

ЗАКОН

О ПОТВРЂИВАЊУ БУДИМПЕШТАНСКЕ КОНВЕНЦИЈЕ О УГОВОРУ О ПРЕВОЗУ РОБЕ НА УНУТРАШЊИМ ВОДНИМ ПУТЕВИМА (CMNI)

Члан 1.

Потврђује се Будимпештанска конвенција о уговору о превозу робе на унутрашњим водним путевима, сачињена у Будимпешти, 22. јуна 2001. године у оригиналу на немачком, енглеском, француском, холандском и руском језику.

Члан 2.

Текст Будимпештанске конвенције о уговору о превозу робе на унутрашњим водним путевима у оригиналу на енглеском језику и у преводу на српски језик гласи:

**BUDAPEST CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE CARRIAGE OF
GOODS BY INLAND WATERWAY (CMNI)**

THE STATES PARTIES to this Convention,

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

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

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

CHAPTER I

GENERAL PROVISIONS

Article 1

Definitions

In this Convention,

1. "Contract of carriage" means any contract, of any kind, whereby a carrier undertakes against payment of freight to carry goods by inland waterway;
2. "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage has been concluded with a shipper;
3. "Actual carrier" means any person, other than a servant or an agent of the carrier, to whom the performance of the carriage or of part of such carriage has been entrusted by the carrier;
4. "Shipper" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage has been concluded with a carrier;
5. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods;
6. "Transport document" means a document which evidences a contract of carriage and the taking over or loading of goods by a carrier, made out in the form of a bill of lading or consignment note or of any other document used in trade;

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

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

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

Article 2

Scope of application

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

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

(a) a maritime bill of lading has been issued in accordance with the maritime law applicable, or

(b) the distance to be travelled in waters to which maritime regulations apply is the greater.

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

CHAPTER II

RIGHTS AND OBLIGATIONS OF THE CONTRACTING PARTIES

Article 3

Taking over, carriage and delivery of the goods

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

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

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

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

(a) in circumstances, such as low water or collision or any other obstacle to navigation, which were unforeseeable at the time when the contract of carriage was concluded and in which the loading or transhipment of the goods is necessary in order to perform the contract of carriage, and when the carrier is unable to obtain within an appropriate period of time instructions from the shipper, or

(b) when it is in accordance with the practice prevailing in the port where the vessel is located.

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

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

Article 4

Actual carrier

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

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

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

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

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

Article 5

Delivery time

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

Article 6

Obligations of the shipper

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

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

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

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

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

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

Article 7

Dangerous and polluting goods

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

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

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

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

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

Article 8

Liability of the shipper

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

(a) the particulars or information referred to in articles 6, paragraph 2, or 7, paragraph 1, are missing, inaccurate or incomplete;

(b) the dangerous or polluting goods are not marked or labelled in accordance with the applicable international or national regulations or, if no such regulations exist, in accordance with rules and practices generally recognized in inland navigation;

(c) the necessary accompanying documents are missing, inaccurate or incomplete.

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

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

Article 9

Termination of the contract of carriage by the carrier

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

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

(a) one third of the agreed freight; or

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

Article 10

Delivery of the goods

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

2. The placing of the goods at the disposal of the consignee in accordance with the contract of carriage or with the usage of the particular trade or with the statutory regulations applicable at the port of discharge shall be considered a delivery. The

imposed handing over of the goods to an authority or a third party shall also be considered a delivery.

CHAPTER III

TRANSPORT DOCUMENTS

Article 11

Nature and content

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

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

3. The transport document shall be prima facie evidence, save proof to the contrary, of the conclusion and content of the contract of carriage and of the taking over of the goods by the carrier. In particular, it shall provide a basis for the presumption that the goods have been taken over for carriage as they are described in the transport document.

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

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

(a) the name, domicile, registered office or place of residence of the carrier and of the shipper;

(b) the consignee of the goods;

(c) the name or number of the vessel, where the goods have been taken on board, or particulars in the transport document stating that the goods have been taken over by the carrier but not yet loaded on the vessel;

(d) the port of loading or the place where the goods were taken over and the port of discharge or the place of delivery;

(e) the usual name of the type of goods and their method of packaging and, for dangerous or polluting goods, their name according to the requirements in force or, if there is no such name, their general name;

(f) the dimensions, number or weight as well as the identification marks of the goods taken on board or taken over for the purpose of carriage;

(g) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck or on board open vessels;

(h) the agreed provisions concerning freight;

(i) in the case of a consignment note, the specification as to whether it is an original or a copy; in the case of a bill of lading, the number of originals;

(j) the place and date of issue.

The legal character of a transport document in the sense of article 1, paragraph 6, of this

Convention is not affected by the absence of one or more of the particulars referred to in this paragraph.

Article 12

Reservations in transport documents

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

(a) The dimensions, number or weight of the goods, if he has grounds to suspect that the particulars supplied by the shipper are inaccurate or if he had no reasonable means of checking such particulars, especially because the goods have not been counted, measured or weighed in his presence or because, without explicit agreement, the dimensions or weights have been determined by draught measurement;

(b) Identification marks which are not clearly and durably affixed on the goods themselves or, if the goods are packed, on the receptacles or packagings;

(c) The apparent condition of the goods.

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

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

Article 13

Bill of lading

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

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

3. When the goods are taken over by the carrier, handing over the bill of lading to a person entitled thereby to receive the goods has the same effects as the handing over of the goods as far as the acquisition of rights to the goods is concerned.

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

CHAPTER IV

RIGHT TO DISPOSE OF THE GOODS

Article 14

Holder of the right of disposal

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

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

(a) where carriage is under a consignment note, once the original has been handed over to the consignee;

(b) where carriage is under a bill of lading, once the shipper has relinquished all the originals in his possession by handing them over to another person.

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

Article 15

Conditions for the exercise of the right of disposal

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

(a) where a bill of lading is used, submit all originals prior to the arrival of the goods at the scheduled place of delivery;

(b) where a transport document other than a bill of lading is used, submit this document, which shall include the new instructions given to the carrier;

(c) compensate the carrier for all costs and damage incurred in carrying out instructions;

(d) pay all the agreed freight in the event of the discharge of the goods before arrival at the scheduled place of delivery, unless the contract of carriage provides otherwise.

CHAPTER V

LIABILITY OF THE CARRIER

Article 16

Liability for loss

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

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

Article 17

Servants and agents

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

2. When the carriage is performed by an actual carrier in accordance with article 4, the carrier is also responsible for the acts and omissions of the actual carrier and of the servants and agents of the actual carrier acting within the scope of their employment.

