba međunarodna ugovora čine izmijenjenu konvenciju o teretnici (Haško-Visbyjska Pravila).

Drugi put konvencija je izmijenjena Protokolom o izmjenama Međunarodne konvencije za ujednačenje nekih pravila o teretnici (1924) kako je izmijenjena Protokolom od 1968 - Bruxelles 21. prosinca 1979. Protokol od 1979 zove se i SDR Protokol jer uvodi kao obračunsku jedinicu posebna prava vučenja kako ih definira Međunarodni monetarni fond.

Na poticaj zemalja u razvoju 1978 godine potpisana je u Hamburgu konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem - Hamburg 31. ožujka 1978. (Hamburška pravila). Njome se stvara dvojni sustav prava prijevoza robe morem.

### **Ujednačenje prava prijevoza robe u drugim granama prijevoza**

Osnovni unifikacijski ugovor za prijevoz robe unutarnjim plovnim putovima je konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (CMN). Geneva 6. veljače 1959.

U prijevozima zrakom unifikacijske konvencije jednim aktom obuhvaćaju prijevoz robe, putnika i prtljage. Najstarija je Varšavska konvencija koje je pun naziv Konvencija za ujednačenje nekih pravila o međunarodnom prijevozu zrakom - Varšava, 12. listopada 1929. Varšavska je konvencija višekratno mijenjana i to:

- Protokolom o izmjeni od 28. rujna 1955. (Haški protokol)
- Dodatnom konvencijom - Guadalajara 18. rujna 1961.
- Protokolom o izmjeni - Guatemala 8. ožujka 1971.
- Protokolima o izmjeni br. 1, 2, 3 i 4 - Montreal 25. rujna 1975.
- Rezolucijom iz Montreala 25. rujna 1975.

U cestovnom prijevozu doneseni su:

- Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR) - Geneva 19. svibnja 1956.
- Protokol o izmjeni konvencije (SDR Protokol) - Geneva 10. listopada 1989.

U željezničkom prijevozu stare konvencije o prijevozu robe i putnika (CIM i CIV) donijete su još u prošlom stoljeću (1890) i do 1970 mijenjane više puta. Aktualna konvencija o tim prijevozima donijeta je 1980 godine. To je konvencija o međunarodnom prijevozu željeznicom (COTIF) - Bern 9. svibnja 1980.

Uz konvenciju su:

- Protokol o privilegijama i imunitetima međuvladine organizacije za međunarodni prijevoz željeznicom (OTIF).
- Dodatak A (CIV) za prijevoz putnika
- Dodatak B (CIM) za prijevoz robe
- Protokol o izmjeni konvencije - Bern, 20. prosinca 1990.

### **Autonomno pravo prijevoza robe**

Pravila koja stvaraju asocijacije prijevoznika, korisnika prijevoza, raznih sudionika u prijevozu, trgovačke i druge komore, banke, financijske ili osigurateljske udruge drugo su vrelo prava međunarodnih prijevoza velikog značenja.

Ta pravila se nekad izravno a nekad posredno odnose na prijevoze, nekad su opća za sve grane a nekad posebna za određenu granu. Nabrojiti ću najvažnije i najšire primjene. Pravila koja se primjenjuju u svim granama prijevoza su:

- Međunarodna pravila za tumačenje trgovačkih izraza (Incoterms)<sup>1</sup> koja tumače uobičajene kratice koje se rabe pri izvršenju međunarodnog distancijskog ugovora o distancijskoj kupnji i prodaji koja je nezamisliva bez prijevoza robe. Imaju karakter preporuke koja obvezuje stranke kada ih ugovorno prihvate. Incoterms je izdala 1936 a revidirala prvi put Međunarodna trgovačka komora u Parizu. Dopunjena su 1967 i 1980.

- Jedinствена pravila o ispravi za mješoviti prijevoz (ICC Rules) donijeta u Parizu 1975 koja su temelj Fiatove<sup>2</sup> teretnice za mješoviti prijevoz robe.

Vrlo je razvijeno i formularno pravo prijevoza robe.

Pravna osnova svaka prijevoza je ugovor. Ugovor o prijevozu u biti je neformalan, osim rijetkih izuzetaka, pa se zaključuje u svim mogućim oblicima: usmeno, konkludentnim činom i pisanim putem.

Međutim iako je pisani oblik rijetko konstitutivna značenja, on je gotovo uvijek nazočan *causa probandi*. Pisani oblik dokazuje postojanje, a nekad i sadržaj ugovora i potvrda je o primitku robe na prijevoz. Nekad nema ni takva pisana ugovora ali tada dokaznu funkciju preuzimaju prijevozne isprave: teretnica, teretni list ili putnička karta.

Budući da se u ugovorima o prijevozu rabe uvijek iste ili slične zaporkе o uvjetima i drugim bitnim sastojcima ugovora, u svakoj se grani prijevoza pojavljuje tipizirani ugovor ili isprave o prijevozu. Stvaraju se dakle obrasci koje stranke prihvaćaju u cijelosti ili djelomice ili ih dopunjuju. To nisu uvijek adhezijski ugovori ili generalna ponuda prijevoznika što se ne može reći za ispravu o prijevozu koja je obrazac prijevoznika i u kojoj su prava korisnika prijevoza na izmjene vrlo ograničene ili nikakva.

Najvažnija institucija koja se danas bavi izradom formularnih ugovora je BIMCO.<sup>3</sup> Ta se organizacija, osnovana kao udruga brodovlasnika, posebice se ističe u izradi brodarskih ugovora i teretnica. Od teretnica za mješoviti prijevoz važan je obrazac utržive teretnice za takav prijevoz-koje je kratica Combiconbill<sup>4</sup> a rađena je po spomenutim pravilima Međunarodne trgovačke komore.

<sup>1</sup> International rules for the interpretation of trade terms.

<sup>2</sup> FIATA - Fédération Internationale des Associations des Transporteurs et Assimilés, koja okuplja pretežito udruge otpremnika i otpremnike pojedince

<sup>3</sup> Kratica za Baltic and International Maritime Council (ranije Conference)

<sup>4</sup> Puni naziv teretnice je: Combined Transport Bill of Lading

Druga organizacija koja se pokazala vrlo aktivnom u ovoj dokumentarnoj djelatnosti je FIATA posebice od 1995 dalje kada je izradila čuvene otpremničke potvrde: FIATA FCT Certificate of transport ili potvrda o prijevozu robe i FCR certificate of receipt ili potvrda o primitku robe. 1970. FIATA izrađuje svoju teretnicu za mješoviti prijevoz, obrazac koji može biti utrživ (FIATA Negotiable Combined Transport Bill of Lading) isprava koja je uz BIMCO-vu teretnicu "COMBICONBILL" u najširoj porabi u mnogonačinskom prijevozu.

Međunarodni pomorski odbor (CMI) izradio je Opće uvjete o ispravi u mješovitom prijevozu (General Condition for a Combined Transport Document - UNIDOC).

## **Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe**

Potreba za međunarodnim unifikacijskim rješenjem problema mješovita prijevoza osjeća se intenzivnije od polovine 60-tih godina, što je posljedica nagla razvitka kontejnerskog prometa.

Na Nacrtu takvog međunarodnog ugovora radi Međunarodni pomorski odbor, ali početkom 1971. međunarodnu unifikaciju prava preuzimaju specijalizirane organizacije Ujedinjenih naroda. Tako Međunarodna pomorsko-savjetodavna organizacija (IMCO, sada IMO) - priprema Nacrt konvencije 1971. u suradnji s Ekonomskom komisijom Ujedinjenih naroda za Europu. Nacrt nema uspjeha i na osnovi rezolucije ekonomskog i socijalnog vijeća UN iz 1973 godine UNCTAD nastavlja rad na unifikaciji međunarodnih mješovitih prijevoza. Rezultat je Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu, koja je prihvaćena u Ženevi 24. svibnja 1980.

Međunarodna konvencija iz 1980. htjela je normirati mješoviti, integralni, intermodalni ili multimodalni<sup>5</sup> prijevoz jednim dokumentom. To je i učinjeno. Pri tome nije bilo moguće izbjeći utjecaj Hamburških pravila koja su bila prihvaćena dvije godine ranije i na koja se oslanjaju mnoga rješenja Konvencije o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe. Trebalo je međutim uskladiti odnos nove Konvencije s postojećim u pojedinim granama prijevoza.

Konvencija o međunarodnom multimodalnom prijevozu pokušala je to riješiti na ovaj način:

Prema članku 1. Konvencije "međunarodni multimodalni prijevoz" je prijevoz robe pomoću najmanje dva različita prijevozna sredstva na osnovi ugovora o multimodalnom prijevozu iz mjesta u državi gdje je poduzetnik multimodalnog prijevoza preuzeo robu do mjesta određenog za isporuku koje se nalazi u drugoj državi.

Pri donošenju Konvencije o međunarodnom multimodalnom prijevozu, dilemu o sukobu ove konvencije sa nekim postojećim unifikacijskim i domaćim aktima o unimodalnom prijevozu pokušao je riješiti članak 30. Konvencije.

Tim je članom predviđeno da Konvencija o međunarodnom multimodalnom prijevozu ne utječe na prava i obveze predviđene u međunarodnim konvencijama i nacionalnom pravu koji se odnosi na ograničenje odgovornosti vlasnika morskih i brodova unutrašnje plovidbe.

Nadalje, u tom je članku predviđeno da odredbe Konvencije o sudbenosti i arbitraži ne sprječavaju primjenu prinudnih propisa ostalih konvencija što su na snazi, ako se radi o sporu između stranaka koje imaju glavno poslovno sjedište u državama ugovornicama ove druge Konvencije.

Konvencija isključuje odgovornost za štete nastale uslijed nuklearne nezgode, ako je poduzetnik nuklearnog postrojenja odgovoran za štetu prema Pariškoj konvenciji od 19. srpnja 1960. (s izmjenama u Protokolu od 28. siječnja 1964.) ili Bečkoj konvenciji o-građanskoj odgovornosti za nuklearne štete od 21. svibnja 1963.

---

<sup>5</sup> Pri donošenju Konvencije alternirali su spomenuti nazivi

Odgovornost je isključena i kad je nacionalno pravo, koje regulira tu materiju, povoljnije za osobe koje mogu pretrpjeti štetu prema Pariškoj ili Bečkoj konvenciji.

Prijevoz stvari prema CMR ili CMI neće se smatrati međunarodnim multimodalnim prijevozom u smislu st.1. čl.1 Konvencije o međunarodnom multimodalnom prijevozu, ako su države ugovornice cestovne-ili željezničke konvencije obvezne primijeniti ih pri konkretnom prijevozu stvari.

Konvencija o međunarodnom multimodalnom prijevozu sadrži još jednu odredbu o pravima i obvezama prema postojećim konvencijama u čl.28. Kad su pokrenuti sudski ili arbitražni postupci u državi ugovornici, u predmetima međunarodnog multimodalnog prijevoza koji se prema Konvenciji o međunarodnom multimodalnom prijevozu odvija između dviju država od kojih je samo jedna ugovornica, a kada su obje države obvezne prema drugoj međunarodnoj konvenciji, sud ili arbitražer mogu suglasno toj obvezi primijeniti ove druge konvencije.

Konvencija o međunarodnom multimodalnom prijevozu je riješila pitanja koja su osnovna pri svakom međunarodnom prijevozu, a to su: polje primjene Konvencije, problemi određivanja subjekata i objekata, a naročito isprava o međunarodnom multimodalnom prijevozu, odgovornost poduzetnika pri prijevozu i osiguranje. Od tih pitanja (a Konvencija rješava i niz manje važnih) centralno mjesto ima odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza.

Konvencija je podijeljena u osam dijelova:

- opće odredbe
- isprave
- odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza
- odgovornost pošiljatelja
- zahtjevi i tužbe
- dodatne odredbe
- carinska pitanja
- zaključne odredbe

### **Opće odredbe**

Prvi dio sadrži definicije. Prema Konvenciji međunarodni multimodalni prijevoz robe je onaj koji se odvija na osnovi ugovora o takvu prijevozu s najmanje dva načina prijevoza a da se pri tome mjesto primitka robe i ono predaje nalaze u dvije različite države.

### **Poduzetnik multimodalnog prijevoza**

Misao voditelja Konvencije je stvaranje subjekta-organizatora mješovita prijevoza, kojeg će se odgovornost protezati na cijeli prijevozni put. U općim odredbama prvog dijela Konvencije u točki 2. stavak 1. definira se pojam poduzetnika multimodalnog prijevoza. Definicija glasi: "Poduzetnik multimodalnog prijevoza je svaka osoba koja je u svoje ime ili putom osobe koja radi u njeno ime zaključi ugovor o multimodalnom prijevozu, i koja djeluje kao nalogodavatelj a ne kao agent ili za račun pošiljatelja ili prijevoznika koji sudjeluje u operacijama multimodalnog prijevoza, i koja preuzima odgovornost za izvršenje ugovora".

Analizom ove definicije dolazi se do zaključka da je poduzetnik multimodalnog prijevoza osoba koja radi u svoje ime kao nalogodavatelj, zaključuje ugovor o multimodalnom prijevozu i preuzima odgovornost za izvršenje ugovora. Poduzetnik multimodalnog prijevoza glasom Konvencije, ne bi mogao biti agent ili osoba koja radi u ime i za račun pošiljatelja ili prijevoznika.

Drugi dio definicije može dovesti do razlika u tumačenju, jer dok je pojam agenta jasan (to je osoba koja radi u tuđe ime i za tuđi račun), riječ “za” ili “za račun” (u izvorniku “on behalf”) mogu stvarati nejasnoće, jer nije potpuno jasno radi li se o agentu ili komisionaru (otpremniku).

Zadržat ćemo se najprije na nedvojbenom dijelu definicije, a to je:

1. osoba koja radi u svoje ime,
2. osoba koja zaključuje ugovor o multimodalnom prijevozu i
3. osoba koja odgovara za izvršenje ugovora.

Ad.1. može biti fizička ili pravna osoba koja, da bi ispunila pretpostavku ad.2, mora imati pravnu i poslovnu sposobnost, a pri tome mora djelovati kao nalogodavatelj. Pretpostavka ad.3 propisuje odgovornost takva subjekta za izvršenje ugovora. Ako su ove 3 pretpostavke ispunjene, radi se o poduzetniku multimodalnog prijevoza. To glasom konvencijske definicije ne može biti agent ili zastupnik pošiljatelja ili prijevoznika, što ne znači da agent ili otpremnik ne mogu biti organizatori i poduzetnici multimodalnog prijevoza s punom odgovornošću, ako rade u svoje ime.

Veliku prednost ovdje ima i otpremnik. Brodari se rjeđe odlučuju na poduzimanje multimodalnog prijevoza mada se neka svjetska broderska društva isključivo time bave. Dobiva se dojam da su brodari skloniji prepustiti organizaciju takva prijevoza nekim od svojih agenata. Zračni pak prijevoznik rijeko kad poduzima multimodalni prijevoz zbog ograničene mogućnosti prijevoza spremnika u zrakoplovu. U vezi s izloženim zanimljiv je položaj prometnog agenta pri organizaciji multimodalnog prijevoza.-

Funkcija prometnog agenta, kao organizatora multimodalnog prijevoza, dolazi do puna izražaja kada se pojavljuje kao poduzetnik takva prijevoza. Pritom se mijenja njegov pravni položaj, jer kada je poduzetnik, radi u svoje ime i za svoj račun, a ne u tuđe ime i za tuđi račun kao u slučajevima klasičnih agencijskih poslova. Teoretski je moguća i situacija da on pri tome djeluje i u svoje ime, a za tuđi račun, poput komisionara ili otpremnika građanskog odnosno trgovačkog prava.

Prometni agent u ulozi poduzetnika multimodalnog prijevoza pojavljuje se kao nositelj prijevozna pothvata, koji koristi svoja ili tuđa prijevozna sredstva i svoje ili tuđe naprave za spremanje tereta, u prvom redu kontejnere. Pritom češći će biti slučaj da koristi i tuđa prijevozna sredstva i tuđe kontejnere, mada je lako moguća tendencija nabavljanja vlastitih kontejnera, zato što vlasnici kontejnera, u pravilu, ne dozvoljavaju njihov podnajam.

Valja razlikovati prometna agenta poduzetnika multimodalna prijevoza od agenta organizatora multimodalna prijevoza-da pažljivo vodi računa u kojem se kontekstu u Konvenciji taj izraz rabi.<sup>6</sup>

### **Isprave u multimodalnom prijevozu**

Poduzetnik u multimodalnom prijevozu izdati će po primitku robe ispravu o multimodalnom prijevozu koja će po izboru pošiljatelja biti utrživa ili neutrživa. Prema tekstu konvencije izdavanje isprave je kogentne naravi. Izdaje se na zahtjev pošiljatelja koji ima opciju birati između-negociabilne i nenegociabilne. Isprava nema

---

<sup>6</sup> Cfr. Borčić; “Poduzetnik multimodalnog prijevoza” - Pomorski zbornik br.26, Rijeka 1988 str. 309 i 310.



poseban naziv, ona je tek "Isprava o multimodalnom prijevozu" (Multimodal transport document).

Utrživa isprava može glasiti po naredbi ili na donositelja. Isprava po naredbi prenosi se naleđem (indosamentom) a ona na donositelja pukom predajom. Indosament može biti puni ili bianco. Isprava se može izdati u više izvornika. Ako ih se izdaje više mora se navesti broj izdanih primjeraka. Utrživa je isprava vrijednosni papir i kao neutrživa ima dokaznu snagu glede primitka robe i zaključenja ugovora o multimodalnom prijevozu robe. Članak 8 Konvencije ima pojedinosti o sadržaju isprave koje ipak ne moraju sve biti unesene ako bez njih isprava ispunja svoju osnovnu funkciju.

Kao i teretnica isprava o multimodalnom prijevozu može biti "čista" i s primjedbama. Primjedbe o netočnosti podataka ili nedostatku razumne provjere podataka, moraju biti obrazložene.

Isprava je predmnijeva o primitku robe od poduzetnika multimodalnog prijevoza kako je ona upisana. (praesumptio juris). Protudokaz poduzetnika multimodalna prijevoza nije dopušten ako se radi o utrživoj ispravi koja je prenijeta primatelju ili trećoj osobi u dobroj vjeri. Kada poduzetnik multimodalnog prijevoza namjerno unosi krive podatke u ispravu o multimodalnom prijevozu ne može se koristiti blagodatima ograničenja odgovornosti. Pošiljatelj jamči poduzetniku multimodalnog prijevoza točnost podataka o prirodi, oznakama, broju i količini robe koje je naveo u prijavi. Sukladno drugim konvencijama i nacionalnim pravima moguća je poraba i drugih isprava o multimodalnom prijevozu ili s tim u svezi.

### **Odgovornost**

Odgovornost prijevoznika za štete koje nastaju pri prijevozu uzima središnje mjesto u svakoj unifikaciji prava prijevoza. [tete koje nastaju pri prijevozu iste su u svakoj unimodalnoj-prijevoznoj grani a to su: manjak, gubitak, oštećenje i zakašnjenje pri isporuci. Konvencije za ujednačavanje prava govore o gubitku (loss) a pri tome obuhvaćaju i djelomični i potpuni gubitak. Mislim da je bolje rabiti izraz manjak umjesto djelomični gubitak. Uzroci štete nisu u pravilu bitni.

Opće pretpostavke odgovornosti za štetu su: štetna radnja, šteta i uzročna sveza između radnje i posljedice (štete). Sve to dakako pretpostavlja subjekte štetnika i oštećenog.

Kada se za odgovornost traži subjektivni odnos štetnika prema šteti, odgovornost se temelji na krivnji. U oblasti prijevoza robe temelj odgovornosti je u nekim granama prometa objektivna jer se zasniva samo na uzročnoj svezi između štetne radnje i štete, u drugima temelj je krivnja, u pravilu predmjevana.

U modernoj doktrini ima mišljenja da je presumirana krivnja tegotniji temelj odgovornosti od objektivne, no to ovisi o razlozima oslobođenja od odgovornosti ili prebacivanja tereta dokaza. Današnja stremljenja o temelju odgovornosti vojuju za predmnijevanu krivnju. U unimodalnim prijevozima pitanje temelja odgovornosti nije jednako riješeno. Kopneni prijevoz čvrsto stoji na temelju objektivne odgovornosti.

CMR predviđa klasične slučajeve oslobađanja od odgovornosti a to je kad se šteta može pripisati radnji ili propustu oštećenog, njegovim pogrešnim napucima, skrivenoj mani robe ili višoj sili.

CIM, koje je bitno obilježje detaljno normiranje, u razloge oslobođenja prijevoznika od odgovornosti predviđa djelo (ili propust) korisnika prijevoza,

nedovoljno pakiranje, prirodna svojstva robe, pogrešni podaci o teretu, činjenicu što se prevoze žive životinje ili što ukrcavanje ili iskrcavanje robe obavlja sam korisnik.

Prijevoznik pri objektivnoj odgovornosti mora dokazati postojanje događaja koji ga oslobađa odgovornosti, ali korisnik prijevoza može dokazati prijevoznikovu krivnju unatoč postojanju nekog od razloga za oslobađanje. Pri prijevozu robe morem, unutarnjim plovnim putovima i zrakom temelj odgovornosti je predmnjevana krivnja.

Najstarija konvencija za ujednačenje prijevoza morem su Haška pravila. Brodar (prijevoznik) oslobađa se odgovornosti ako dokaže uporabu dužne pozornosti (due diligence). Ima niz slučajeva kada brodaru treba dokazati krivnju (viša sila mane robe, skretanje radi spašavanja, ratnih događaja, štrajka, požara i sl.). Odgovara za radnje i propuste posade i osoba kojima se u poslovanju služi kao za vlastite osim u slučaju nautičke greške (u plovidbi i pri rukovanju brodom). Za požar odgovara na temelju dokazane krivnje ako je osobno kriv tj. ako je posljedica njegova čina ili propusta.

Dužnu pozornost brodar dokazuje ispravama o sposobnosti broda za plovidbu (sea worthiness). Isti je kriterij odgovornosti u Visbyjskim pravilima. Hamburška pravila također stoje na temelju predmnjevane krivnje ako brodar ne dokaže da je poduzeo razborite mjere (reasonable measures) radi izbjegavanja uzroka-štete i posljedice.

Dok Haška - Visbyjska pravila ne spominju zakašnjenje pri isporuci, Hamburška pravila to čine. Hamburška pravila mjenjaju načelo nautičke krivnje i odgovornosti za požar, pa se brodarova odgovornost širi i na osobe kojih usluge rabi. Predmnjevana je krivnja temelj odgovornosti i u Konvenciji o ugovoru o prijevozu robe u unutarnjim plovnim putovima (CMN) sa nizom izuzetaka kada brodaru valja krivnju dokazati.

I na kraju Varšavska konvencija o ujednačenju nekih pravila o prijevozu zrakom predviđa predmnjevanu krivnju prijevoznika pri odgovornosti za štete. Zračni prijevoznik mora dokazati poduzimanje potrebitih radnji (necessary measures) za izbjegavanje štete. Oslobađa ga uvijek djelo ili propust oštećenika.

Opseg odgovornosti u svim unimodalnim prijevozima obuhvaća stvarnu štetu (damnum emergens) i izmaklu dobit (lucrum cessans). Glede vremena odgovornosti podudarnosti su gotovo beziznimne. U pravilu prijevoznik odgovara od primitka do predaje. Gramatičko tumačenje konvencije o teretnici - od vitla do vitla - ili Hamburških pravila - od luke do luke - predmetom su drugačijih tumačenja o kojima nema mjesta raspre u tom uvodu. Logično tumačenje je da i pri prijevozu morem vrijeme odgovornosti traje od primitka do predaje.<sup>7</sup>

## **Odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza**

### **a) Vrijeme odgovornosti**

Članak 14. Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, predviđa da odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza traje od časa preuzimanja robe do časa njene predaje. Mjesto preuzimanja može se nalaziti bilo gdje, što ovisi o tome je li početna dionica u multimodalnom prijevozu pomorska, cestovna, željeznička, zračna ili unutarnje plovidbe. Isto vrijedi-za mjesto predaje.

---

<sup>7</sup> Tako poglavito kada je izdana teretnica "Primljeno radi ukrcavanja" (received for shipment) ili je ugovoreno mjesto preuzimanja ili isporuke koje nije ispod broskog vitla ili u luci.

Trajanje odgovornosti poduzetnika multimodalnog prijevoza oslanja se na članak 4. Hamburških pravila koja su inače bila uzor pri donošenju konvencije o multimodalnom prijevozu.

Konvencija je detaljno razradila vrijeme kada se smatra da poduzetnik multimodalnog prijevoza drži robu. Pored klasičnog primjera kada stvari predaje pošiljatelj, a preuzima primatelj, Konvencija dopušta mogućnost preuzimanja od treće osobe ili tijela vlasti, odnosno predaje trećoj osobi ili tijelu vlasti.

Članak 14. Konvencije ne isključuje mogućnost predaje stvari u javna skladišta, na trošak i rizik primatelja, ako postoji smetnja pri predaji. Mada konvencija analogno drugim prijevoznim unifikacijskim instrumentima ne ističe izričito da odgovornost traje i za vrijeme samog multimodalnog prijevoza, ne postoji mogućnost drugačijeg tumačenja.

b) Odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza za svoje službenike, - agente i ostale osobe -

Osobe kojima se u svom poslovanju služi poduzetnik multimodalnog prijevoza dijele se u dvije grupe: u prvu spadaju službenici i agenti poduzetnika multimodalnog prijevoza, a u drugu njegovi su-ugovornici njihovi službenici i agenti (primjerice unimodalni vozači i operatori terminalima).

Poduzetnik multimodalnog prijevoza odgovara za čine i propuste svojih službenika ili agenata kada rade u granicama svoje službe kao za vlastite radnje ili propuste. Na isti način odgovara i za čine i propuste svake druge osobe koje se uslugama koristi radi izvršenja ugovora o multimodalnom prijevozu, kada te osobe djeluju pri izvršenju ugovora (članak 15.).

Odgovornost službenika iz spomenutog članka 15 vezuje se uz gubitak prava na ograničenje odgovornosti, iz članka 21 Konvencije, Naime, osobe kojima se poduzetnik multimodalnog prijevoza služi ne mogu se koristiti blagodatima ograničenja odgovornosti ako se dokaže da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastali zbog namjerna čina takva službenika ili bezobzirno sa znanjem da je prijevozna šteta mogla vjerojatno nastati.

c) Temelj odgovornosti

U svakom sustavu unimodalna prijevoza osnovno pitanje je odgovornost za prijevozne štete, ali u multimodalnom prijevozu ima bitne specifičnosti. Naime, uz pitanje temelja odgovornosti, postavlja se ono jedinstvena ili mrežasta sustava odgovornosti. Ova je dilema bila prisutna u ranijim pokušajima unifikacije mješovitog prijevoza (u Nacrtu Konvencije UNIDROIT - Konvencije o ugovoru o međunarodnom mješovitom prijevozu robe 1965. i u Nacrtu tzv. Tokijskih pravila iz 1969.) pa je ostala do donošenja Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe.

Veliki je bio broj pobornika mrežaste odgovornosti (network principle). Prema tom sustavu, ako je poznato na kojem je dijelu puta nastala šteta, primjenjuje se onaj unifikacijski ili domaći propis koji regulira prijevoz na tom dijelu puta, znači, dolaze u obzir ranije spomenute unimodalne konvencije. To bi značilo da se u takvim slučajevima primjenjuje temelj, opseg i granica odgovornosti granske konvencije.

Suprotno je stajalište jedinstvene odgovornosti (UNIFORM LIABILITY) za cijeli prijevozni put. Pristalice jedinstvene odgovornosti tvrde da je ona jednostavnija i

da je daleko manje mogućnosti za izbijanje sporova među strankama, što je i točnije i suvremenije gledanje.

Ali, pored rada na nacrtima Konvencije o mješovitom prijevozu, sedamdesetih se godina odvijala jaka autonomna djelatnost na tom polju, jer je kombinirani prijevoz postao imperativ vremena. Tako je Međunarodna trgovačka komora u Parizu izdala 1973. Jedinствена pravila o ispravi mješovitog prijevoza. Pojedine organizacije, kao FIATA i BIMCO radile su posebice na sadržaju jedinstvene prijevozne isprave, tako da se unifikacija multimodalnog prijevoza kroz rad ovih dviju organizacija temeljila upravo na takvoj ispravi.

FIATA je 1970. izdala svoju teretnicu poznatu pod nazivom Combined Transport Bill of Lading, a BIMCO je izdao svoju teretnicu "COMBICONBILL" (Combined Transport Bill of Lading) 1971. Ove se dvije isprave gotovo isključivo primjenjuju danas, pa se odgovornost prijevoznika ravna prema mrežastom sustavu odgovornosti.

Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe iz 1980. prihvatila je jedinstveni temelj odgovornosti nezavisno o mjestu štete u lancu multimodalnog prijevoza.

Odstupanje od načela jedinstvene odgovornosti sadrži članak 19 Konvencije, koji govori o tzv. lokaliziranim štetama. Prema članku 19, ako do gubitka ili oštećenja dođe na posebno određenom putu multimodalnog prijevoza na kojem putu unimodalna konvencija važeća za tu dionicu ili kogentni domaći propisi predviđaju višu granicu odgovornosti od one predviđene Konvencijom o multimodalnom prijevozu, tada će se primijeniti granica odgovornosti unimodalne konvencije. Ovdje možemo primijetiti dvije stvari: Prvo, da se sustav mrežaste odgovornosti primjenjuje samo na štete gubitka i oštećenja, a ne na zakašnjenje, a drugo da se on primjenjuje samo pri ograničenju odgovornosti.

[to se sama temelja odgovornosti poduzetnika multimodalnog prijevoza tiče, on je određen u članku 16 Konvencije, a zasniva se na predmnjevanoj krivnji. To izlazi iz stavka 1. članka 16 gdje su nabrojene štete pri prijevozu kojeg stilizacija odgovara članku 5 Hamburških pravila. Poduzetnik multimodalnog prijevoza neće odgovarati ako dokaže da su on ili njegovi službenici poduzeli sve mjere koje se razborito mogu zahtijevati radi izbjegavanja događaja i njegovih posljedica. Treba imati na umu da prijevozniku nije lako dokazati poduzimanje svih mjera radi izbjegavanja štetnog događaja i posljedica što potvrđuje mišljenje kako je nekad teža odgovornost na osnovi predmnjevanje krivnje od objektivne odgovornosti.

U postupku dokazivanja nastanka štete i odgovornosti za nju, poduzetnik multimodalnog prijevoza mora dokazati poduzimanje svih razboritih mjera radi izbjegavanja štete, a korisnik prijevoza mora dokazati događaj koji je uzrokovao štetu.

Drugi stavak članka 16 Konvencije govori o zakašnjenju pri predaji, koje nastupa kada roba nije isporučena u ugovorenom roku, odnosno u roku kada je, prema okolnostima slučaj, morala biti isporučena. Slijedeći načela nekih unimodalnih konvencija, uključujući Hamburška pravila, Konvencija sadrži neoborivu predmnijevu (praesumptio iuris et de iure) da se stvari koje nisu predane u roku od 90 neprekidnih dana od dana kada su morale biti predane, mogu smatrati izgubljenima.

d) Usporedni uzroci šteta

Konvencija u svom članku 17 predviđa mogućnost podudaranja greške ili nemarnosti poduzetnika multimodalnog prijevoza, njegovih službenika ili agenata sa drugim razlogom koji uzrokuje gubitak, oštećenja ili zakašnjenja u predaji. U tom slučaju poduzetnik multimodalnog prijevoza odgovara samo za dio gubitka, oštećenja ili zakašnjenja koji se mogu pripisati njegovoj krivnji i onoj osoba koje za njega rade, dok se za razloge koji konkuriraju šteti, srazmjerno umanjuje njegova odgovornost.