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

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

Article 18

Special exonerations from liability

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

(a) acts or omissions of the shipper, the consignee or the person entitled to dispose of the goods;

(b) handling, loading, stowage or discharge of the goods by the shipper, the consignee or third parties acting on behalf of the shipper or the consignee;

(c) carriage of the goods on deck or in open vessels, where such carriage has been agreed with the shipper or is in accordance with the practice of the particular trade, or if it is required by the regulations in force;

(d) nature of the goods which exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage (in volume or weight), or the action of vermin or rodents;

(e) lack of or defective condition of packaging in the case of goods which, by their nature, are exposed to loss or damage when not packed or when the packaging is defective;

(f) insufficiency or inadequacy of marks identifying the goods;

(g) rescue or salvage operations or attempted rescue or salvage operations on inland waterways;

(h) carriage of live animals, unless the carrier has not taken the measures or observed the instructions agreed upon in the contract of carriage.

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

Article 19

Calculation of compensation

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

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

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

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

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

Article 20

Maximum limits of liability

1. Subject to article 21 and paragraph 4 of the present article, and regardless of the action brought against him, the carrier shall under no circumstances be liable for amounts exceeding 666.67 units of account per package or other shipping unit, or 2 units of account per kilogram of weight, specified in the transport document, of the goods lost or damaged, whichever is the higher. If the package or other shipping unit is a container and if there is no mention in the transport document of any package or shipping unit consolidated in the container, the amount of 666.67 units of account shall be replaced by the amount of 1,500 units of account for the container without the goods it contains and, in addition, the amount of 25,000 units of account for the goods which are in the container.

2. Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the packages or other shipping units enumerated in the transport document as packed in or on such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid, the goods in or on such article of transport are deemed one shipping unit. In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. In the event of loss due to delay in delivery, the carrier's liability shall not exceed the amount of the freight. However, the aggregate liability under paragraph 1 and the first sentence of the present paragraph shall not exceed the limitation which would be established under paragraph 1 for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

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

(a) where the nature and higher value of the goods or articles of transport have been expressly specified in the transport document and the carrier has not refuted those specifications, or

(b) where the parties have expressly agreed to higher maximum limits of liability.

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

Article 21

Loss of right to limit liability

1. The carrier or the actual carrier is not entitled to the exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage if it is proved that he himself caused the damage by an act or omission, either with the intent to cause such damage, or recklessly and with the knowledge that such damage would probably result.

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

Article 22

Application of the exonerations and limits of liability

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

CHAPTER VI

CLAIMS PERIOD

Article 23

Notice of damage

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

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

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

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

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

Article 24

Limitation of actions

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

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

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

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

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

CHAPTER VII

LIMITS OF CONTRACTUAL FREEDOM

Article 25

Nullity of contractual stipulations

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

Any stipulation assigning a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier is also null and void.

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

(a) an act or omission by the master of the vessel, the pilot or any other person in the service of the vessel, pusher or towed during navigation or in the formation or dissolution of a pushed or towed convoy, provided that the carrier complied with the obligations set out for the crew in article 3, paragraph 3, unless the act or omission results from an intention to cause damage or from reckless conduct with the knowledge that such damage would probably result;

(b) fire or an explosion on board the vessel, where it is not possible to prove that the fire or explosion resulted from a fault of the carrier or the actual carrier or their servants or agents or a defect of the vessel;

(c) the defects existing prior to the voyage of his vessel or of a rented or chartered vessel if he can prove that such defects could not have been detected prior to the start of the voyage despite due diligence.

CHAPTER VIII

SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 26

General average

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

Article 27

Other applicable provisions and nuclear damage

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

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

Article 28

Unit of account

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

Article 29

Additional national provisions

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

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

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

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

CHAPTER IX

DECLARATIONS CONCERNING THE SCOPE OF APPLICATION

Article 30

Carriage by way of specific inland waterways

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

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

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

4. The declarations referred to in paragraphs 1 and 3 of this article may be withdrawn in whole or in part, at any time, by notification to the depositary to that effect, indicating the date on which they shall cease to have effect. The withdrawal of these declarations shall not have any effect on contracts already concluded.

Article 31

National transport or transport free of charge

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

(a) to contracts of carriage according to which the port of loading or the place of taking over and the port of discharge or the place of delivery are located in its own territory;

(b) by derogation from article 1, paragraph 1, to carriage free of charge.

Article 32

Regional provisions concerning liability

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

damage or from reckless conduct with the knowledge that such damage would probably result.

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

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

CHAPTER X

FINAL PROVISIONS

Article 33

Signature, ratification, acceptance, approval, accession

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

2. States may become Parties to this Convention:

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

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

Article 34

Entry into force

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

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

Article 35

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a State Party on the expiration of a period of one year following the date on which it entered into force for that State.
2. Notification of denunciation shall be deposited with the depositary.
3. The denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of a period of one year as from the date of deposit of the notification of denunciation or after a longer period referred to in the notification of denunciation.

Article 36

Review and amendment

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

Article 37

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

1. Notwithstanding the provisions of article 36, when a revision of the amount specified in article 20, paragraph 1, or the substitution of the unit defined in article 28 by another unit is proposed, the depositary shall, when not less than one fourth of the States Parties to this Convention so request, submit the proposal to all members of the United Nations Economic Commission for Europe, the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Danube Commission and to all Contracting States and shall convene a conference for the sole purpose of altering the amount specified in article 20, paragraph 1, or of substituting the unit defined in article 28 by another unit.

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

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

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

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

6.

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

(b) An amount may not be so increased as to exceed the amount of the maximum limits of liability specified by this Convention, increased by six per cent per

annum, calculated according to the principle of compound interest as from the day on which this Convention was opened for signature.

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

7. The depositary shall notify all Contracting States of any amendment adopted in accordance with paragraph 4. The amendment is deemed to have been accepted after a period of eighteen months following the day of notification, unless during such period not less than one fourth of the States which were Contracting States at the time of the decision concerning the amendment have informed the depositary that they will not accept that amendment; in such case, the amendment is rejected and does not enter into force.

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

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

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

Article 38

Depositary

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

2. The depositary shall:

(a) communicate to all States which participated in the Diplomatic Conference for the Adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway, for checking, the present Convention in the official language version which was not available at the time of the Conference;

(b) inform all States referred to under subparagraph (a) above of any proposal for the amendment of the text communicated in accordance with subparagraph (a) above;

(c) establish the date on which all official language versions of this Convention have been brought into conformity with each other and are to be considered authentic;

(d) communicate to all States referred to in subparagraph (a) above the date established in accordance with subparagraph (c) above;

(e) communicate to all States which were invited to the Diplomatic Conference for the Adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway and to those which have signed this Convention or acceded thereto, certified true copies of this Convention;

(f) inform all States which have signed this Convention or acceded to it:

(i) of any new signature, notification or declaration made, indicating the date of the signature, notification or declaration;

(ii) of the date of entry into force of this Convention;

(iii) of any denunciation of this Convention and of the date on which such denunciation is to take effect;

(iv) of any amendment adopted in accordance with articles 36 and 37 of this Convention and of the date of entry into force of such amendment;

(v) of any communication required under a provision of this Convention.