#### e) Ograničenje odgovornosti poduzetnika multimodalnog prijevoza

U svim granama prijevoza vozari mogu ograničiti svoju odgovornost. Radi se o ograničenju visine odgovornosti što predviđa članak 18 Konvencije. Svaka unimodalna konvencija ima svoje granice ograničenja odgovornosti, a Konvencija iz 1980. je preuzela rješenja iz Hamburških pravila koja se predviđaju-prilikom prijevoza stvari u spremnicima.

Ograničenje odgovornosti poduzetnika multimodalnog prijevoza za zakašnjenje u predaji uzima za temelj vozarinu, analogno Hamburškim pravilima. Iznos ograničenja određen je posebnim pravima vučenja (Special Drawing Rights)<sup>8</sup> kako ih definira Međunarodni monetarni fond.

Visina je određena u iznosu 920 obračunskih jedinica po komadu ili drugoj jedinici tereta ili 2,75 obračunskih jedinica po kilogramu brutto težine izgubljene ili oštećene robe, već prema tome koji je od tih iznosa viši. Kad se za spremanje tereta uporabi kontejner, paleta ili slična prijevozna naprava, oni se smatraju komadom ili jedinicom tereta. Ako međunarodni multimodalni prijevoz ne uključuje, prema ugovoru, prijevoz stvari morem ili unutrašnjim plovnim putovima, iznos granice odgovornosti poduzetnika multimodalnog prijevoza ograničava se na 8,33 obračunskih jedinica po kilogramu brutto težine izgubljene ili oštećene robe.

Za zakašnjenje u predaji odgovornosti se ograničava na iznos koji je 2,5 puta veći od vozarine koja se plaća za zakašnjelu robu, ali koji iznos ne može prijeći ukupnu vozarinu koja se plaća prema ugovoru o međunarodnom multimodalnom prijevozu.

Ni u kojem slučaju ukupna odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza ne može prijeći granicu odgovornosti za potpuni gubitak stvari. Ugovorom između pošiljatelja i poduzetnika multimodalnog prijevoza mogu se predvidjeti više granice odgovornosti u ispravi o multimodalnom prijevozu. Obračunske jedinice, odnosno posebna prava vučenja, preračunavaju se u domaću valutu u skladu s vrijednošću takve valute na dan izricanja sudske ili arbitražne presude ili na dan koji je sporazumno utanačen od stranaka.

#### f) Lokalizirane štete

Članak 19 Konvencije predviđa norme koje se primjenjuju glede granice odgovornosti kada do gubitka ili oštećenja robe dođe na posebnom, točno određenom dijelu puta multimodalnog prijevoza. U tom slučaju, prema Konvenciji, primijeniti će se unimodalna konvencija ili prisilni domaći propisi kada oni predviđaju višu granicu odgovornosti od Konvencije o multimodalnom prijevozu. U tom pogledu, u unimodalnom prijevozu vlada velika šarolikost.

---

<sup>8</sup> Rabi se kratica SDR

Granica u Haškim pravilima bila je 100 engleskih funti za komad ili jedinicu tereta. S tim u svezi pojavljuje se pitanje vrijednosti engleske funte jer se 1924. godine zapravo radilo o zlatnim funtama.

Visbyjska pravila uzela su za obračunsku jedinicu količinu od 65,5 miligrama zlata finoće 900/1000 (poznatu pod nazivom POINCARÉ FRANAK). Prema toj Konvenciji, granice odgovornosti za komad ili jedinicu tereta iznosi 10.000 poincaré franaka, odnosno 30 franaka po kilogramu brutto težine.

Hamburška pravila prelaze na posebna prava vučenja i određuje granicu odgovornosti od 835 obračunskih jedinica po komadu ili jedinici tereta.

U unutarnjoj plovidbi prema CMN granica je 300 tzv. Germinal franaka za jedinicu tereta (10/31 gr. zlata finoće 900/1000).

Prema CIM-u, željeznički vozar odgovara do najviše 17 SDR za kilogram brutto težine koja nedostaje, a prema CMR-u do 25 Germinal franaka po kilogramu.

Varšavska konvencija i Haški protokol o zračnom prijevozu limitiraju odgovornost zračnog prijevoznika na 17 SDR (ranije 250 Poincaré franaka) po kilogramu.

#### g) Izvanugovorna odgovornost

Odredbe Konvencije o oslobođenju i ograničenju odgovornosti-primjenjuju se i kada se odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza zasniva na njegovoj izvanugovornoj obvezi. To vrijedi i za osobe kojima se služi pri izvršenju ugovora o multimodalnom prijevozu. Takva je odredba sadržana u članku 20 Konvencije koja dozvoljava da se blagodatima ograničenja koriste i osobe koje su djelovale u granicama svog poslovnog zadatka.

#### h) Gubitak prava na ograničenje odgovornosti

Konvencija ima odredbu o gubitku prava na ograničenje odgovornost, prema kojoj poduzetnik multimodalnog prijevoza se ne može koristiti ograničenjem odgovornosti ako se dokaže da je prijevozna šteta nastala zbog djela ili propusta poduzetnika multimodalnog prijevoza koji su izvršeni namjerno ili bezobzirno i sa znanjem da bi takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje vjerojatno mogli nastati. Pri tome nema problema ako se radi o namjeri, ali oni nastaju kada se tumači izraz "bezobzirno-i sa znanjem da bi takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje vjerojatno mogli nastati" ("... recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result"). Naime takav je izraz, koji se zasniva na engleskom COMMON LAW-u, teško svesti u pojmove kontinentalnog prava.

Neki autori stoje na stajalištu da takvo ponašanje nadilazi granice grube nepažnje ali da se pri tome ne radi o namjeri (dolus).<sup>9</sup> Ograničenjem odgovornosti poduzetnik multimodalnog prijevoza ne može se koristiti ni kada se radi o takvoj kvalificiranoj krivnji osoba kojima se u svom poslovanju služi, što je za njega otegotno, jer je krug osoba kojima se služi, kako smo vidjeli, široko određen. Opseg odgovornosti poduzetnika multimodalnog prijevoza obuhvaća stvarnu štetu i izmaklu dobit.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Ispitati Grabovac "Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, 1980. s komentarom", Split 1981, stranica 57. i 58.

<sup>10</sup> Cfr. Borčić i grupa autora "Pravo mješovitog i multimodalnog transporta" Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka 1990., str 67-87

## Zahtjevi i tužbe

U petom poglavlju Konvencije riješeno je pitanje rokova prosvjeda i zastare, sudbenosti i arbitraže. Pri tome bliska su rješenja Hamburških pravila. Prosvjed mora biti u pisanom obliku. Primatelj ga mora dati poduzetniku multimodalnog prijevoza navodeći prirodu gubitka ili oštećenja. [tete se dijele na vidljive i nevidljive o čemu ovise rokovi prosvjeda. Za uočljive štete taj je rok prvi radni dan koji slijedi dan predaje robe, a za neuočljive šest uzastopnih dana od predaje.

Pisani prosvjed nije potreban kada su poduzetnik multimodalnog prijevoza i primatelj zajednički utvrdili štetu. Izostanak prosvjeda je predmnjeva da je poduzetnik multimodalnog prijevoza predao robu u stanju u kojem ju je primio. Za zakašnjenje u isporuci rok za prosvjed je 60 dana od dana kada je roba predana primatelju ili kada je ovaj obaviješten da mu je roba stavljena na raspoložbu.

Konvencija predviđa i rok u kojem mora prosvjedovati poduzetnik multimodalnog prijevoza ako smatra da je do prijevozne štete došlo krivnjom ili nemarom pošiljatelja ili osoba kojima se ovaj služi. Taj je rok 90 susljednih dana od dana nastanka štete ili isporuke već prema tome koji je rok dulji.

Ako posljednji dan roka istječe neradna dana, rok prosvjeda produljuje se do prvog radnog dana. Prosvjed može biti predan agentu i službeniku poduzetnika multimodalnog prijevoza.

Zastara tražbina nastupa ako sudski ili arbitražni postupak nije pokrenut u roku o dvije godine od dana kada je roba predana ili trebala biti predana.

Zastarni rok moguće je produljiti pisanom izjavom tužitelja.<sup>11</sup>

Izbor suda koji će riješiti spor ostavljen je tužitelju između:

- suda sjedišta tuženika
- mjesta zaključenja ugovora ako tuženik tamo ima poslovno sjedište, podružnicu ili agenta.
- mjesto primitka ili predaje robe
- ugovoreno mjesto nadležna suda.

Jurisdikciju tih sudova obje stranke mogu ugovoriti i po nastanku spora. Takva-ugovorena nadležnost ne dira u sudbenost Država pri donošenju privremenih mjera ili mjera osiguranja. Ako su stranke u pisanom obliku predvidjele rješavanje spora arbitražom, izbor sjedišta arbitraže je isti bez obzira jesu li stranke zaključile kompromisornu klauzulu ili kompromis.

## Dodatne odredbe

U članku 28 Konvencije sadržana je odredba koja zapravo ju čini kogentnom za poduzetnika multimodalnog prijevoza. Svako utanačenje na štetu korisnika prijevoza apsolutno je ništavno. Pri tome to ne utječe na valjane odredbe ugovora. Isprava o multimodalnom prijevozu mora sadržati odredbu da je podvrgnuta

---

<sup>11</sup> Ovakav oblik produljenja ili zapravo prekida zastarna roka pismenom osobe koja stavlja zahtjev, znana su nekim nacionalnim zakonodavstvima kao primjerice talijanskom.

Konvenciji o multimodalnom prijevozu. Ništa u Konvenciji ne sprječava primjenu odredbe o likvidaciji zajedničke havarije koje su sadržane u ugovoru o multimodalnom prijevozu ili u nacionalnom pravu.

Konvencija o multimodalnom prijevozu ne mijenja prava i obveze iz Bruxelleskih konvencija za ujednačavanje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova iz 1924 i 1957, iz Londonske konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. te Ženevske konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika brodova unutarnje plovidbe od 1973, s njihovim izmjenama i dopunama.

Konvencija ne sprječava primjenu kogentnih propisa ostalih konvencija a poglavito ističe neodgovornost za nuklearne štete, ako je poduzetnik nuklearna pogona odgovoran prema Pariškoj konvenciji iz 1960 ili Bečkoj konvenciji iz-1963.

Obračunska jedinica u Konvenciji jesu posebna prava vučenja kako ih definira Međunarodni monetarni fond. Država ne-članica MMF može staviti rezervu u času potpisivanja ili potvrde ili prihvata konvencije odnosno pristupanja konvenciji da za obračunsku jedinicu uzima zlatne franke.

### **Carinska pitanja**

Ovo posebno poglavlje sastoji se od jednog članka koji upućuje na dodatak konvenciji, što se svodi na olakšanje carinskog postupanja i nije bitno za analizu same konvencije.

### **Zaključne odredbe**

Glavni tajnik Ujedinjenih naroda je depozitar Konvencije. Na konvenciju se ne mogu stavljati rezerve. Ona stupa na snagu 12 mjeseci nakon što ju potpišu vlade 30 zemalja bez uvjeta ratifikacije prihvaćanja ili odobrenja ili kada polože takve isprave kod depozitara. Izmjene konvencije može inicirati jedna trećina država ugovornica konvencije. Država može otkazati Konvenciju nakon isteka dvije godine od dana njena stupanja na snagu.

Konvencija nije ni danas stupila na snagu jer su je ratificirale tek sedam država.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Prema podacima iz kraja 1995 konvenciju je ratificiralo: Chile, Malawi, Mexico, Marocco, Rwanda, Senegal i Zambia.



# KONVENCIJA UJEDINJENIH NARODA O MEĐUNARODNOM MULTIMODALNOM PRIJEVOZU ROBE

## Države stranke ove konvencije, priznajući

- (a) da je međunarodni multimodalni prijevoz jedno od sredstava pojednostavljenja redovita širenja svjetske trgovine;
- (b) potrebu poticanja razvitka lakših, ekonomičnih i efikasnih usluga multimodalna prijevoza koje odgovaraju zahtjevima zainteresirane trgovine;
- (c) poželjnost osiguranja redovita razvitka lakših, ekonomičnih i efikasnih usluga multimodalna prijevoza koje odgovaraju zahtjevima zainteresirane trgovine;
- (d) poželjnost određivanja nekih pravila o prijevozu robe na osnovi ugovora o međunarodnom multimodalnom prijevozu, uključujući pravične odredbe o odgovornosti poduzetnika multimodalnog prijevoza;
- (e) potrebu da ova Konvencija ne spriječi primjenu međunarodnih konvencija ili nacionalnih propisa o uređenju i nadzoru prijevoznih operacija;
- (f) pravo svake Države regulirati i nadzirati poduzetnike i operacije multimodalna prijevoza i na nacionalnoj razini;
- (g) potrebu voditi računa o posebnim interesima i problemima zemalja u razvoju, primjerice, glede uvođenja novih tehnologija, sudjelovanja njihovih nacionalnih prijevoznika i poduzetnika u multimodalnim uslugama, efikasnosti cijena i najveće porabe domaće radne snage i osiguranja;
- (h) potrebu osiguranja ravnoteže interesa između davatelja i korisnika usluga multimodalna prijevoza;
- (i) potrebu pojednostavljenja carinskih postupaka uz potrebit obzir za probleme provoznih zemalja;
- sporazumjevši se o slijedećim temeljnim načelima:
- (a) da bi trebalo uspostaviti pravednu ravnotežu interesa između razvijenih i zemalja u razvoju i da bi u međunarodnom multimodalnom prijevozu trebalo postići pravičnu podjelu djelatnosti između tih skupina zemalja;
- (b) da bi trebalo održavati konzultacije o okvirima i uvjetima usluga prije i nakon uvođenja svake nove tehnologije u multimodalnom prijevozu robe, između poduzetnika multimodalnog prijevoza, krcatelja, krcateljskih tijela i odgovarajućih nacionalnih vlasti;
- (c) slobodi krcatelja pri izboru usluga multimodalnog ili unimodalnog prijevoza;
- (d) potrebi da se odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza prema ovoj Konvenciji temelji na načelu predmnijevane krivnje ili nemarnosti.
- Odlučile su zaključiti Konvenciju u te svrhe i sporazumjele se kako slijedi:

## DIO I - OPĆE ODREDBE

### Članak 1. - Definicije

U svrhe ove Konvencije:

1. "Međunarodni multimodalni prijevoz" je prijevoz robe pomoću najmanje dva različita načina prijevoza na osnovi ugovora o multimodalnom prijevozu iz mjesta u državi gdje je poduzetnik multimodalnog prijevoza preuzeo robu do mjesta određenog za isporuku koje se nalazi u drugoj državi. Operacije prihvatanja i isporuke robe poduzete radi izvršenja ugovora o unimodalnom prijevozu, kako su definirane u takvom ugovoru, ne smatraju se međunarodnim multimodalnim prijevozom.
2. "Poduzetnik multimodalnog prijevoza" je svaka osoba koja u svoje ime ili putom druge osobe koja radi u njeno ime zaključi ugovor o multimodalnom prijevozu i koja djeluje kao nalogodavatelj a ne kao agent ili u ime pošiljatelja ili vozara koji sudjeluje u multimodalnom prijevozu, i koja preuzima odgovornost za izvršenje ugovora.
3. "Ugovor o multimodalnom prijevozu" je pogodba kojom poduzetnik multimodalnog prijevoza preuzima obvezu izvršiti ili pobrinuti se za izvršenje međunarodnog multimodalnog prijevoza uz naplatu vozarine.
4. "Isprava o multimodalnom prijevozu" je isprava koja dokazuje postojanje ugovora o multimodalnom prijevozu, činjenicu da je poduzetnik multimodalnog prijevoza preuzeo robu i njegovu obvezu isporučiti robu suglasno uvjetima ugovora.
5. "Pošiljatelj" je svaka osoba koja ili u ime koje ili za račun koje je zaključen ugovor o multimodalnom prijevozu s poduzetnikom multimodalnog prijevoza ili svaka osoba koja je ili u ime koje ili za račun koje je roba stvarno predana poduzetniku multimodalnog prijevoza u svezi s ugovorom o multimodalnom prijevozu.
6. "Primatelj" je osoba ovlaštena preuzeti robu.
7. "Roba" obuhvaća kontejnere, palete ili slične naprave za prijevoz ili pakiranje, ako ih je pošiljatelj stavio na raspolaganje.
8. "Međunarodna konvencija" znači međunarodni sporazum zaključen između Država u pisanom obliku na koji se primjenjuje međunarodno pravo.

9. "Prinudno nacionalno pravo" znači svaku zakonsku normu koja se odnosi na prijevoz robe i koje odredbe ne mogu biti izmijenjene ugovornim utanačenjem na štetu pošiljatelja.
10. "Pisano" znači, inter alia, telegram ili teleks.

#### **Članak 2. - Polje primjene**

Odredbe ove Konvencije primjenjivat će se na sve ugovore o multimodalnom prijevozu između mjesta dviju Država kada se:

- (a) mjesto gdje poduzetnik multimodalnog prijevoza preuzima robu prema ugovoru o multimodalnom prijevozu nalazi u jednoj od Država Ugovornica, ili
- (b) mjesto gdje poduzetnik multimodalnog prijevoza mora predati robu prema ugovoru o multimodalnom prijevozu nalazi u jednoj od Država Ugovornica.

#### **Članak 3. - Obvezna primjena**

1. Kada je zaključen ugovor o multimodalnom prijevozu na koji se prema članku 2. primjenjuje ova Konvencija, odredbe ove Konvencije se obvezno primjenjuju na takav ugovor.
2. Ništa u ovoj Konvenciji ne ograničava pravo izbora pošiljatelja između multimodalnog i segmentiranog prijevoza.

#### **Članak 4. - Reguliranje i nadzor multimodalnog prijevoza**

1. Ova Konvencija ne utječe na primjenu niti je nespojiva s primjenom bilo koje međunarodne konvencije ili nacionalna zakona koji se odnose na reguliranje i nadzor prijevoznih operacija.
2. Ova Konvencija ne utječe na pravo svake Države da na nacionalnoj razini regulira i nadzire operacije multimodalnog prijevoza i poduzetnike multimodalnog prijevoza, uključujući pravo poduzimati, poglavito prije uvođenja novih tehnologija i usluga, mjere koje se odnose na konzultacije između poduzetnika multimodalnog prijevoza, krcatelja, krcateljskih organizacija i odgovarajućih nacionalnih vlasti o uvjetima pružanja usluga; izdavanje ovlaštenja poduzetnicima multimodalnog prijevoza; sudjelovanje u prijevozu; i na sve druge korake u nacionalnom gospodarskom i trgovačkom interesu.
3. Poduzetnik multimodalnog prijevoza podvrgnut je primjenljivim zakonima zemlje u kojoj djeluje i odredbama ove Konvencije.

## **DIO II - ISPRAVE**

#### **Članak 5. - Izdavanje isprave o multimodalnom prijevozu**

1. Kada poduzetnik multimodalnog prijevoza preuzme robu, mora izdati ispravu o multimodalnom prijevozu, koja može po izboru pošiljatelja, biti utrživa ili neutrživa,
2. Ispravu o multimodalnom prijevozu mora potpisati poduzetnik multimodalnog prijevoza ili od njega ovlaštena osoba.
3. Potpis isprave o multimodalnom prijevozu može biti vlastoručan, tiskan u faksimilu, perforiran, u obliku pečata, u simbolima ili učinjen drugim mehaničkim ili elektronskim sredstvom, ako to nije protivno pravu zemlje u kojoj je isprava o multimodalnom prijevozu izdana.
4. Ukoliko se pošiljatelj s time složi može se izdati neutrživa isprava o multimodalnom prijevozu uporabom bilo kojeg mehaničkog ili drugog sredstva koje evidentira da će podaci predviđeni u članku 8. biti sadržani u ispravi o multimodalnom prijevozu. U takvom će slučaju poduzetnik multimodalnog prijevoza, nakon preuzimanja robe, izdati pošiljatelju čitljivu ispravu koja sadrži tako evidentirane podatke, a takva će se isprava smatrati ispravom o multimodalnom prijevozu u smislu ove Konvencije.

#### **Članak 6. - Utrživa isprava o multimodalnom prijevozu**

1. Kada je isprava o multimodalnom prijevozu izdana u utrživom obliku:
  - (a) može glasiti po naredbi ili na donositelja
  - (b) ako glasi po naredbi, prenosiva je naleđem;
  - (c) ako glasi na donositelja, prenosiva je bez naleđa;
  - (d) ako je izdana u više izvornika, mora sadržavati podatke o broju izvornika;
  - (e) ako su izdani prijepisi, svaki prijepis mora biti označen riječima "neutrživi prijepis".
2. Isporuka robe može se zahtijevati od poduzetnika multimodalnog prijevoza ili osobe koja za njega radi jedino uz predaju utržive isprave o multimodalnom prijevozu uredno indosirane kad je to potrebno.
3. Poduzetnik multimodalnog prijevoza bit će oslobođen obveze isporuke robe kad je utrživa isprava o multimodalnom prijevozu izdana u više izvornika, ako su on ili osoba koja za njega radi isporučili robu u dobroj vjeri uz predaju jednog od izvornika.

#### **Članak 7. - Neutrživa isprava o multimodalnom prijevozu**

1. Kad je izdana isprava o multimodalnom prijevozu u neutrživom obliku, ona mora sadržavati ime primatelja.
2. Poduzetnik multimodalnog prijevoza bit će oslobođen obveze isporučiti robu kad ju preda primatelju imenovanom u takvoj neutrživoj ispravi o multimodalnom prijevozu ili drugoj osobi ako je na to bio uredno upućen, u pravilu, pisanim putem.

#### **Članak 8. - Sadržaj isprave o multimodalnom prijevozu**

1. Isprava o multimodalnom prijevozu mora sadržavati, slijedeće podatke:
  - (a) opću prirodu robe, oznake potrebite za identifikaciju robe, izričitu napomenu, kad je primjenjivo, o opasnoj prirodi robe, broj omota ili komada, brutto težinu robe ili njezinu količinu izraženu na drugi način, onako kako ih je priopćio pošiljatelj;
  - (b) vanjsko stanje robe;
  - (c) ime i glavno sjedište poduzetnika multimodalnog prijevoza;
  - (d) ime pošiljatelja;
  - (e) ime primatelja, ako je imenovan od pošiljatelja;
  - (f) mjesto i datum preuzimanja robe od strane poduzetnika multimodalnog prijevoza;
  - (g) mjesto isporuke robe;
  - (h) datum ili vrijeme isporuke robe u mjestu isporuke, ako je to izričito utanačeno među strankama;
  - (i) izjavu koja naznačuje je li isprava o multimodalnom prijevozu utrživa ili neutrživa;
  - (j) mjesto i datum izdavanja isprave o multimodalnom prijevozu;
  - (k) potpis poduzetnika multimodalnog prijevoza ili od njega ovlaštene osobe;
  - (l) vozarinu za svaki način prijevoza ako su ju stranke izričito ugovorile, ili vozarinu s oznakom valute, u onoj mjeri u kojoj ju mora platiti primatelj, ili drugu naznaku da je od njega plativa;
  - (m) namjeravani prijevozni put, uporabljena prijevozna sredstva i mjesto prekrcaja, ako su bili znani u vrijeme izdavanja isprave o multimodalnom prijevozu;
  - (n) izjavu iz stavka 3. članka 28;
  - (o) svaki drugi podatak koji se stranke slože unijeti u ispravu o multimodalnom prijevozu, ako nije u suprotnosti s propisima zemlje u kojoj je izdana isprava o multimodalnom prijevozu.
2. Ako u ispravu o multimodalnom prijevozu nedostaju jedan ili više podataka iz stavka 1. ovog članka to ne utječe na pravnu narav isprave kao isprave o multimodalnom prijevozu, ako ipak udovoljava zahtjevima iz stavka 4. članka 1.

#### **Članak 9. - Primjedbe u ispravi o multimodalnom prijevozu**

1. Ako isprava o multimodalnom prijevozu sadrži podatke o općoj naravi, oznakama, broju koleta ili komada, težini ili količini robe za koje poduzetnik multimodalnog prijevoza ili osoba koja za njega radi zna, ili ima opravdana razloga sumnjati da ne odgovaraju podacima o robi koja je stvarno preuzeta, ili ako nema razumnih mogućnosti provjeriti takve podatke, poduzetnik multimodalnog prijevoza ili osoba koja za njega radi unijet će u ispravu o multimodalnom prijevozu obrazloženu primjedbu o netočnostima, razlozima sumnje ili nedostatku razumne mogućnosti provjere.
2. Ako poduzetnik multimodalnog prijevoza ili osoba koja za njega radi propusti unijeti u ispravu o multimodalnom prijevozu podatke o vanjskom stanju robe, smatra se da u ispravi o multimodalnom prijevozu stoji opaska da je roba bila u dobrom stanju prema vanjskom izgledu.

#### **Članak 10. - Dokazni učinak isprave o multimodalnom prijevozu**

- Osim za podatke u pogledu i u opsegu kojih je unijeta dozvoljena primjedba prema članku 9:
- (a) isprava o multimodalnom prijevozu je predmnjeva do protudokaza o tome da je poduzetnik multimodalnog prijevoza preuzeo robu kako je opisana u ispravi;
  - (b) protudokaz poduzetnika multimodalnog prijevoza neće biti dopušten ako je isprava o multimodalnom prijevozu izdana u utrživom obliku i prenijeta na treću osobu, uključujući primatelja, koja je djelovala u dobroj vjeri oslanjajući se na opis robe u njoj.

#### **Članak 11. - Odgovornost za namjerne krive podatke ili propuste**

- Kada poduzetnik multimodalnog prijevoza s prijavnom namjerom unosi u ispravu o multimodalnom prijevozu krive podatke o robi ili propusti unijeti neke od podataka koji moraju biti unijeti prema stavku 1 (a) ili (b) članka 8. ili prema članku 9, bit će odgovoran, bez blagodat ograničenja odgovornosti predviđene u ovoj Konvenciji, za svaki gubitak, oštećenje ili trošak koji bi pretrpjela treća osoba, uključujući primatelja, a koja je djelovala oslanjajući se na opis robe u izdanoj ispravi o multimodalnom prijevozu.

#### **Članak 12. - Jamstvo pošiljatelja**

1. Smatra se da je u vrijeme kada je poduzetnik multimodalnog prijevoza preuzeo robu, pošiljatelj jamčio poduzetniku multimodalnog prijevoza točnost podataka koji se odnose na opću prirodu robe, njezine oznake, broj, težinu i količinu, a kad je primjenjivo na opasnu prirodu robe, koje je pošiljatelj prijavio radi uvrštenja u ispravu o multimodalnom prijevozu.

2. Pošiljatelj će naknaditi poduzetniku multimodalnog prijevoza gubitak koji proizlazi iz netočnosti ili manjkavosti podataka iz stavka 1. ovog članka. Pošiljatelj ostaje odgovoran i kada je prenio ispravu o multimodalnom prijevozu na drugoga. Pravo poduzetnika multimodalnog prijevoza na takvu naknadu ni na koji način ne ograničava njegovu odgovornost na osnovi ugovora o multimodalnom prijevozu prema bilo kojoj osobi osim prema pošiljatelju.

#### **Članak 13. - Ostale isprave**

Izdavanje isprave o multimodalnom prijevozu ne sprječava izdavanje, ako je to potrebno, drugih isprava koje se odnose na prijevoz ili druge usluge u svezi s međunarodnim multimodalnim prijevozom, suglasno primjenjivim međunarodnim konvencijama ili nacionalnim propisima. Međutim, izdavanje takve isprave neće utjecati na pravnu narav isprave o multimodalnom prijevozu.

### **DIO III - ODGOVORNOST PODUZETNIKA MULTIMODALNOG PRIJEVOZA**

#### **Članak 14. - Trajanje odgovornosti**

1. Prema ovoj Konvenciji, odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza za robu obuhvaća razdoblje od časa preuzimanja robe do časa njezine isporuke.

2. Za svrhe ovog članka, smatra se da poduzetnik multimodalnog prijevoza drži robu:

(a) od trenutka kada ju je preuzeo od:

(i) pošiljatelja ili osobe koja djeluje u njegovo ime; ili

(ii) tijela vlasti ili neke treće osobe kojima je roba morala biti predana za prijevoz prema zakonu ili propisima koji se primjenjuju u mjestu preuzimanja robe;

(b) do trenutka kad je predao robu:

(i) izručujući robu primatelju; ili

(ii) u slučajevima kada primatelj ne prima robu izravno od poduzetnika multimodalnog prijevoza, stavljajući ju na raspolaganje primatelju sukladno ugovoru o multimodalnom prijevozu ili zakonu ili s običajem određene gospodarske grane koji se primjenjuje u mjestu isporuke; ili

(iii) izručujući robu tijelu vlasti ili nekoj trećoj osobi kojima roba mora biti izručena, prema zakonu ili propisima koji se primjenjuju u mjestu isporuke.

3. U stavcima 1. i 2. ovog članka, izraz poduzetnik multimodalnog prijevoza obuhvaća njegove službenike ili agente ili svake ostale osobe kojima se služi radi izvršenja ugovora o multimodalnom prijevozu, a izraz pošiljatelj i primatelj obuhvaća njihove službenike ili agente.

#### **Članak 15. - Odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza za svoje službenike, agente i ostale osobe**

Prema uvjetima članka 21, poduzetnik multimodalnog prijevoza je odgovoran za čine i propuste svojih službenika i agenata, kada oni djeluju u granicama svoje službe, ili svake druge osobe koje usluge rabi radi izvršenja ugovora o multimodalnom prijevozu, kada takva osoba djeluje pri izvršenju ugovora, kao za svoje vlastite činove i propuste.

#### **Članak 16. - Temelj odgovornosti**

1. Poduzetnik multimodalnog prijevoza odgovara za štetu koja nastaje gubitkom ili oštećenjem robe, kao i zakašnjenjem pri isporuci, ako je događaj koji je uzročio gubitak, oštećenje ili zakašnjenje pri isporuci nastao dok je roba bila u njegovom držanju kako je ono definirano u članku 14. osim ako poduzetnik multimodalnog prijevoza dokaže da su on, njegovi službenici ili agenti ili svaka druga osoba spomenuta u članku 15. poduzeli sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanja događaja i njegovih posljedica.

2. Zakašnjenje pri isporuci postoji kada roba nije bila isporučena u izričito ugovorenom roku ili, ako nije bilo takva sporazuma, u roku koje se može razumno zahtijevati od uredna poduzetnika multimodalnog prijevoza, imajući u vidu okolnosti slučaja.
3. Ako roba nije isporučena u roku od 90 susljednih dana od dana isporuke određena sukladno stavku 2. ovog članka, imatelj zahtjeva može smatrati robu izgubljenom.