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

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

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

БУДИМПЕШТАНСКА КОНВЕНЦИЈА О УГОВОРУ О ПРЕВОЗУ РОБЕ НА УНУТРАШЊИМ ВОДНИМ ПУТЕВИМА (CMNI)

ДРЖАВЕ ПОТПИСНИЦЕ ове конвенције,

УЗИМАЈУЋИ У ОБЗИР препоруке из Завршног акта Конференције за европску безбедност и сарадњу од 1. августа 1975. године везане за усаглашавање правних режима у интересу унапређења превоза од стране држава чланица Централне комисије за пловидбу на Рајни и Дунавске комисије у сарадњи с Економском комисијом Уједињених нација за Европу,

СВЕСНЕ неопходности и пожељности увођења договорним путем одређених униформних прописа који се односе на уговор о превозу терета на унутрашњим водним путевима,

ОДЛУЧИЛЕ су да у том циљу закључе Конвенцију и договориле се о следећем:

ГЛАВА I ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

Члан 1.

ДЕФИНИЦИЈЕ

У смислу ове Конвенције:

1. »уговор о превозу« означава сваки уговор, било које врсте, у складу са којим се возар обавезује на превоз робе на унутрашњим водним путевима на основу плаћања возарине;

2. »возар« представља свако лице које је или у име којег је са крцатељем закључен уговор о превозу;

3. »стварни возар« представља свако лице, осим службеника или заступника возара, коме је возар поверио обављање превоза или дела тог превоза;

4. »крцатељ« представља свако лице које је или у име којег је или за рачун којег је са возаром закључен уговор о превозу;

5. »прималац робе« представља лице овлашћено да преузме робу;

6. »превозна исправа« означава исправу којом се потврђује уговор о превозу робе и пријем или утовар робе на брод од стране возара, сачињен у форми теретнице или товарног листа или у форми било које друге исправе која се користи у трговини;

7. термин »роба« не обухвата тегљене или потискиване бродове, и не укључује пртљаг и возила путника; када је роба смештена у контејнер, палету, или у сличну опрему за транспорт или када је упакована, израз »роба« обухвата и такву транспортну опрему или амбалажу ако их је доставио крцатељ;

8. израз »у писменој форми«, осим ако се заинтересована лица не договоре другачије, обухвата ситуацију у којој се информације преносе помоћу електронског, оптичког или било ког другог сличног телекомуникационог средства, укључујући, али не ограничавајући се тиме, телеграф, телефакс, телекс, електронску пошту или електронску размену података (EDI), под условом да су те информације доступне за касније коришћење у својству полазних информација;

9. »право државе које се примењује у складу са овом конвенцијом« означава правне норме које важе у датој држави а које не потпадају под њене прописе који су део међународног приватног права.

Члан 2.

ОБЛАСТ ПРИМЕНЕ

1. Ова конвенција се примењује на сваки уговор о превозу у складу са којим се лука укрцаја или место преузимања робе и лука искрцаја или место предаје робе налазе у две различите државе од којих је барем једна држава потписница ове конвенције. Ако уговор предвиђа могућност избора између неколико лука искрцаја или места предаје, одлучујућа ће бити стварно одабрана лука искрцаја или место испоруке терета.

2. Ако је предмет уговора о превозу на унутрашњим водним путевима превоз робе без претовара који се обавља како на унутрашњим водним путевима тако и на водама на које се примењују поморски прописи, ова конвенција примењује се, такође, и на тај уговор ако су испуњени услови наведени у ставу 1, осим случајева:

а) када је у складу са одговарајућим поморским прописима сачињена поморска теретница, или,

б) ако је пут који се прелази водама на које се примењују поморски прописи дужи.

3. Ова конвенција се примењује без обзира на државну припадност брода, место уписа, луку припадности или чињеницу да тај брод спада у поморске бродове или бродове унутрашње пловидбе, и без обзира на држављанство, боравиште, седиште или пребивалиште возара, крцатеља или примаоца терета.

Глава II

ПРАВА И ОБАВЕЗЕ СТРАНА УГОВОРНИЦА

Члан 3.

ПРЕУЗИМАЊЕ, ПРЕВОЗ И ПРЕДАЈА РОБЕ

1. Возар је у обавези да превезе робу у предвиђеном року и преда је примаоцу робе у стању у којем је и примио терет.

2. Ако није другачије договорено, преузимање и предаја робе обавља се на броду.

3. Возар одлучује о томе који брод ће он користити. Он је обавезан да пре и на почетку путовања употреби дужну пажњу како би се уверио да брод може превести утоварену робу, да је способан за пловидбу, да је попуњен посадом и опремљен у складу са важећим прописима, као и да поседује државна и међународна овлашћења потребна за превоз предметне робе.

4. Ако је уговорено да се превоз мора обавити одређеним бродом или типом брода, возар може укрцати или прекрцати робу у потпуности или делимично на други брод или други тип брода без сагласности крцатеља само у следећим случајевима:

а) ако настану околности, као што су низак водостај, судар или било које друге препреке које утичу на пловидбу, које је било немогуће предвидети у моменту закључивања уговора о превозу, и које у циљу реализације уговора о превозу захтевају укрцај или прекрцај робе, и када возар не може да у разумном року добије упутства од крцатеља, или

б) када је то у складу са обичајима луке у којој се брод налази.

5. Под условом да крцатељ испуни своје обавезе, возар је дужан да се стара о томе да укрцај, слагање и учвршћивање робе не утичу на безбедност брода.

6. Возар има право да превози робу на палуби брода или у отвореним бродским складиштима само у случају да је то договорено са крцатељем или ако је то у складу са обичајима у превозу конкретне робе или да то захтевају важећи прописи.

Члан 4.

СТВАРНИ ПРЕВОЗНИК

1. Уговор који је у складу са дефиницијом из става 1. члана 1. закључен између возара и стварног возара представља уговор о превозу у смислу ове конвенције. У сврху таквог уговора, све одредбе ове конвенције које се односе на крцатеља примењују се на возара, а одредбе које се односе на возара примењују се на стварног возара.

2. У случају да је возар поверио обављање целокупног превоза или једног његовог дела стварном возару, чак и када је то дозвољено условима уговора о превозу, возар је и даље одговоран за целокупни превоз у складу са одредбама ове конвенције. Све одредбе ове конвенције којима се регулише одговорност возара примењују се, такође, и на одговорност стварног возара у односу на превоз који обавља.

3. Возар је дужан да, у свим случајевима, обавести крцатеља ако поверава обављање превоза или његовог дела стварном возару.

4. Сваки договор са крцатељем или примаоцем робе којим се проширује одговорност возара у складу са одредбама ове конвенције обавезује стварног возара само у мери у којој је он тај договор изричито и у писменој форми

прихватио. Стварни возар може искористити све приговоре које може користити и возар на основу уговора о превозу.

5. Ако и до које мере су одговорни и возар и стварни возар, њихова одговорност је солидарна. Ништа у овом члану не утиче на право регреса у њиховим међусобним односима.

Члан 5.

РОК ПРЕДАЈЕ

Возар је дужан да преда робу у року који је договорен у уговору о превозу или, ако такав рок није договорен, у року који би било разумно захтевати од пажљивог возара, узимајући у обзир околности пута и несметане пловидбе.

Члан 6.

ОБАВЕЗЕ КРЦАТЕЉА

1. Крцатељ је дужан да изврши плаћања предвиђена уговором о превозу.

2. Крцатељ је дужан да достави возару, пре предаје робе истом, у писменој форми следеће податке о роби која се превози:

а) димензије, број колета или тежину и коефицијент слагања робе,

б) ознаке потребне за идентификацију робе,

ц) врсту, карактеристике и својства робе,

д) инструкције које се односе на царински или административни режим који се примењује на робу,

е) остале потребне податке који се наводе у превозној исправи.

Крцатељ је, осим овога, дужан да достави крцатељу приликом предаје робе сва неопходна пропратна документа.

3. Крцатељ је дужан да, ако то захтева врста робе, водећи рачуна о договореном превозу, упакује робу на начин којим би се спречио њен губитак или оштећење од тренутка њеног преузимања од стране возара па све до предаје као и да предузме потребне мере да искључи могућност да иста нанесе штету броду или другој роби. Крцатељ је дужан да, осим тога, водећи рачуна о договореном превозу, обезбеди одговарајуће означавање у складу са међународним или националним важећим прописом или, кад таквих прописа нема, према правилима и обичајима који су опште признати у унутрашњој пловидби.

4. Под условом да возар изврши своје обавезе, крцатељ је дужан да укрца, сложи и учврсти робу у складу са правилима и праксом општеприхваћеним у унутрашњој пловидби, ако у уговору о превозу није другачије наведено.

Члан 7.

ОПАСНА РОБА И РОБА КОЈА ЗАГАЂУЈЕ ЖИВОТНУ СРЕДИНУ

1. У случају превоза опасне робе или робе која загађује животну средину крцатељ је дужан да пре предаје робе поред података предвиђених ставом 2. члана 6, прецизно обавести возара у писменој форми о опасним карактеристикама робе и ризицима од загађивања који су везани за њу, као и о мерама предострожности које треба предузети.

2. Ако је за превоз опасне робе или робе која загађује животну средину потребна дозвола, крцатељ предаје потребна документа најкасније у тренутку предаје робе.

3. Ако наставак превоза, искрцај или предаја опасне робе или робе која загађује животну средину нису могући због недостатка административне дозволе, трошкове настале враћањем робе у луку укрцаја или у најближе место где се роба може истоварити и предати или уништити, сноси крцатељ.

4. У случају непосредне опасности по живот, имовину или животну средину, возар има право да искрца робу или је учини нешкодљивом, или да је, ако је та мера у складу са степеном опасности коју представља роба, уништи, чак и ако је пре преузимања робе возар био обавештен или је на неки други начин сазнао за опасан карактер или за ризике од загађења који су повезани са том робом.

5. Возар може захтевати накнаду штете ако је овлашћен да предузима мере наведене у ставу 3. или 4.

Члан 8.

ОДГОВОРНОСТ КРЦАТЕЉА

1. Крцатељ, чак и ако му се никаква кривица не може приписати, сноси одговорност за штету и трошкове које су претрпели возар или стварни возар због чињенице да:

а) подаци или информације из става 2. члана 6. или става 1. члана 7. недостају, да су нетачни или непотпуни,

б) опасна роба или роба која загађује животну средину није била означена или обележена у складу са важећим међународним или националним прописима, или, у случају да нема таквих прописа, у складу са правилима и праксом општеприхваћеним у унутрашњој пловидби,

с) недостају неопходни пропратни документи, или су нетачни или непотпуни.

Возар се не може позивати на одговорност крцатеља ако је утврђено да је то кривица лично возара, његових заступника или службеника. Исто правило се примењује и на стварног возара.

2. Крцатељ одговара за радње или пропусте лица којима се служи у пословању у циљу испуњења задатака и испуњења обавеза предвиђених члановима 6. и 7. као за своје личне радње или пропусте, ако та лица поступају у оквиру својих службених дужности.

Члан 9.

РАСКИД УГОВОРА О ПРЕВОЗУ ОД СТРАНЕ ВОЗАРА

1. Возар може раскинути уговор о превозу ако крцатељ није испунио своје обавезе наведене у ставу 2. члана 6. или ставовима 1. и 2. члана 7.

2. Ако возар искористи своје право на раскид уговора, он може искрцати робу о трошку крцатеља и полагати право на исплату следећих износа по избору:

а) трећину уговорене возарине, или,

б) поред евентуалних прекостојница и накнаду у висини насталих трошкова и проузрокованог губитка и, уколико је путовање већ започело, возарину пропорционалну делу пређеног пута.

Члан 10.

ПРЕДАЈА РОБЕ

1. Без обзира на обавезу крцатеља наведену у ставу 1. члана 6, прималац робе који након доласка робе у место предаје захтева њену предају, одговара у складу са уговором о превозу за плаћање возарине и остала потраживања

везана за робу, као и за свој допринос у случају заједничке хаварије. У случају да нема превозне исправе или она није достављена, прималац робе одговара за возарину уговорену с крцатељем ако је то у складу са пословном праксом.

2. Предајом робе сматра се стављање на располагање робе примаоцу робе у складу са уговором о превозу или у складу с обичајима у превозу конкретне робе, или у складу са административним прописима који се примењују у луци искрцаја. Предајом робе се сматра, такође, и принудна предаја робе властима или трећој страни.

Глава III

ПРЕВОЗНЕ ИСПРАВЕ

Члан 11.

ВРСТА И САДРЖАЈ

1. Возар издаје превозну исправу за сваки превоз робе који је регулисан овом конвенцијом; он је дужан да изда теретницу само на захтев крцатеља и ако је то договорено пре укрцаја робе или пре него што је роба преузета на превоз. Ако нема превозне исправе или је иста непотпуна, то не утиче на ваљаност уговора о превозу.