#### **Članak 17. Istovremeni razlozi**

Kada se greška ili nemarnost poduzetnika multimodalnog prijevoza, njegovih službenika ili agenata ili ostalih osoba određenih u članku 15, podudara s drugim razlogom koji uzrokuje gubitak, oštećenje ili zakašnjenje pri isporuci, poduzetnik multimodalnog prijevoza bit će odgovoran samo ako se taj gubitak, oštećenje ili zakašnjenje pri isporuci može pripisati takvoj grešci ili nemarnosti, ukoliko poduzetnik multimodalnog prijevoza dokaže visinu dijela gubitka, oštećenja ili zakašnjenja pri isporuci koji mu se ne može pripisati.

#### **Članak 18. - Ograničenje odgovornosti**

1. Kada je poduzetnik multimodalnog prijevoza odgovoran za štetu koja nastaje iz gubitka ili oštećenja robe sukladno članku 16, njegova je odgovornost ograničena na iznos koji ne prelazi 920 obračunskih jedinica po komadu ili drugoj jedinici krcanja ili 2,75 obračunskih jedinica po kilogramu brutto težine izgubljene ili oštećene robe, prema tome koji je iznos viši.
2. Za svrhe obračuna koji je iznos viši sukladno stavku 1. ovog članka primijenit će se slijedeća pravila:
  - (a) Kada su radi spremanja robe rabljeni kontejneri, palete ili slične prijevozne naprave, komadi ili druge jedinice krcanja nabrojani u ispravi o multimodalnom prijevozu, kako pakirani u takvoj prijevoznoj napravi, smatraju se komadom ili jedinicom krcanja. Iznimno od toga, roba u takvoj prijevoznoj napravi, smatra se jedinicom krcanja.
  - (b) U slučajevima kada je sama prijevozna naprava izgubljena ili oštećena, takva se naprava, ako nije vlasništvo poduzetnika multimodalnog prijevoza ili od njega dana na raspolaganje, smatra posebnom jedinicom krcanja.
3. Nezavisno od odredaba stavka 1. i 2. ovog članka, ukoliko međunarodni multimodalni prijevoz ne uključuje, prema ugovoru, prijevoz robe morem ili unutarnjim plovnim putovima, odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza ograničena je na iznos koji ne prelazi 8,33 obračunskih jedinica po kilogramu brutto težine izgubljene ili oštećene robe.
4. Odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza za štete zbog zakašnjenja pri isporuci, sukladno odredbama članka 16, ograničena je na iznos dva i pol puta veći od vozarine plative za zakašnjelu robu, ali ne veći od ukupne vozarine plative prema ugovoru o multimodalnom prijevozu.
5. Ukupna odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza prema stavcima 1. i 4. ili stavcima 3. i 4. ovog članka ne može prijeći iznos odgovornosti za potpuni gubitak robe koji je utvrđen u stavcima 1. ili 3. ovog članka.
6. Sporazumom između poduzetnika multimodalnog prijevoza i pošiljatelja u ugovoru o multimodalnom prijevozu može se predvidjeti granica odgovornosti veća od one predviđene u stavcima 1, 3. i 4. ovog članka.
7. Obračunska jedinica je ona spomenuta u članku 31.

#### **Članak 19. - Lokalizirana šteta**

Kada do gubitka ili oštećenja robe dođe na određenom potezu multimodalna prijevoza, na kojem neka primjenjiva međunarodna konvencija ili prinudni nacionalni zakon predviđa višu granicu odgovornosti od granice koja bi došla u obzir primjenom stavaka 1. i 3. članka 18, tada će se granica odgovornosti poduzetnika multimodalna prijevoza za takav gubitak ili oštećenje utvrditi prema odredbama takve konvencije ili prinudnog nacionalnog zakona.

#### **Članak 20. - Izvanugovorna odgovornost**

1. Isključenja i ograničenja odgovornosti propisana u ovoj Konvenciji primjenjuju se na svaku tužbu protiv poduzetnika multimodalnog prijevoza za naknadu štete zbog gubitka ili oštećenja robe, kao i zbog zakašnjenja pri isporuci, bila tužba temeljena na ugovoru, izvanugovornoj odgovornosti ili drugoj činjenici.
2. Kada je tužba za naknadu štete nastale gubitkom ili oštećenjem robe ili zakašnjenjem pri isporuci, podignuta protiv službenika ili agenta poduzetnika multimodalnog prijevoza, ako takav službenik ili agent dokaže da je radio u granicama svog zaposlenja, ili protiv svake druge osobe kojih se uslugama služi radi izvršenja ugovora o multimodalnom prijevozu, ako takva osoba dokaže da je djelovala pri izvršenju ugovora, službenik ili agent ili takva druga osoba bit će ovlašteni koristiti se blagodatima isključenja i ograničenja odgovornosti na koje se prema ovoj Konvenciji može pozivati poduzetnik multimodalnog prijevoza.
3. S izuzetkom onog što je predviđeno u članku 21, ukupan iznos koji se može naplatiti od poduzetnika multimodalnog prijevoza i od službenika ili agenta ili svake druge osobe kojim se uslugama služi radi

izvršenja ugovora o multimodalnom prijevozu, ne smije prijeći granicu odgovornosti predviđenu ovom Konvencijom.

#### **Članak 21. - Gubitak prava na ograničenje odgovornosti**

1. Poduzetnik multimodalnog prijevoza ne može se koristiti blagodatima ograničenja odgovornosti predviđenim u ovoj Konvenciji ako se dokaže da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje pri isporuci nastali činom ili propustom poduzetnika multimodalnog prijevoza učinjenim s namjerom prouzročiti takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje, ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje vjerojatno nastati.

2. Bez obzira na stavak 2. članka 20, službenik ili agent poduzetnika multimodalnog prijevoza ili druga osoba koje usluge koristi pri izvršenju ugovora o multimodalnom prijevozu, ne mogu koristiti blagodati ograničenja odgovornosti predviđene u ovoj Konvenciji kad se dokaže da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje pri isporuci nastali činom ili propustom takva službenika, agenta ili druge osobe, učinjenim s namjerom prouzročiti takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje vjerojatno nastati.

### **DIO IV - ODGOVORNOST POŠILJATELJA**

#### **Članak 22. - Opće pravilo**

Pošiljatelj će odgovarati za štetu koju je pretrpio poduzetnik multimodalnog prijevoza ako je takva šteta prouzročena greškom ili nemarnošću pošiljatelja ili njegovih službenika ili agenata, kada ti službenici ili agenti djeluju u granicama njihova zaposlenja. Svaki službenik ili agent pošiljatelja bit će odgovoran za takvu štetu ako je šteta prouzročena njegovom greškom ili nemarnošću.

#### **Članak 23. - Posebna pravila o opasnoj robi**

1. Pošiljatelj će na pogodan način označiti ili obilježiti opasna svojstva robe.

2. Kada pošiljatelj predaje opasnu robu poduzetniku multimodalnog prijevoza ili drugoj osobi koja za njega radi, pošiljatelj mora ga upoznati s opasnom naravi robe i, ako je potrebno, s predostrožnostima koje valja poduzeti. Ako pošiljatelj to propusti, a poduzetnik multimodalnog prijevoza nije inače upoznat s opasnom naravi robe:

(a) Pošiljatelj će biti odgovoran poduzetniku multimodalnog prijevoza za svaku štetu koja proizlazi od prijevoza takve robe; i

(b) Roba može biti u svako vrijeme iskrcana, uništena ili učinjena neškodljivom, prema okolnostima slučaja, bez plaćanja naknade.

3. Osoba koja je tijekom multimodalnog prijevoza preuzela robu znajući za njezinu opasnu narav ne može se pozvati na odredbe stavka 2. ovog članka.

4. Ako u slučajevima kada se odredbe stavka 2(b) ovog članka ne primjenjuju ili nije moguće na njih se pozvati, opasna roba postane stvarna opasnost za život ili imovinu, ona može biti iskrcana, uništena ili učinjena neškodljivom, prema okolnostima slučaja, bez plaćanja naknade, osim ako postoji obveza doprinosa u generalnoj havariji ili kada je poduzetnik multimodalnog prijevoza odgovoran sukladno odredbama članka 16.

### **DIO V - ZAHTEVI I TUŽBE**

#### **Članak 24. - Prosvjed o gubitku, oštećenju ili zakašnjenju**

1. Ukoliko primatelj nije poduzetniku multimodalnog prijevoza pisanim putem predao prosvjed o gubitku ili oštećenju, navodeći opću prirodu takva gubitka ili oštećenja, najkasnije tijekom radnog dana iza dana kad mu je roba predana, takva predaja je predmnjeva do protudokaza da je poduzetnik multimodalnog prijevoza predao robu onako, kako je opisana u ispravi o multimodalnom prijevozu.

2. Kada gubitak ili oštećenje nisu vidljivi, odredbe stavka 1. ovog članka primjenjuju se na odgovarajući način, ako pisani prosvjed nije dan u roku od 6 uzastopnih dana, nakon dana kada je roba predana primatelju.

3. Ako je stanje robe, u vrijeme kada je predana primatelju, bilo predmetom zajedničkog uviđaja ili pregleda stranaka, ili njihovih ovlaštenih predstavnika u mjestu isporuke, ne mora se predati pisani prosvjed o gubitku ili oštećenju utvrđenom prilikom takva uviđaja ili pregleda.

4. U slučaju bilo kakva stvarna ili predvidljiva gubitka ili oštećenja poduzetnik multimodalnog prijevoza i primatelj dati će jedan drugome razboritu mogućnost pregleda i brojanja robe.

5. Nikakva naknada neće se platiti za štetu koja nastaje iz zakašnjenja pri isporuci ako poduzetniku multimodalnog prijevoza nije predan pisani prosvjed u roku od 60 uzastopnih dana nakon isporuke predajom primatelju ili obavijesti primatelju o stavljanju robe na raspolaganje sukladno stavku 2(b) (i) ili (iii) članka 14.

6. Ako poduzetnik multimodalnog prijevoza nije pošiljatelju pisanim putem predao prosvjed o gubitku ili oštećenju, koji specificira opću prirodu gubitka ili oštećenja, najkasnije u roku od 90 uzastopnih dana od

nastanka takva gubitka ili oštećenja ili od isporuke robe sukladno stavku 2(b) članka 14, već prema tome koji je rok kasniji, propuštanje stavljanja prosvjeda je predmnjeva do protudokaza da poduzetnik multimodalnog prijevoza nije pretrpio gubitak ili oštećenje, zbog krivnje ili nemara pošiljatelja, njegovih službenika ili agenata.

7. Ako neki od rokova za stavljanje prosvjeda predviđenih u stavcima 2, 5. i 6. ovog članka istječu na neradni dan u mjestu isporuke, taj se rok produžuje do idućeg radnog dana.

8. Za svrhe ovog članka, prigovor predan osobi koja radi za račun poduzetnika multimodalnog prijevoza, uključujući svaku osobu koje usluge rabi u mjestu isporuke, ili osobi koja radi za račun pošiljatelja, smatrat će se predanim poduzetniku multimodalnog prijevoza, odnosno pošiljatelju.

#### **Članak 25. - Zastara tužbi**

1. Svaka tužba u svezi s međunarodnim multimodalnim prijevozom robe prema ovoj Konvenciji zastarijeva ako sudski ili arbitražni postupak nisu pokrenuti u roku od dvije godine. Međutim, ako pisana obavijest koja sadrži prirodu i glavne pojedinosti zahtjeva, nije predana u roku od šest mjeseci nakon dana isporuke robe ili, ako nije isporučena nakon dan kada je trebala biti isporučena, tužba će zastarjeti istekom tog roka.

2. Vrijeme zastare počinje teći na dan iza dana kada je poduzetnik multimodalnog prijevoza isporučio robu ili njezin dio ili, u slučajevima kada roba nije isporučena na dan iza posljednjeg dana kada je roba morala biti isporučena.

3. Osoba protiv koje je zahtjev stavljen može u svako vrijeme unutar roka zastare produljiti rok pisanom izjavom tužitelju. Taj se rok može ponovo produžiti drugom izjavom ili izjavama.

4. Pod pretpostavkom da odredbe druge primjenjive međunarodne konvencije se tome ne protive, regresna tužba za naknadu štete treće osobe proglašene odgovornom prema ovoj Konvenciji, može se podignuti i nakon proteka zastarna roka propisana u prethodnim stavcima, ako je podignut unutar roka dopuštena pravom države gdje je spor pokrenut; međutim, dopušteno vrijeme ne može biti kraće od 90 dana računajući od dana kada je osoba koja ustaje takvom tužbom radi naknade štete, podmirila zahtjev ili od dana kada joj je uručen sudski poziv u postupku koji se protiv nje vodi.

#### **Članak 26. - Sudbenost**

1. U sudskim postupcima koji se odnose na međunarodni multimodalni prijevoz prema ovoj Konvenciji, tužitelj može, po svom izboru, ustati tužbom pred sudom koji je, sukladno sa pravom Države gdje se sud nalazi, nadležan i unutar sudbenosti kojeg se nalazi jedno od slijedećih mjesta:

- (a) glavno poslovno sjedište ili, ako takva nema, redovito boravište tuženika; ili
- (b) mjesto gdje je ugovor o multimodalnom prijevozu zaključen, pod uvjetom da tuženik tamo ima poslovno sjedište, podružnicu ili agenciju putom koje je ugovor zaključen; ili
- (c) mjesto preuzimanja robe za međunarodni multimodalni prijevoz ili mjesto isporuke; ili
- (d) svako drugo mjesto za te svrhe određeno u ugovoru o multimodalnom prijevozu, a evidentirano u ispravi o multimodalnom prijevozu.

2. Nikakvi sudski postupci koji se odnose na međunarodni multimodalni prijevoz prema ovoj Konvenciji ne mogu se pokrenuti u mjestu koje nije naznačeno u stavku 1. ovog članka. Odredbe ovog stavka nisu zapreka sudbenosti Država Ugovornica glede privremenih ili zaštitnih mjera.

3. Bez obzira na prethodne odredbe ovog članka valjan je sporazum koji su stranke zaključile nakon nastanka zahtjeva, kojim se određuje mjesto gdje tužitelj može podignuti tužbu.

4. (a) Kada je tužba podignuta sukladno odredbama ovog članka ili kada je presuda u povodu takve tužbe donesena, ne smije se podnijeti nova tužba između istih stranaka iz iste osnove, osim ako je presuda u povodu prve tužbe neizvršiva u zemlji u kojoj je pokrenut novi postupak;

(b) Za svrhe ovog članka niti pokretanje mjere radi izvršenja presude niti ustupanje spora drugom sudu u istoj državi neće se smatrati podizanjem nove tužbe.

#### **Članak 27. - Arbitraža**

1. Sukladno s odredbama ovog članka stranke mogu pisanim sporazumom odrediti da će svaki spor koji može proizaći iz međunarodnog multimodalnog prijevoza prema ovoj Konvenciji biti podvrgnut arbitraži.

2. Arbitražni postupak se, prema izboru tužitelja, može pokrenuti u jednom od slijedećih mjesta:

- (a) mjesto u Državi na kojem se području nalazi:
  - (i) glavno poslovno sjedište tuženika ili, ako takva nema, redovito boravište tuženika; ili
  - (ii) mjesto gdje je zaključen ugovor o multimodalnom prijevozu, pod uvjetom da tuženik tamo ima poslovno sjedište, podružnicu ili agenciju putom koje je ugovor zaključen; ili
  - (iii) mjesto preuzimanja robe radi međunarodna multimodalna prijevoza ili mjesto isporuke; ili
- (b) svako drugo mjesto određeno u te svrhe u arbitražnoj klauzuli ili sporazumu o arbitraži.

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

4. Odredbe stavka 2. i 3. ovog članka smatraju se dijelom svake arbitražne klauzule ili sporazuma o arbitraži, i svako utanačenje u takvoj klauzuli ili sporazumu koji nije u skladu s njima ništavan je i bez pravna učinka.