2. Оригинал превозне исправе потписује возар, заповедник брода или лице које је возар овластио. Возар може захтевати да крцатељ овери потписом оригинал или копију исправе. Потпис може бити написан руком, отиснут као факсимил, перфориран, стављен печатом, написан у облику симбола или нанет уз помоћ било ког другог механичког или електронског средства ако то није забрањено прописима државе у којој се издаје превозна исправа.

3. Превозна исправа је »prima facie« доказ, док се не докаже супротно, о закључењу и садржају уговора о превозу, као и преузимању робе од стране возара у циљу превоза. Нарочито, она представља основу за претпоставку да је роба преузета на превоз у стању који је наведен у превозној исправи.

4. У случају ако је превозна исправа теретница, тада само она регулише односе између возара и примаоца робе. Услови уговора о превозу и даље одређују однос између возара и крцатеља.

5. Превозна исправа, осим назива, мора да садржи следеће податке:

а) назив, боравиште, седиште или пребивалиште возара и крцатеља,

б) назив примаоца робе,

ц) име или број брода ако је роба утоварена на брод или напомену у превозној исправи да је роба преузета од стране возара али још није укрцана на брод,

д) луку укрцаја или место преузимања робе и луку искрцаја или место предаје робе,

е) уобичајену ознаку врсте робе и врсту амбалаже а за опасну робу или робу која загађује животну средину њихову ознаку у складу са важећим прописима или, ако таквих прописа нема, њихову општу ознаку,

ф) димензије, број колета или тежину и идентификационе ознаке робе укрцане на брод или преузете ради превоза,

г) у одговарајућим случајевима, напомену да роба мора или може да се превози на палуби брода или у отвореним складиштима брода,

х) уговорене одредбе о возарини,

и) за товарни лист - прецизно указивање на то да ли је он оригинал или копија; за теретницу – број примерака оригинала,

ј) место и датум издавања.

Недостатак једног или више података из овог става не утиче на правно својство превозне исправе у смислу става 6. члана 1. ове конвенције.

Члан 12.

ПРИМЕДБЕ У ПРЕВОЗНОЈ ИСПРАВИ

1. Возар има право да у превозну исправу уноси примедбе:

а) које се односе на димензије, број колета или тежину робе, ако основано сумња да су подаци које је навео крцатељ нетачни или ако нема довољно могућности да провери те податке, нарочито у случају када роба није претходно пребројана, премерена или вагана у његовом присуству или када су, без изричитог договора о томе, димензије или тежина одређени мерењем газа брода,

б) које се односе на идентификационе ознаке које нису постављене јасно и трајно на самој роби или, у случају упаковане робе, на кутију (врећу, посуде) или колета,

ц) које се односе на стање робе према њеном спољашњем изгледу.

2. Уколико возар пропусти да приговори на спољашњи изглед робе или не унесе примедбу с тим у вези, сматра се да је он у превозној исправи навео да је роба примљена у добром стању према спољашњем изгледу.

3. Уколико је, у складу са подацима који су наведени у превозној исправи, роба смештена у контејнер или у бродска складишта и ако је пломбирана од стране лица која нису ни возар ни његови службеници или заступници, и ако су контејнер и пломбе стигли до луке искрцаја или места предаје неоштећени и неповређени, сматра се да губитак робе или оштећење исте није настало за време превоза.

Члан 13.

ТЕРЕТНИЦА

1. Оригинали теретнице представљају хартије од вредности које се издају на име примаоца робе, по наредби или на доносиоца.

2. На одредишту роба се предаје само у замену за први лист оригинала теретнице; после тога, не може се захтевати предаја робе у замену за предају других оригинала.

3. У случају да се роба налази у поседу возара, предаја теретнице лицу које је у складу са теретницом овлашћено да прими робу производи исте последице као и предаја робе у погледу стицања права над том робом.

4. У случају да је теретница предата трећем лицу, укључујући и примаоца робе, које је поступало савесно ослањајући се на опис робе који је наведен у теретници, није допуштено доказивање супротног у погледу претпоставки из става 3. члана 11. и става 2. члана 12.

Глава IV

ПРАВО НА РАСПОЛАГАЊЕ РОБОМ

Члан 14.

НОСИЛАЦ ПРАВА РАСПОЛАГАЊА

1. Крцатељ има право да располаже робом; Он, нарочито, може захтевати да возар прекине превоз робе, да промени место предаје или преда робу примаоцу који није онај наведен у превозној исправи.

2. Право располагања крцатеља престаје од тренутка када прималац робе по доласку робе на предвиђено одредишно место затражи предају робе, и:

а) када се превоз врши уз издавање товарног листа, од тренутка предаје оригинала примаоцу робе,

б) када се превоз врши уз издавање теретнице, од тренутка када прималац робе преда другом лицу све примерке оригинала које он поседује.

3. Одговарајућом назнаком у товарном листу, крцатељ се може, у тренутку издавања истог, одрећи свог права располагања у корист примаоца робе.

Члан 15.

УСЛОВИ ОСТВАРИВАЊА ПРАВА РАСПОЛАГАЊА

1. Крцатељ или, у случајевима предвиђеним ставовима 2. и 3. члана 14, прималац робе ради остваривања свог права располагања дужан је да:

а) у случају када је издата теретница, поднесе све оригинале теретнице пре доласка робе у предвиђено место предаје,

б) у случају када је издата нека друга превозна исправа, а не теретница, поднесе ту исправу која мора садржати нова упутства за возара,

ц) надокнади возару све трошкове и штете настале извршавањем упутстава,

д) у случају искрцаја робе пре доласка у предвиђено место предаје, исплати договорену возарину у пуном износу, осим ако у уговору о превозу није другачије договорено.

Глава V

ОДГОВОРНОСТ ВОЗАРА

Члан 16.

ОДГОВОРНОСТ ЗА ШТЕТУ

1. Возар је одговоран за штету насталу губитком или оштећењем робе након њеног преузимања на превоз до њене предаје, или штету насталу због закашњења у предаји робе, ако не докаже да је штета настала услед околности које пажљиви возар није могао избећи и чије последице није могао спречити.

2. Одговорност возара за штету насталу губитком или оштећењем робе у периоду пре укрцаја робе на брод или након искрцаја робе са брода, утврђује се у складу са правом државе које се примењује на уговор о превозу.

Члан 17.

СЛУЖБЕНИЦИ И ЗАСТУПНИЦИ ВОЗАРА

1. Возар одговара за радње и пропусте својих службеника и заступника чије услуге користи у извршењу уговора о превозу, као за своје личне радње и пропусте, ако та лица поступају у оквиру својих службених дужности.

2. У случају да превоз обавља стварни возар у складу са чланом 4, возар је, такође, одговоран за радње и пропусте стварног возара, његових службеника и заступника који поступају у оквиру својих службених дужности.

3. У случају да је поднета тужба против службеника или заступника возара или стварног возара, та лица имају право да се позивају на иста она искључења и ограничења одговорности на која се возар или стварни возар могу позивати у смислу ове конвенције, ако докажу да су поступали у оквиру својих службених дужности.

4. Лоцман брода којег одреди надлежно тело и који се не може изабрати слободно не може се сматрати ни радником ни заступником возара у смислу става 1.

Члан 18.

ПОСЕБНИ СЛУЧАЈЕВИ ИСКЉУЧЕЊА ОДГОВОРНОСТИ

1. Возар и стварни возар неће одговарати ако је до губитка, оштећења или закашњења дошло због неке од доле наведених околности или ризика:

а) радњи или пропуста крцатеља, примаоца робе или лица које је овлашћено да располаже робом,

б) руковања робом, укрцаја, слагања или искрцаја робе од стране крцатеља или примаоца или трећих лица које раде за рачун крцатеља или примаоца,

ц) превоза робе на палуби брода или у отвореним складиштима брода, ако је то договорено са крцатељем или је у складу с обичајима у превозу конкретне робе или то захтевају важећи прописи,

д) природних особина робе због којих је роба изложена потпуном или делимичном губитку или оштећењу, посебно због ломова, рђе, труљења, сушења, цурења, нормалног кала (у запремини или тежини) или деловања штеточина или глодара,

е) одсуства или неисправне амбалаже, ако је роба по својој природи подложна губицима или оштећењима када није упакована или је амбалажа неисправна,

ф) недовољних или нетачних идентификационих ознака робе,

г) пружања помоћи или спашавања, или покушаја пружања помоћи или спашавања на унутрашњим водним путевима,

х) превоза живих животиња, осим у случају да возар није предузео одговарајуће мере или није поштовао упутства предвиђена уговором о превозу.

2. Када се, према околности конкретног случаја, штета може приписати једном или више ризика или околности набројаних у ставу 1. овога члана, сматра се да је проузрокована тим околностима или тим ризицима. Ова претпоставка не важи ако оштећена страна докаже да губитак није настао или није настао искључиво као последица једне од околности или ризика набројаних у ставу 1. овог члана.

Члан 19.

ОБРАЧУН НАКНАДЕ ШТЕТЕ

1. У случају да је возар одговоран за потпуни губитак робе, износ накнаде штете коју је дужан да плати једнака је вредности робе у месту и на дан њене предаје у складу са уговором о превозу. Предаја робе неовлашћеном лицу, сматра се његовим губитком.

2. У случају делимичног губитка или оштећења робе, возар одговара само до висине изгубљене вредности.

3. Вредност робе утврђује се према њеној вредности на берзи, а ако иста не постоји онда према тржишној вредности или, ако не постоји ни једна ни друга – у складу са уобичајеном вредношћу робе исте врсте и квалитета на одредишту.

4. У случају робе која је по својој природи подложна калирању приликом превоза, возар ће, без обзира на дужину превоза, одговарати само за онај део губитка који премашује природно калирање (у запремини или тежини) које су стране уговорнице договориле у уговору о превозу или, ако га нису договориле, према важећим прописима и уобичајеном праксом која важи на одредишту.

5. Одредбе овога члана не искључују право возара на возарину која је предвиђена уговором о превозу или, кад возарина није посебно договорена, ону која је предвиђена домаћим прописима или обичајима који се примењују.

Члан 20.

МАКСИМАЛНИ ИЗНОСИ ОГРАНИЧЕЊА ОДГОВОРНОСТИ

1. Уз поштовање члана 21. и става 4. овог члана и без обзира на било какве захтеве који се подносе против возара, возар не одговара ни у ком случају за износе веће од 666,67 обрачунских јединица по колету или другој јединици терета или две обрачунске јединице по килограму изгубљене или оштећене робе, како је наведено у превозној исправи, према томе који је износ виши. Ако је колето или друга јединица терета контејнер и ако у превозној исправи није наведен број колета или јединица терета који су упаковани у контејнер, износ од 666,67 обрачунских јединица замењује се износом од 1500 обрачунских јединица за празан контејнер и, додатно, износ од 25 000 обрачунских јединица за робу која је смештена у контејнер.

2. Ако се за груписање робе користи контејнер, палета или слична опрема за транспорт, свако колето или друга јединица терета за које је у превозној исправи наведено да се налазе у или на тој опреми за транспорт сматрају се посебним колетом или другом јединицом терета. Осим наведених изузетака, роба која се налази у или на таквој опреми за транспорт сматра се једном јединицом терета. У случају да се ова опрема за транспорт изгуби или оштети, иста се сматра посебном јединицом терета, ако она није власништво возара или је он није ставио на располагање.

3. У случају штете настале због закашњења у испоруци, возар одговара само у износу до вредности возарине. Међутим, укупан износ накнаде штете, обрачунат на основу става 1. и прве реченице овог става, не може бити виши од граничне вредности која се примењује на основу става 1. у случају потпуног губитка робе у погледу које је таква одговорност настала.

4. Максимални износи ограничења одговорности наведени у ставу 1. не примењују се:

а) ако су природа и виша вредност робе или опреме за транспорт изричито наведени у превозној исправи и ако возар није оспорио те податке, или

б) кад су стране изричито уговориле више границе одговорности.

5. Укупан износ накнаде штете који се може потраживати од возара, стварног возара и њихових службеника и заступника за наношење једне исте штете не може у укупном износу бити већи од износа ограничења одговорности предвиђених овим чланом.

Члан 21.

ГУБИТАК ПРАВА НА ОГРАНИЧЕЊЕ ОДГОВОРНОСТИ

1. Возар или стварни возар не може се позивати на искључење или ограничење одговорности предвиђене овом конвенцијом или уговором о превозу ако се докаже да је он проузроковао штету својом радњом или пропустом, с намером да проузрокује такву штету или с немаром и са знањем да ће до таквог оштећења вероватно доћи.

2. Исто тако, радници и заступници који поступају по налогу возара или стварног возара не могу се позивати на искључење или ограничење одговорности предвиђене овом конвенцијом или уговором о превозу, ако је доказано да су они проузроковали штету на начин описан у ставу 1.

Члан 22.

ПРИМЕНА ОДРЕДБИ О ИСКЉУЧЕЊУ И ОГРАНИЧЕЊУ ОДГОВОРНОСТИ

Искључења и ослобођења од одговорности предвиђени овом конвенцијом или уговора о превозу примењују се на све тужбе поводом губитка, оштећења или закашњења у предаји робе која је предмет уговора о превозу без обзира на то да ли се та тужба заснива на кривичној или уговорној одговорности или на некој другој правној основи.