5. Ništa u ovom članku ne utječe na valjanost sporazuma koji se odnosi na arbitražu, a koji su stranke zaključile nakon što je nastao zahtjev iz međunarodna multimodalna prijevoza.

## DIO VI - DODATNE ODREDBE

### Članak 28. - Ugovorna utanačenja

1. Svako utanačenje u ugovoru o multimodalnom prijevozu ili u ispravi o multimodalnom prijevozu ništavan je i bez pravna učinka u opsegu u kojem, izravno ili neizravno, mijenja odredbe ove Konvencije. Ništavnost takva utanačenja neće utjecati na valjanost ostalih odredaba ugovora ili isprave kojih je on dio. Zaporka o blagodatima osiguranja robe u korist poduzetnika multimodalna prijevoza ili slična zaporka bit će ništavna i bez pravna učinka.

2. Bez obzira na odredbe stavka 1. ovog članka, poduzetnik multimodalnog prijevoza može, uz suglasnost pošiljatelja, uvećati svoje odgovornosti i obveze prema ovoj Konvenciji.

3. Isprava o multimodalnom prijevozu mora sadržavati navod da je međunarodni multimodalni prijevoz podvrgnut odredbama ove Konvencije prema kojoj je ništavno svako utanačenje koje mijenja Konvenciju na štetu pošiljatelja ili primatelja.

4. Kad je tužitelj pretrpio štetu na robi koja je posljedica utanačenja ništavna i bez učinka u smislu ovog članka ili je posljedica nesadržavanja navoda iz stavka 3. ovog članka, poduzetnik multimodalnog prijevoza mora platiti naknadu u zahtjevanom opsegu kako bi bio nadoknađen tužiteljev zahtjev za gubitak ili oštećenje robe kao i za zakašnjenje pri isporuci, sukladno odredbama ove Konvencije. Poduzetnik multimodalnog prijevoza mora pored toga, platiti naknadu za troškove koje je imao tužitelj radi ostvarenja svog prava, kada se troškovi tužbe u svezi s prethodnim odredbama imaju odrediti prema pravu Države u kojoj je postupak pokrenut.

### Članak 29. - Zajednička havarija

1. Ništa u ovoj Konvenciji neće spriječiti primjenu odredaba ugovora o multimodalnom prijevozu ili nacionalnog prava u svezi s likvidacijom zajedničke havarije, ako su i u koliko primjenjive.

2. S izuzetkom članka 25, odredbe ove Konvencije o odgovornosti poduzetnika multimodalnog prijevoza za gubitak ili oštećenje robe, određuje također kada primatelj može odbiti doprinos u zajedničkoj havariji i obvezu poduzetnika multimodalnog prijevoza naknaditi primatelju svaki takav udio ili plaćenu naknadu za spašavanje.

### Članak 30. - Ostale konvencije

1. Ova Konvencija ne mijenja prava i obveze predviđene u Briselskoj međunarodnoj konvenciji za izjednačenje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova od 25. kolovoza 1924, u Briselskoj međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova od 10. listopada 1957, u Londonskoj konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine od 19. studenog 1976, te u Ženevskoj konvenciji o ograničenju odgovornosti vlasnika brodova unutarnje plovidbe (CLN) od 1. ožujka 1973, uključujući izmjene i dopune tih konvencija, ili nacionalnim pravom koje se odnosi na ograničenje odgovornosti vlasnika pomorskih brodova i brodova unutarnje plovidbe.

2. Odredbe članka 26. i 27. ove Konvencije ne sprječavaju primjenu prinudnih propisa drugih međunarodnih konvencija u stvarima iz spomenutih članaka, kada se radi isključivo o sporu između stranaka koje imaju glavno poslovno sjedište u Državama Ugovornicama te druge konvencije. Međutim, ovaj stavak ne utječe na primjenu stavka 3. članka 27. ove Konvencije.

3. Nikakva odgovornost ne proizlazi prema odredbama ove Konvencije za štete nastale uslijed nuklearne nezgode, ako je poduzetnik nuklearnog postrojenja odgovoran za takvu štetu:

(a) prema Pariškoj konvenciji od 29. srpnja 1960 o odgovornosti trećih osoba na polju nuklearne energije kako je izmijenjena dodatnim Protokolom od 28. siječnja 1964 ili Bečkoj konvenciji od 21. svibnja 1963 o građanskoj odgovornosti za nuklearne štete, ili

(b) prema nacionalnom pravu koje uređuje odgovornost za takvu štetu, kada je takvo pravo u svakom pogledu povoljno za osobe koje mogu pretrpjeti štetu kao što su to Pariška ili Bečka Konvencija.

4. Prijevoz robe prema Ženevskoj konvenciji od 29. svibnja 1956 o ugovoru o prijevozu robe cestom iz članka 2, ili prema Bernskoj konvenciji od 7. veljače 1970 o prijevozu robe željeznicom iz članka 2, za Države Ugovornice Konvencija koje reguliraju takav prijevoz, neće se smatrati međunarodnim multimodalnim prijevozom u smislu članka 1. stavka 1. ove Konvencije, ako su te Države obvezne primijeniti odredbe tih Konvencija na takav prijevoz robe.

### Članak 31. - Obračunska jedinica ili novčana jedinica i preračunavanje

1. Obračunska jedinica na koju se odnosi članak 13. ove Konvencije je Posebno pravo vučenja, kako ga je definirao Međunarodni monetarni fond. Iznosi spomenuti u članku 18. preračunavaju se u nacionalnu valutu Države prema vrijednosti te valute na dan izricanja sudske ili arbitražne presude ili na dan koji su



stranke sporazumno odredile. Vrijednost nacionalne valute u Posebnom pravu vučenja Države ugovornice koja je članica Međunarodnog monetarnog fonda, obračunava se prema metodi određivanja vrijednosti koju primjenjuje Međunarodni monetarni fond odnosnog dana za svoje operacije i transakcije. Vrijednost nacionalne valute u Posebnom pravu vučenja države ugovornice koja nije članica Međunarodnog monetarnog fonda obračunava se na način koji odredi ta država.

2. Međutim, Država koja nije članica Međunarodnog monetarnog fonda a koje propisi ne dopuštaju primjenu odredaba stavka 1. ovog članka, može izjaviti, u času potpisivanja, ratifikacije, prihvaćanja, odobrenja ili pristupanja ili bilo kada nakon toga, da će granice odgovornosti predviđene u ovoj Konvenciji, koje se primjenjuju na njezinom području, biti određena kako slijedi: u odnosu na ograničenje predviđeno u stavku 1. članka 18. do 13.750

novčanih jedinica za komad ili drugu jedinicu ukrcavanja ili 41,25 novčanih jedinica za kilogram brutto težine robe, a u odnosu na ograničenje predviđeno u stavku 3. članka 18. do 124 novčane jedinice.

3. Novčana jedinica na koju se odnosi stavak 2. ovog članka odgovara vrijednosti šezdesetpet i pol miligrama zlata čistoće devedeset tisućina. Preračunavanje iznosa navedenih u stavku 2. ovog članka u nacionalnu valutu obavlja se sukladno sa propisima odnosne Države.

4. Određivanje vrijednosti spomenuta u posljednjoj rečenici stavka 1. i preračunavanje spomenuto u stavku 3. ovog članka mora se činiti na takav način da za iznose iz članka 18 Države Ugovornice izraze u nacionalnoj valuti, u mjeri u kojoj je to moguće, istu stvarnu vrijednost koja je izražena u obračunskim jedinicama.

5. Države Ugovornice moraju obavijestiti depozitara o načinu određivanja vrijednosti sukladno sa zadnjom rečenicom stavka 1. ovog članka ili o rezultatima preračunavanja prema stavku 3. ovog članka, već prema slučaju, u trenutku potpisivanja ili polaganja svojih isprava o ratifikaciji, prihvaćanju, odobrenju ili pristupanju ili u trenutku korištenja prava izbora predviđena u stavku 2. ovog članka te uvijek kada dođe do izmjene u načinu takva određivanja vrijednosti ili u rezultatima takva preračunavanja.

## DIO VII CARINSKA PITANJA

### Članak 32. - Carinski provoz

1. Države Ugovornice će ovlastiti uporabu postupka carinskog provoza za međunarodni multimodalni prijevoz.

2. Sukladno s odredbama nacionalnih zakona ili propisa i međuvladinim sporazumima, carinski provoz robe u međunarodnom multimodalnom prijevozu obavljat će se prema pravilima i načelima sadržanim u člancima I do VI Dodatka ovoj Konvenciji.

3. Prilikom donošenja zakona ili propisa o postupku carinskog provoza u svezi s multimodalnim prijevozom robe, Države Ugovornice vodit će računa o člancima I i VI Dodatka ovoj Konvenciji.

## DIO VIII ZAKLJUČNE ODREDBE

### Članak 33. - Depozitar

Glavni Tajnik Ujedinjenih Naroda određuje se depozitarom ove Konvencije.

### Članak 34. Potpisivanje, ratifikacija, prihvaćanje, odobrenje i pristupanje

1. Sve Države imaju pravo postati strankama ove Konvencije:

- (a) Potpisivanjem koje nije uvjetovano ratifikacijom, prihvaćanjem ili odobrenjem; ili
- (b) Potpisivanjem uvjetovanim i praćenim ratifikacijom, prihvaćanjem ili odobrenjem; ili
- (c) Pristupanjem.

2. Ova Konvencija će biti otvorena za potpisivanje od 1. rujna 1980. do zaključnog 31. kolovoza 1981. u sjedištu Ujedinjenih Naroda u New Yorku.

3. Nakon 31. kolovoza 1981, ova Konvencija će biti otvorena za pristupanje svim Državama koje nisu potpisnice.

4. Isprave o ratifikaciji, prihvaćanju, odobrenju i pristupanju moraju biti položene kod depozitara.

5. Organizacije za regionalnu ekonomsku integraciju, koje sačinjavaju suverene Države članice UNCTAD-a, a koje su nadležne pregovarati, zaključivati i primjenjivati međunarodne ugovore u posebnim područjima pokrivenim ovom Konvencijom, bit će također ovlaštene postati strankama ove Konvencije, sukladno odredbama stavka 1. do 4. ovog članka, prihvaćajući tako u odnosu na druge stranke ove Konvencije, prava i obveze iz ove Konvencije u gore spomenutim posebnim područjima.

### **Članak 35. - Rezerve**

Na ovu Konvenciju se ne mogu stavljati rezerve.

### **Članka 36. - Stupanje na snagu**

1. Ova Konvencija će stupiti na snagu dvanaest mjeseci nakon datuma kada ju Vlada 30 Država ili potpišu bez uvjeta ratifikacije, prihvaćanja ili odobrenja, ili polože isprave ratifikacije, prihvaćanja, odobrenja ili pristupanja kod depozitara.

2. Za svaku Državu koja ratificira, prihvati, odobri ili pristupi ovoj Konvenciji nakon njenog stupanja na snagu prema uvjetima iz stavka 1. ovog članka, Konvencija će stupiti na snagu 12 mjeseci nakon što ta Država položi odgovarajuću ispravu.

### **Članak 37. - Datum primjene**

Svaka Država ugovornica primijenit će odredbe ove Konvencije na ugovore o multimodalnom prijevozu zaključene na dan ili nakon dana stupanja na snagu ove Konvencije za tu Državu.

### **Članak 38. - Prava i obveze postojećim konvencijama**

Ako su, sukladno člancima 26. ili 27. pokrenuti sudski ili arbitražni postupci u Državi ugovornici u slučajevima u svezi s međunarodnim multimodalnim prijevozom koji se prema ovoj Konvenciji odvija između dviju Država kojih je samo jedna Država Ugovornica, a kada su obje Države u vrijeme stupanja na snagu ove Konvencije jednako obvezne prema nekoj drugoj međunarodnoj konvenciji, sud ili arbitražna može, sukladno obvezama iz takve konvencije, primijeniti njene odredbe.

### **Članak 39. - Revizija i izmjene**

1. Na zahtjev najmanje jedne trećine Država Ugovornica ove Konvencije Glavni tajnik Ujedinjenih naroda će, nakon stupanja na snagu ove Konvencije sazvati konferenciju Država Ugovornica radi njene revizije ili izmjene. Glavni tajnik Ujedinjenih naroda dostavit će svim Državama Ugovornicama tekstove svakog prijedloga izmjena najkasnije tri mjeseca prije dana početka konferencije.

2. Svaka odluka konferencije za reviziju, uključujući izmjene, mora biti donijeta dvotrećinskom većinom nazočnih država koje glasuju. Izmjene koje konferencija prihvati depozitar će priopćiti svim Državama Ugovornicama radi prihvaćanja i svim Državama potpisnicama Konvencije radi obavijesti.

3. Pod uvjetima stavka 4. ovog članka svaka izmjena prihvaćena od konferencije stupit će na snagu samo za one Države Ugovornice koje su ju prihvatile, prvog dana u mjesecu nakon proteka godine dana od dana kada su ju prihvatile dvije trećine Država Ugovornica. Za svaku Državu koja prihvati izmjenu nakon što je ona prihvaćena od dvije trećine Država Ugovornica, izmjena stupa na snagu prvog dana u mjesecu nakon proteka godine dana od njena prihvaćanja od ove Države.

4. Svaka izmjena prihvaćena na konferenciji koja mijenja iznose navedene u članku 18 i stavku 2 članka 31. ili koja zamjenjuje jedinice određene u stavcima 1. i 3. članka 31. drugim jedinicama, stupit će na snagu prvog dana u mjesecu nakon proteka godine dana od dana kada ih prihvati dvije trećine Država Ugovornica. Države Ugovornice koje su prihvatile izmjene ili izmijenjene jedinice primjenjivat će ih u svojim odnosima sa svim Državama ugovornicama.

5. Prihvaćanje izmjena stupit će na snagu polaganjem formalne isprave o tome pri depozitaru.

6. Smatrat će se da se svaka isprava o ratifikaciji, prihvaćanju, odobrenju ili pristupanju koja je položena nakon stupanja na snagu bilo koje izmjene prihvaćene na konferenciji, primjenjuje na tako izmijenjenu Konvenciju.

### **Članak 40. - Otkazivanje**

1. Svaka Država ugovornica može otkazati ovu Konvenciju bilo kada nakon isteka dvije godine od dana kada je Konvencija stupila na snagu pisanom obaviješću upućenom depozitaru.

2. Takvo otkazivanje stupa na snagu prvog dana u mjesecu nakon proteka godine dana od dana kada je depozitar primio takvu obavijest. Kada je u obavijesti predviđen dulji rok, otkazivanje stupa na snagu nakon proteka ovog duljeg roka računajući od dana kad je depozitar o tome primio obavijest.

U ovjeri gornjega niže potpisani, koji su bili valjano ovlašteni, stavili su svoje potpise označenih dana.

Sastavljeno u Ženevi 24. svibnja 1980. u izvornicima na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku, koji su tekstovi jednako vjerodostojni.

## DODATAK

### ODREDBE O CARINSKIM PITANJIMA PRI MEĐUNARODNOM MULTIMODALNOM PRIJEVOZU ROBE

#### Članak I

Za svrhe ove Konvencije:

“Postupak carinskog provoza” označuje carinski postupak prema kojemu se roba prevozi pod carinskom kontrolom od jednog do drugog carinskog ureda.

“Odredišni carinski ured” označuje carinski ured gdje je dovršena neka carinska provozna operacija.

“Uvozno/izvozna davanja i porezi” označuje carinska i sva ostala davanja, poreze, pristojbe ili druge naplate koji su ubrani radi ili u svezi s uvozom/izvozom robe ne uključujući pristojbe i naplate koji su ograničeni u iznosu približnom cijeni pruženih usluga.