Глава VI

РОК ЗА ПОДНОШЕЊЕ ЗАХТЕВА

Члан 23.

ПРИЈАВА ШТЕТЕ

1. Прихватање робе без приговора од стране примаоца робе је *prima facie* доказ да је возар испоручио робу у стању и количини у којој му је била предата ради превоза.

2. Возар и прималац робе могу захтевати да се стање и количина робе провери у тренутку њене предаје уз присуство обе стране.

3. Ако су губици и штете на роби видљиви, сваки приговор примаоца мора бити сачињен у писаној форми, указујући на општу природу штете, најкасније у тренутку испоруке, осим ако су прималац робе и возар заједнички извршили проверу стања робе.

4. Ако губици и штете на роби нису видљиви, сваки приговор примаоца мора бити сачињен у писаној форми, указујући на општу природу штете, најкасније у року од 7 узастопних дана од тренутка испоруке. У овом случају, оштећена страна мора доказати да је штета проузрокована у периоду док је роба била под надзором возара.

5. Никаква надокнада штете се не дугује за штете које настану као последица закашњења у испоруци, осим ако прималац докаже да је обавестио возара о кашњењу у року од 21 узастопног дана након испоруке робе и да је то обавештење стигло до возара.

Члан 24.

ЗАСТАРЕВАЊЕ ПРАВА НА ПОДНОШЕЊЕ ТУЖБЕ

1. Све тужбе везане за уговор чије су одредбе регулисане овом конвенцијом застаревају у року од годину дана од дана када је роба предата или је требала бити предата примаоцу робе. Дан почетка застарелости није обухваћен роком.

2. Лице против којег је поднета тужба може у сваком тренутку, током рока застарелости, продужити тај рок упућивањем оштећеном лицу одговарајуће изјаве у писменој форми. Овај се рок може поново продужити путем једне или више других изјава.

3. Застој и прекид рока застаревања регулишу се правом државе који се примењује на уговор о превозу. Подношење захтева за време судског поступка ради примене права на ограничење одговорности за свако потраживање које произлази из догађаја који је проузроковао штету, прекида застаревање.

4. Тужба за накнаду штете против особе која се сматра одговорном према овој Конвенцији може се поднети и након истека рока застарелости који је предвиђен у ставу 1. и 2. овог члана, ако је поднета у року од 90 дана од дана када је особа која подноси тужбу за накнаду штете намирила потраживања или је била позвана на суд или ако се поступак водио у дужем року од оног који је предвиђен прописом државе где се поступак води.

5. Право на подношење тужбе по истеку рока застарелости не може се реализовати у облику противтужбе или **пребијања потраживања (приговора)**.

Глава VII

ГРАНИЦЕ СЛОБОДЕ УГОВАРАЊА

Члан 25.

НИШТАВНОСТ УГОВОРНИХ ОДРЕДБИ

1. Свака уговорна одредба којом се предвиђа искључивање, ограничавање или, у складу са одредбама става 4. члана 20, повећавање, у смислу ове конвенције, одговорности возара, стварног возара или њихових службеника или заступника, пребацивање терета доказивања или скраћивање рокова за потраживање или застаревање наведених у члановима 23. и 24. је ништава. Такође, ништава је свака одредба којом се предвиђа уступање возару прихода од осигурања робе.

2. Без обзира на одредбе става 1. овог члана и без штете по члан 21, дозвољене су уговорне одредбе које одређују да возар или стварни возар не одговарају за штету која је настала:

а) радњом или пропустом заповедника брода, лоцмана или било ког другог лица које ради на броду, потискивачу или тегљачу, током пловидбе или за време састављања или растављања потискиваног или тегљеног састава, под условом да је возар испунио обавезу које се односе на посаду предвиђене у члану 3. ставу 3., осим кад поступак или пропуст произилазе из намере да се почини штета или из грубе немарности са знањем да ће таква штета вероватно настати,

б) услед пожара или експлозије на броду када није могуће доказати да је пожар или експлозија последица грешке возара, стварног возара, њихових службеника или заступника односно због неисправности брода,

ц) због неисправности сопственог или изнајмљеног односно чартерованог брода које су постојале пре почетка путовања, ако се докаже да те неисправности нису могле бити откривене пре почетка путовања упркос употребе дужне пажње.

Глава VIII

ДОПУНСКЕ ОДРЕДБЕ

Члан 26.

ЗАЈЕДНИЧКА ХАВАРИЈА

Ова конвенција не утиче на примену одредби уговора о превозу или домаћег права које се односе на обрачун висине износа штета и обавезних доприноса који се наплаћују у случају заједничке хаварије.

Члан 27.

ДРУГЕ ОДРЕДБЕ КОЈЕ СЕ ПРИМЕЊУЈУ И НУКЛЕАРНА ШТЕТА

1. Ова Конвенција ни на који начин не утиче на права и обавезе возара које произлазе из међународних Конвенција или из одредби домаћег права о ограничењу одговорности власника бродова унутрашње пловидбе или поморских бродова.

2. Возар је ослобођен од одговорности у смислу ове Конвенције за штете проузроковане нуклеарним инцидентом када су корисник нуклеарних уређаја или нека друга овлашћена особа одговорни за ту штету у смислу законских одредби и правила државе којима се регулише одговорност у области нуклеарне енергије.

Члан 28.

ОБРАЧУНСКА ЈЕДИНИЦА

Обрачунска јединица наведена у члану 20. ове конвенције је јединица специјалног права вучења како је одређена од стране Међународног монетарног фонда. Износи наведени у члану 20. прерачунавају се у домаћу валуту државе у складу са вредношћу те валуте на дан доношења пресуде или на дан који су стране споразумно одредиле. Вредност домаће валуте Стране уговорнице изражене у јединицама специјалног права вучења обрачунава се у складу са методом одређивања вредности коју тог дана примењује Међународни монетарни фонд за своје операције и трансакције.

Члан 29.

ДОДАТНЕ НАЦИОНАЛНЕ ОДРЕДБЕ

1. У случајевима који нису предвиђени овом конвенцијом на уговор о превозу примењује се право државе које су странке изабрале.

2. Ако такав договор није постигнут, примењује се право државе са којом је уговор о превозу најближе повезан.

3. Сматра се да је уговор о превозу најближе повезан с државом у којој се налази главно седиште возара у тренутку закључења уговора као и ако је лука укрцаја или место преузимања робе или лука искрцаја или одредишно место или главно седиште крцатеља такође у тој држави. Ако возар нема седиште на копну и ако је закључио уговор о превозу на свом броду, сматра се да је уговор о превозу најуже повезан с државом у којој је брод уписан или чију заставу вије, ако је лука укрцаја или место преузимања робе или лука искрцаја или одредишно место или главно седиште крцатеља такође у тој држави.