“Isprava carinskog provoza” je obrazac koji sadrži evidenciju ulaznih podataka i obavijesti u svezi s operacijama carinskog provoza.

#### Članak II

1. Sukladno s odredbama zakona, propisa i međuvladinih sporazuma koji su na snazi na njihovu području, Države Ugovornice osigurat će slobodu provoza robe u međunarodnom multimodalnom prijevozu.

2. Pod pretpostavkom da je uvjetima u postupku carinskog provoza, primijenjenog na provozne operacije, udovoljeno na zadovoljstvo carinskih vlasti, roba u međunarodnom multimodalnom prijevozu:

(a) ne može, u pravilu, biti podvrgnuta carinskom pregledu za vrijeme putovanja osim kada je to potrebno radi udovoljenja propisima i pravilima za primjenu kojih su odgovorne carinske vlasti. Ako se to izuzme, carinske vlasti će se ograničiti na kontrolu carinskih žigova i drugih sigurnosnih mjera u točkama ulaska i izlaska.

(b) Neće biti podvrgnuta dodatnim carinskim formalnostima ili zahtjevima osim onih koji se rabe u provoznim operacijama provoznog carinskog režima, ali bez prejudica za primjenu zakona i propisa javnoj ili nacionalnoj sigurnosti, javnom moralu ili zdravlju.

#### Članak III

Radi olakšanja provoza robe, svaka će Država Ugovornica:

(a) kao zemlja ukrcaja, koliko je moguće, poduzeti sve mjere radi osiguranja potpunosti i točnosti obavijesti koje se zahtijevaju za provozne operacije koje se obavljaju;

(b) kao zemlja odredišta:

(i) poduzeti sve potrebne mjere radi osiguranja otpreme robe u carinskom provozu, u pravilu, u carinskom uredu odredišta robe;

(ii) nastojati otpremiti robu u mjesto što bliže njezinom konačnom odredištu, ako nacionalni zakon i propisi ne zahtijevaju drugačije.

#### **Članak IV**

1. Pod pretpostavkom da je udovoljeno uvjetima propisanim u postupku carinskog provoza na zadovoljstvo carinskih vlasti, roba u međunarodnom multimodalnom prijevozu neće biti podvrgnuta plaćanju ili polaganju depozita za uvozno/izvozna davanja i poreze u provoznim zemljama.

2. Odredbe prethodnog stavka ne sprječavaju:

(a) određivanje visine pristojbi i naplate koje se mogu primijeniti na osnovi nacionalnih propisa o javnoj sigurnosti ili javnom zdravlju;

(b) određivanje visine pristojbi i naplata koje su ograničene na iznos koji približno odgovara cijeni pruženih usluga, ako su određeni pod uvjetima jednakosti.

#### **Članak V**

1. Kada se zahtijeva financijsko jamstvo za operacije carinskog provoza, ono će se dati radi udovoljenja carinskim vlastima konkretne provozne zemlje sukladno njenim nacionalnim zakonom i propisima i međunarodnim konvencijama.

2. Radi olakšanja carinska provoza, sustav carinskog jamstva bit će jednostavan, efikasan, jeftin a pokrivat će primjenljiva uvozno/izvozna davanja i poreze, i svaku dužnu kaznu u zemljama gdje su one pokrivena jamstvom.

#### **Članak VI**

1. Carinske vlasti provozne zemlje prihvatit će ispravu o multimodalnom prijevozu kao opisni dio isprave o carinskom provožu, bez prejudica za mogućnost traženja druge isprave na osnovi jedne međunarodne konvencije, međunarodnih konvencija ili nacionalnog zakona i propisa.

2. Radi olakšanja carinskog provoza, isprave o carinskom provožu bit će usklađene, koliko je moguće, sa ispravom sadržanom u prilogu.

Preveo: V.B.

#### **NAPOMENA:**

Isprava nazvana "Deklaracijom o robi" (Carinska deklaracija), ("Goods declaration /Customs transit") o kojoj je riječ u st. 2, čl. VI priloga, koji govori o carinskim pitanjima u odnosu na međunarodni multimodalni prijevoz robe, nije reproducirana ovdje ni u izvorniku ni u prijevodu iz razloga što je to obrazac utemeljen na potrebama prakse, a nema značenje kakve pravne novine.

# UNITED NATIONS CONVENTION ON INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS

The states parties to this convention,

## Recognizing

- (a) that international multimodal transport is one means of facilitating the orderly expansion of world trade;
  - (b) the need to stimulate the development of smooth, economic and efficient multimodal transport service adequate to the requirements of the trade concerned;
  - (c) the desirability of ensuring the orderly development of international multimodal transport in the interest of all countries and the need to consider the special problems of transit countries;
  - (d) the desirability of determining certain rules relating to the carriage of goods by international multimodal transport contracts, including equitable provision concerning the liability of multimodal transport operators;
  - (e) the need that this Convention should not affect the application of any international convention or national law relating to the regulation and control of transport operations;
  - (f) the right of each State to regulate and control at the national level multimodal transport operators and operations;
  - (g) the need to have regard to the special interest and problems of developing countries, for example, as regards introduction of new technologies, participation in multimodal service of their national carriers and operators, cost efficiency thereof and maximum use of local labour and insurance;
  - (h) the need to ensure a balance of interest between suppliers and users of multimodal transport service;
  - (i) the need to facilitate custom procedures with due consideration to the problems of transit countries;
- agreeing to the following basic principles:
- (a) that a fair balance of interests between developed countries should be established and an equitable distribution of activities between these groups of countries should be attained in international multimodal transport;
  - (b) that consultation should take place on terms and conditions of service, both before and after the introduction of any new technology in the multimodal transport of goods, between the multimodal transport operator, shippers' organizations and appropriate national authorities;
  - (c) the freedom for shippers to choose between multimodal and segmented transport service;
  - (d) that the liability of the multimodal transport operator under this Convention should be based on the principle of presumed fault or neglect,
- have decided to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

## PART I. - GENERAL PROVISIONS

For the purpose of this Convention:

1. "International multimodal transport" means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport, as defined in such contracts, shall not be considered as international multimodal transport.
2. "Multimodal transport operator" means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.
3. "Multimodal transport contract" means a contract whereby a multimodal transport operator undertakes, against payment of freight, to perform or to procure the performance of international multimodal transport.
4. "Multimodal transport document" means a document which evidences a multimodal transport contract, the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator, and an undertaking by him to deliver the goods in accordance with the terms of that contract.
5. "Consignor" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a multimodal transport contract has been concluded with the multimodal transport operator, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the multimodal transport operator in relation to the multimodal transport contract.

6. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.
7. "Goods" includes any container, pallet or similar article of transport or packaging, if supplied by the consignor.
8. "International convention" means an international agreement concluded among States in written form and governed by international law.
9. "Mandatory national law" means any statutory law concerning carriage of goods the provisions of which cannot be departed from by contractual stipulation to the detriment of the consignor.
10. "Writing" means, *inter alia*, telegram or telex.

#### **Art.2. - Scope of application**

The provision of this Convention shall apply to all contracts of multimodal transport between places in two States, if:

- (a) The place for the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting State, or
- (b) The place for delivery of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting State.

#### **Art.3. - Mandatory application**

1. When a multimodal transport contract has been concluded which according to article 2 shall be governed by this Convention, the provision of this Convention shall be mandatorily applicable to such contract.
2. Nothing in this Convention shall affect the right of the consignor to choose between multimodal transport and segmented transport.

#### **Art.4. - Regulation and control of multimodal transport**

1. This Convention shall not affect, or be incompatible with, the application of any international convention or national law relating to the regulation and control of transport operations.
2. This Convention shall not affect the right of each State to regulate and control at the national level multimodal transport operations and multimodal transport operators, including the right to take measures relating to consultations, especially before the introduction of new technologies and services, between multimodal transport operators, shippers, shippers' organizations and appropriate national authorities on terms and conditions of service; licensing of multimodal transport operators; participation in transport; and all other steps in the national economic and commercial interest.
3. The multimodal transport operator shall comply with the applicable law of the country in which he operates and with the provision of this Convention.

## **PART II. - DOCUMENTATION**

#### **Art.5. - Issue of multimodal transport document**

1. When the goods are taken in charge by the multimodal transport operator, he shall issue a multimodal transport document which, at the option of the consignor, shall be in either negotiable or non-negotiable form.
2. The multimodal transport document shall be signed by the multimodal transport operator or by a person having authority from him.
3. The signature on the multimodal transport document may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the multimodal transport document is issued.
4. If consignor so agrees, a non-negotiable multimodal transport document may be issued by making use of any mechanical or other means preserving a record of the particulars stated in article 8 to be contained in the multimodal transport document. In such a case the multimodal transport operator, after having taken the goods in charge, shall deliver to the consignor a readable document containing all the particulars so recorded, and such document shall for the purpose of the provisions of this Convention be deemed to be a multimodal transport document.

#### **Art.6. - Negotiable multimodal transport document**

1. Where a multimodal transport document is issued in negotiable form:
  - (a) It shall be made out to order or to bearer;
  - (b) If made out to order it shall be transferable by endorsement;
  - (c) If made out to bearer it shall be transferable without endorsement;
  - (d) If issued in a set of more than one original it shall indicate the number of originals in the set;
  - (e) If any copies are issued each copy shall be marked "non-negotiable copy".
2. Delivery of the goods may be demanded from the multimodal transport operator or a person acting on his behalf only against surrender of the negotiable multimodal transport document duly endorsed where necessary.

3. The multimodal transport operator shall be discharged from his obligation to deliver the goods if, where a negotiable multimodal transport document has been issued in a set of more than one original, he or a person acting on his behalf has in good faith delivered the goods against surrender of one of such originals.

#### **Art.7. - Non-negotiable multimodal transport document**

1. Where a multimodal transport document is issued in non-negotiable form it shall indicate a named consignee.

2. The multimodal transport operator shall be discharged from his obligation to deliver the goods if he makes delivery thereof to the consignee named in such non-negotiable multimodal transport document or to such other person as he may be duly instructed, as a rule, in writing.

#### **Art.8. - Contents of the multimodal transport document**

1. The multimodal transport document shall contain the following particulars:

(a) The general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the consignor;

(b) The apparent condition of the goods;

(c) The name and principal place of business of the multimodal transport operator;

(d) The name of the consignor;

(e) The consignee, if named by the consignor;

(f) The place and date of taking in charge of the goods by the multimodal transport operator;

(g) The place of delivery of the goods;

(h) The date or the period of delivery of the goods at the place of delivery, if expressly agreed upon between the parties;

(i) A statement indicating whether the multimodal transport document is negotiable or non-negotiable;

(j) The place and date of issue of the multimodal transport document;

(k) The signature of the multimodal transport operator or a person having authority from him;

(l) The freight for each mode of transport, if expressly agreed between the parties, or the freight, including its currency, to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him.

(m) The intended journey route, modes of transport and places of transshipment, of known at the time of issuance of the multimodal transport document;

(n) The statement referred to in paragraph 3 of article 28;

(o) Any other particulars which the parties may agree to insert in the multimodal transport document, if not inconsistent with the law of the country where the multimodal transport document is issued.

2. The absence from the multimodal document of one more of the particulars referred to in paragraph 1 of this article shall not affect the legal character of the document as a multimodal transport document provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 4 of article 1.

#### **Art.9. - Reservations in the multimodal transport document**

1. If the multimodal transport document contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the multimodal transport operator or a person acting on his behalf knows, or has reasonable grounds to suspect, do not accurately represent the goods actually taken in charge, or if he has no reasonable means of checking such particulars, the multimodal transport operator or a person acting on his behalf shall insert in the multimodal transport document a reservation specifying these inaccuracies, ground of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the multimodal transport operator or a person acting on his behalf fails to note on the multimodal transport document the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the multimodal transport document that the goods were in apparent good condition.

#### **Art.10. - Evidentiary effect of the multimodal transport document**

Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under article 9 has been entered:

(a) The multimodal transport document shall be *prima facie* evidence of the taking in charge by the multimodal transport operator of the goods as described therein; and

(b) Proof to the contrary by the multimodal transport operator shall not be admissible if the multimodal transport document is issued in negotiable form and has been transferred to a third party, including a consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods therein.

#### **Art.11. - Liability for intentional misstatements or omissions**

When the multimodal transport operator, with intent to defraud, gives in the multimodal transport document false information concerning the goods or omits any information required to be included under paragraph 1 (a) or (b) of article 8 or under article 9, he shall be liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for any loss, damage or expenses incurred by a third party,

including a consignee, who acted in reliance on the description of the goods in the multimodal transport document issued.

**Art.12. - Guarantee by the consignor**

1. The consignor shall be deemed to have guarantees to the multimodal transport operator the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the multimodal transport operator, of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity and, if applicable, to the dangerous character of the goods, as furnished by him for insertion in the multimodal transport document.

2. The consignor shall indemnify the multimodal transport operator against loss resulting from inaccuracies in or inadequacies of the particulars referred to in paragraph 1 of this article. The consignor shall remain liable even if the multimodal transport document has been transferred by him. The right of the multimodal transport operator to such indemnity shall in no way limit his liability under the multimodal transport contract to any person other than the consignor.

**Art.13. - Other documents**

The issue of the multimodal transport document does not preclude the issue, if necessary, of other documents relating to transport or other services involved in international multimodal transport, in accordance with applicable international conventions or national law. However, the issue of such other documents shall not affect the legal character of the multimodal transport document.

**PART III. - LIABILITY OF THE MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR**

**Art.14. - Period of responsibility**

1. The responsibility of the multimodal transport operator for the goods under this Convention covers the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery.

2. For the purpose of this article, the multimodal transport operator is deemed to be in charge of the goods:

(a) from the time he has taken over the goods from:

(i) the consignor or a person acting on his behalf; or

(ii) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of taking in charge, the goods must be handed over for transport;

(b) until the time he has delivered the goods:

(i) by handing over the goods to the consignee; or

(ii) in case where the consignee does not receive the goods from the multimodal transport operator, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the multimodal transport contract or with the law or with the usage of the particular trade applicable at the place of delivery; or

(iii) by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of delivery, the goods must be handed over.

3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the multimodal transport operator shall include his servants or agents or any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, and reference to the consignor or consignee shall include their servants or agents.

**Art.15. - The liability of the multimodal transport operator for his servants, agents and other person**

Subject to article 21, the multimodal transport operator shall be liable for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, when such person is acting in the performance of the contract, as if such acts and omissions were his own.

**Art.16. - Basis of liability**

1. The multimodal transport operator shall be liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in article 14, unless the multimodal transport operator proves that he, his servants or agents or any other person referred to in article 15 took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent multimodal transport operator, having regard to the circumstances of the case.

3. If the goods have not been delivered within 90 consecutive days following the date of delivery determined according to paragraph 2 of this article, the claimant may treat the goods as lost.



**Art.17. - Concurrent causes**

Where fault or neglect on the part of the multimodal transport operator, his servants or agents or any other person referred to in article 15 combines with another cause produce loss, damage or delay in delivery, the multimodal transport operator shall be liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the multimodal transport operator proves the part of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

**Art.18. - Limitation of liability**

1. When the multimodal transport operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods according to article 16, his liability shall be limited to an amount not exceeding 920 units of account per package or other shipping unit or 2.75 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

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

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

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

3. Notwithstanding the provision of paragraph 1 and 2 of this article, if the international multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the multimodal transport operator shall be limited to an amount not exceeding 8.33 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged.

4. The liability of the multimodal transport operator for loss resulting from delay in delivery according to the provisions of article 16 shall be limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods, delayed, but not exceeding the total freight payable under the multimodal transport contract.

5. The aggregate liability of the multimodal transport operator, under paragraph 1 and 4 or paragraphs 3 and 4 of this article, shall not exceed the limit of liability for total loss of the goods as determined by paragraph 1 or 3 of this article.

6. By agreement between the multimodal transport operator and the consignor, limits of liability exceeding those provided for in paragraph 1, 3 and 4 of this article may be fixed in the multimodal transport document.

7. "Unit of account" means the unit of account mentioned in article 31.

**Art.19. - Localized damage**

When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law provides a higher limit of liability than the limit that would follow from application of paragraphs 1 to 3 of article 18, then the limit of the multimodal transport operator's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provision of such convention or mandatory law.

**Art.20. - Non-contractual liability**

1. The defence and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the multimodal transport operator in respect of loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, whether the action be founded in contract, in tort or otherwise.

2. If an action in respect of loss resulting from loss or damage to the goods or from delay in delivery is brought against the servant or agent of the multimodal transport operator, if such servant or agent proves that he acted within the scope of his employment, or against any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, if such other person proves that he acted within the performance of the contract, the servant or agent or such other person shall be entitled to avail himself of the defence and limits of liability which the multimodal transport operator is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in article 21, the aggregate of the amounts recoverable from the multimodal transport operator and from a servant or agent or any other person of whose service he makes use for the performance of the multimodal transport contract shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

**Art.21. - Loss of the right to limit liability**

1. The multimodal transport operator is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the multimodal transport operator done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding paragraph 2 of article 20, a servant or agent of the multimodal transport operator or other person of whose service he makes use for the performance of the multimodal transport contract is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant, agent or other person, done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

#### **PART IV. - LIABILITY OF THE CONSIGNOR**

##### **Art.22. - General rule**

The consignor shall be liable for loss sustained by multimodal transport operator if such loss is caused by the fault or neglect of the consignor, or his servants or agents when such servants or agents are acting within the scope of their employment. Any servant or agent of the consignor shall be liable for such loss if the loss is caused by fault or neglect on his part.

##### **Art.23. - Special rules on dangerous goods**

1. The consignor shall mark or label in suitable manner dangerous goods as dangerous.
2. Where the consignor hands over dangerous goods to the multimodal transport operator or any person acting on his behalf, the consignor shall inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, the precautions to be taken. If the consignor fails to do so and the multimodal transport operator does not otherwise have knowledge of their dangerous character:
  - (a) The consignor shall be liable to the multimodal transport operator for all loss resulting from the shipment of such goods; and
  - (b) The goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.
3. The provision of paragraph 2 of this article may not be invoked by any person if during the multimodal transport he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.
4. If, in case where the provisions of paragraph 2 (b) of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the multimodal transport operator is liable in accordance with the provisions of article 16.

#### **PART V. - CLAIMS AND ACTIONS**

##### **Art.24. - Notice of loss, damage or delay**

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the multimodal transport operator not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is *prima facie* evidence of the delivery by the multimodal transport operator of the goods as described in the multimodal transport document.
2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article apply correspondingly if notice is not given within six consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.
3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by parties or their authorized representatives at the place of delivery, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.
4. In case of any actual or apprehended loss or damage the multimodal transport operator and the consignee shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.
5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless notice has been given in writing to the multimodal transport operator within 60 consecutive days after the day when the goods were delivered by handing over to the consignee or when the consignee has been notified that the goods have been delivered in accordance with paragraph 2 (b) (ii) or (iii) of article 14.
6. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the multimodal transport operator to consignor not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 (b) of article 14, whichever is later, the failure to give such notice is *prima facie* evidence that the multimodal transport operator has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the consignor, his servants or agents.
7. If any of the notice periods provided for in paragraphs 2, 5 and 6 of this article terminates on a day which is not a working day at the place of delivery, such period shall be extended until the next working day.
8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the multimodal transport operator's behalf, including any person of whose services he makes use at the place of delivery, or to a person

acting on the consignor's behalf, shall be deemed to have been given to the multimodal transport operator, of to the consignor, respectively.

#### **Art.25. - Limitation of actions**

1. Any action relating to international multimodal transport under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. However, if notification in writing, stating the nature and main particulars of the claim, has not been given within six months after the day when the goods were delivered or, where the goods have not been delivered, after the day on which they should have been delivered, the action shall be time-barred at the expiry of this period.

2. The limitation period commences on the day after the day on which the multimodal transport operator has delivered the goods or part thereof or, where the goods have not been delivered, on the day after the last day on which the goods should have been delivered.

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

4. Provided that the provisions of another applicable international convention are not to the contrary, a recourse action for indemnity by person held liable under this Convention may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted; however, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

#### **Art.26. - Jurisdiction**

1. In judicial proceedings relating to international multimodal transport under this Convention, the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- (a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or
- (b) the place where the multimodal transport contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or
- (c) the place of taking the goods in charge for international multimodal transport or to the place of delivery; or
- (d) any other place designated for that purpose in the multimodal transport contract and evidenced in the multimodal transport document.

2. No judicial proceedings relating to international multimodal transport under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 of this article. The provisions of this article do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting States for provisional or protective measures.

3. Notwithstanding the preceding provisions of this article, an agreement made by the parties after a claim has arisen, which designates the place where the plaintiff may institute an action, shall be effective.

4. (a) Where an action has been instituted in accordance with the provisions of this article or where judgement in such an action has been delivered, no new action shall be instituted between the same parties on the same grounds unless the judgement in the first action is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted;

(b) For the purposes of this article neither the institution of measures to obtain enforcement of a judgement nor the removal of an action to a different court within the same country shall be considered as the starting of a new action.

#### **Art.27. - Arbitration**

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

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

- (a) a place in a State within whose territory is situated:
  - (i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or
  - (ii) the place where multimodal transport contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch of agency through which the contract was made; or
  - (iii) the place of taking the goods in charge for international multimodal transport or the place of delivery; or
- (b) any other place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

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

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

5. Nothing in this article shall affect the validity of an agreement made by the parties after the claim relating to the international multimodal transport has arisen.

## **PART VI. - SUPPLEMENTARY PROVISION**

### **Art.28. - Contractual stipulations**

1. Any stipulation in a multimodal transport contract or multimodal transport document shall be null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provision of this Convention. The nullity of such a stipulation shall not affect the validity of other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the multimodal transport operator or any similar clause shall be null and void.
2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, the multimodal transport operator may, with the agreement of the consignor, increase his responsibilities and obligations under this Convention.
3. The multimodal transport document shall contain a statement that the international multimodal transport is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the consignor or the consignee.
4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission of the statement referred to in paragraph 3 of this article, the multimodal transport operator must pay compensation to the extent required in order to give the claimant compensation in accordance with the provision of this Convention for any loss or damage to the goods as well as for delay in delivery. The multimodal transport operator must, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked are to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

### **Art.29. - General average**

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the multimodal transport contract or national law regarding the adjustment of general average, if and to the extent applicable.
2. With the exception of article 25, the provisions of this Convention relating to the liability of the multimodal transport operator for loss of or damage to the goods shall also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the multimodal transport operator to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

### **Art.30. - Other conventions**

1. This Convention does not modify the rights or duties provided for in the Brussels International Convention for the unification of certain rules relating to the limitation of owners of sea-going vessels of 25 August 1924; in the Brussels International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships of 10 October 1957; in the London Convention on limitation of liability for maritime claims of 19 November 1976; and in the Geneva Convention relating to the limitation of the liability of owners of inland navigation vessels (CLN) of 1 March 1973, including amendments to these Conventions, or national law relating to the limitation of liability of owners of sea-going ships and inland navigation vessels.
2. The provisions of articles 26 and 27 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any international convention relating to matters dealt with in the said articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in States parties to such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 3 of article 27 of this Convention.
3. No liability shall arise under the provisions of this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:
  - (a) under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or amendments thereto; or
  - (b) by virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions.
4. Carriage of goods such as carriage of goods in accordance with the Geneva Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road in article 2, or the Berne Convention of 7 February 1970 concerning the Carriage of Goods by Rail, article 2, shall not for States Parties to Conventions governing such carriage be considered as international multimodal transport within the meaning of article 1, paragraph 1, of this Convention, in so far as such States are bound to apply the provisions of such Conventions to such carriage of goods.

### **Art.31. - Unit of account or monetary unit and conversion**

1. The unit of account referred to in article 18 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in article 18 shall be converted into the national currency of a State according to the value of such currency on the date of the judgement or

award or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by International Monetary Fund, in effect on the date in question, for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows: with regard to the limits provided for in paragraph 1 of article 18 to 13,750 monetary units per package or other shipping unit or 41.25 monetary units per kilogramme of gross weight of the goods, and with regard to the limit provided for in paragraph 3 of article 18 to 124 monetary units.

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

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this article and the conversion referred to in paragraph 3 of this article shall be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as possible the same real value for the amounts in article 18 as is expressed there in units of account.

5. Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to the last sentence of paragraph 1 of this article, or the result of the conversion pursuant to paragraph 3 of this article, as the case may be, at the time of signature or when depositing their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in paragraph 2 of this article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

## **PART VII. - CUSTOM MATTERS**

### **Art.32. - Customs transit**

1. Contracting States shall authorize the use of the procedure of customs transit for international multimodal transport.

2. Subject to provisions of national law or regulations and intergovernmental agreements, the custom transit of goods in international multimodal transport shall be in accordance with the rules and principles contained in articles I to VI of the Annex to this Convention.

3. When introducing laws or regulations in respect of custom transit procedures relating to multimodal transport of goods, Contracting States should take into consideration articles I to VI of the Annex to this Convention.

## **PART VIII. - FINAL CLAUSES**

### **Art.33. - Depositary**

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

### **Art.34. - Signature, ratification, acceptance, approval and accession**

1. All States are entitled to become Parties to this Convention by:

- (a) Signature not subject to ratification, acceptance or approval; or
- (b) Signature subject to and followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) Accession.

2. This Convention shall be open for signature as from 1 September 1980 until and including 31 August 1981 at the Headquarters of the United Nations in New York.

3. After 31 August 1981, this Convention shall be open for accession by all States which are not signatory States.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the depositary.

5. Organizations for regional economic integration, constituted by sovereign States members of UNCTAD, and which have competence to negotiate, conclude and apply international agreements in specific fields covered by this Convention shall be similarly entitled to become Parties to this Convention in accordance with the provisions of paragraph 1 to 4 of this article, thereby assuming in relation to other Parties to this Convention the rights and duties under this Convention in the specific fields referred to above.

### **Art.35. - Reservations**

No reservation may be made to this Convention.

**Art.36. - Entry into force**

1. This Convention shall enter into force 12 months after the Governments of 30 States have either signed it not subject to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.
2. For each State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the requirements for entry into force given in paragraph 1 of this article have been met, the Convention shall enter into force 12 months after the deposit by such State of the appropriate instrument.

**Art.37. - Date of application**

Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to multimodal transport contracts concluded on or after the date of entry force of this Convention in respect of that State.

**Art.38. - Rights and obligations under existing conventions**

If, according to articles 26 or 27, judicial or arbitral proceedings are brought in a Contracting State in a case relating to international multimodal transport subject to this Convention which takes place between two States only one is a Contracting State, and if both these States are at the time of entry into force of this Convention equally bound by another international convention, the court or arbitral tribunal may, in accordance with the obligations under such convention, give effect to the provisions thereof.

**Art.39. - Revision and amendments**

1. At the request of not less than one third of the Contracting States, the Secretary-General of the United Nations shall, after the entry into force of this Convention, convene a conference of the Contracting States for revising or amending it. The Secretary-General of the United Nations shall circulate to all Contracting States the texts of any proposals for amendments at least three months before the opening date of the conference.
2. Any decision by the revision conference, including amendments, shall be taken by a two thirds majority of the States present and voting. Amendments adopted by the conference shall be communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.
3. Subject to paragraph 4 below, any amendment adopted by the conference shall enter into force only for those Contracting States which have accepted it, on the first day of the month following one year after its acceptance by two third of the Contracting States. For any State accepting an amendment after it has been accepted by two thirds of the Contracting States, the amendments shall enter into force on the first day of the month following one year after its acceptance by that State.
4. Any amendment adopted by the conference altering the amounts specified in article 18 and paragraph 2 of article 31 or substituting either or both the units defined in paragraphs 1 and 3 of article 31 by other units shall enter into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two third of the Contracting States. Contracting States which have accepted the altered amounts or the substituted units shall apply them in their relationship with all Contracting States.
5. Acceptance of amendments shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the depositary.
6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of any amendment adopted by the conference shall be deemed to apply to the Convention as amended.

**Art.40. - Denunciation**

1. Each Contracting State may denounce this Convention at any time after the expiration of a period of two years from the date on which this Convention has entered into force by means of a notification in writing addressed to the depositary.
2. Such denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation shall take effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized thereto, have affixed their signatures hereunder on the dates indicated.

Done at Geneva on 24 May 1980 in one original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, all text being equally authentic.

## **ANNEX**

### **PROVISIONS ON CUSTOM MATTERS RELATING TO INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS**

#### **Article I**

For the purpose of this Convention:

“Custom transit procedure” means the customs procedure under which goods are transported under custom control from one custom office to another.

“Custom Office of destination” means any custom office at which a custom transit operation is terminated.

“Import/export duties and taxes” means customs duties and all other duties, taxes, fees or other charges which are collected on or in connexion with the import/export of goods but not including fees and charges which are limited in amount to the approximate cost of services rendered.

“Custom transit document” means a form containing the record of data entries and information required for the custom transit operation.

#### **Article II**

1. Subject to the provisions of the law, regulations and intergovernmental agreements in force in their territories Contracting States shall grant freedom of transit to goods in international multimodal transport.

2. Provided that the condition laid down in the custom transit procedure used for the transit operation are fulfilled to the satisfaction of the custom authorities, goods in international multimodal transport:

(a) Shall not, as a general rule, be subject to custom examination during the journey except to the extent deemed necessary to ensure compliances of rules and regulations which the Custom are responsible for enforcing. Flowing from this, the custom authorities shall normally restrict themselves to the control of custom seals and other security measures at points of entry and exit.

(b) Without prejudice to the application of law and regulations concerning public or national security, public morality or health, shall not be subject to any custom formalities or requirements additional to those of the custom transit regime used for the transit operation.

#### **Article III**

In order to facilitate the transit of the goods, each Contracting State shall:

(a) If it is the country of shipment, as far as practicable, take all measures to ensure the completeness and accuracy of the information required for the subsequent transit operations;

(b) If it is the country of destination:

(i) take all necessary measures to ensure that goods in custom transit shall be cleared, as a rule, at the customs office of destination of the goods;

(ii) endeavour to carry out the clearance of goods at a place as near as possible to the place of final destination of the goods, provided that national law and regulations do not require otherwise.

#### **Article IV**

1. Provided that the conditions laid down in the custom transit procedure are fulfilled to the satisfaction of the custom authorities, the goods in the international multimodal transport shall not be subject to the payment of import/export duties and taxes or deposit in lieu thereof in transit countries.

2. The provisions of the preceding paragraph shall not preclude:

(a) The levy of fees and charges by virtue of national regulations on grounds of public security or public health.

(b) The levy of fees and charges, which are limited in amount to the approximate cost of services rendered, provided they are imposed under conditions of equality.

#### **Article V**

1. Where a financial guarantee for the custom transit operation is required, it shall be furnished to the satisfaction of the customs authorities of the transit country concerned in conformity with its national law and regulations and international conventions.

2. With a view to facilitating custom transit, the system of custom guarantee shall be simple, efficient, moderately priced and shall cover import/export duties and taxes chargeable and, in countries where they are covered by guarantees, any penalties due.

#### **Article VI**

1. Without prejudice to any other documents which may be required by virtue of an international convention, international conventions or national law and regulations, custom authorities of transit countries shall accept the multimodal transport document as a descriptive part of the custom transit document.

2. With a view to facilitating custom transit, custom transit documents shall be aligned, as far as possible, with the layout reproduced below.