4. Право државе у којој се роба налази примењује се на стварну гаранцију за потраживања возара наведених у ставу 1. члана 10.

Глава IX

ИЗЈАВЕ О ПОДРУЧЈУ ПРИМЕНЕ

Члан 30.

ПРЕВОЗ НА ОДРЕЂЕНИМ ВОДНИМ ПУТЕВИМА

1. Свака држава може, у тренутку потписивања ове конвенције или предавања инструмената о ратификацији, прихватању, одобравању или приступању, дати изјаву да неће примењивати ову конвенцију на уговоре који се односе на превозе који се обављају на одређеним водним путевима који се налазе на њеној територији и на које се не примењују међународна правила о пловидби и који не повезују међународне водне путеве. Међутим, таква изјава не може се односити на све главне водне путеве те државе.

2. У случају да је циљ уговора о превозу превоз робе без претовара како на водним путевима који нису наведени у изјави из става 1. овог члана, тако и на водним путевима наведеним у тој изјави, ова конвенција се, такође, примењује на тај уговор осим ако је растојање које треба прећи водним путевима наведеним у изјави из става 1. овог члана дуже.

3. Ако је изјава дата сходно ставу 1. овог члана, било која друга Страна уговорница може дати изјаву да она такође неће примењивати одредбе ове конвенције у односу на уговоре наведене у датој изјави. Изјава дата сходно овом ставу примењиваће се од момента ступања на снагу ове конвенције за државу која је дала изјаву у складу са ставом 1, али најраније у тренутку ступања на снагу ове конвенције за државу која је дала изјаву сходно овом ставу.

4. Изјаве предвиђене ставовима 1. и 3. овог члана могу се у сваком тренутку у потпуности или делимично опозвати, преко одговарајућег обавештења депозитару, уз навођење датума када ће оне престати да важе. Опозив ових изјава не односи се на већ закључене уговоре.

Члан 31.

ДОМАЋИ ИЛИ БЕСПЛАТНИ ПРЕВОЗИ

Свака држава може у тренутку потписивања ове конвенције или предавања инструмената о ратификацији, прихватању, одобравању или приступању, или у сваком другом тренутку после тога, дати изјаву да ће она такође примењивати одредбе ове конвенције:

а) на уговоре о превозу према којима се лука укрцаја или место преузимања робе и лука искрцаја или место предаје робе налазе на њеној територији,

б) без обзира на одредбе става 1. члана 1. – и на бесплатне превозе.

Члан 32.

РЕГИОНАЛНЕ ОДРЕДБЕ О ОДГОВОРНОСТИ

1. Свака држава може у тренутку потписивања ове конвенције или предавања инструмената о ратификацији, прихватању, одобравању или приступању, или у сваком другом тренутку после тога, дати изјаву да у погледу превоза роба који се врше између лука укрцаја или места преузимања робе и лука искрцаја или места предаје робе, ако се оба налазе на њеној територији или ако се једно од њих налази на њеној територији а друго на територији државе која је дала исту такву изјаву, возар не одговара за штету насталу радњом или пропустом заповедника брода, лоцмана или било којег другог лица запосленог на броду, потискивачу или тегљачу током пловидбе или за време састављања или растављања потискиваног или тегљеног састава, под условом

да је возар испунио обавезе које се односе на посаду предвиђене ставом 3. члана 3, осим ако те радње или пропусти нису извршени у намери да се нанесе штета или из грубе немарности са сазнањем да ће до такве штете вероватно доћи.

2. Одредба предвиђена ставом 1. која се односи на одговорност ступа на снагу у односу на обе Стране уговорнице у тренутку ступања на снагу ове конвенције у другој држави која је дала исту такву изјаву. Ако држава даје овакву изјаву након што за њу ова конвенција ступи на снагу, одредба о одговорности наведена у ставу 1. ступа на снагу првог дана месеца који следи после истека рока од три месеца после обавештавања депозитара о таквој изјави. Одредба о одговорности примењује се само на уговоре о превозу који су закључени после њеног ступања на снагу.

3. Изјава дата у складу са ставом 1. може се опозвати у сваком тренутку путем обавештења депозитару. У случају опозива, одредба о одговорности наведена у ставу 1. престаје да важи првог дана месеца који следи после обавештења или у неком каснијем тренутку наведеном у изјави. Опозив изјаве се не примењује на уговор о превозу који је закључен пре него што је одредба о одговорности престала да важи.

Глава X

ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 33.

ПОТПИСИВАЊЕ, РАТИФИКАЦИЈА, ПРИХВАТАЊЕ, ОДОБРАВАЊЕ, ПРИСТУПАЊЕ

1. Ова конвенција је отворена за потписивање од стране свих држава, у седишту депозитара, у року од годину дана. Конвенција ће бити отворена за потписивање од тренутка када депозитар изјави да су сви оригинални текстови ове конвенције доступни.

2. Државе могу постати стране ове конвенције:

а) њеним потписивањем без услова ратификације, прихватања или одобравања,

б) њеним потписивањем уз услов ратификације, прихватања или одобравања, са накнадном ратификацијом, прихватањем или одобравањем,

ц) приступањем након истека рока за потписивање.

3. Инструменти о ратификацији, прихватању, одобравању или приступању, депонују се код депозитара.

Члан 34.

СТУПАЊЕ НА СНАГУ

1. Ова конвенција ступа на снагу првог дана месеца који следи после истека рока од три месеца од дана када пет држава потпише ову конвенцију без услова ратификације, прихватања или одобравања или депонује код депозитара своје инструменте о ратификацији, прихватању, одобравању или приступању.

2. За сваку државу која потпише ову конвенцију без услова ратификације, прихватања или одобравања или депонује код депозитара своје инструменте о ратификацији, прихватању, одобравању или приступању после ступања на снагу ове конвенције, иста ступа на снагу првог дана месеца који следи после истека рока од три месеца од дана потписивања без услова ратификације,

прихватања или одобравања или депоновања код депозитара инструмената о ратификацији, прихватању, одобравању или приступању.

Члан 35.

ОТКАЗИВАЊЕ

1. Држава потписница може отказати ову конвенцију по истеку рока од годину дана од дана њеног ступања на снагу за ту државу.

2. Обавештења о отказивању се депонују код депозитара.

3. Отказ ступа на снагу првог дана месеца који следи после истека рока од годину дана од дана депоновања обавештења о отказивању или после истека дужег рока који је наведен у обавештењу о отказивању.

Члан 36.

РЕВИЗИЈА И ИЗМЕНЕ

На захтев најмање једне трећине Страна уговорница ове конвенције, депозитар сазива конференцију Страна уговорница ради ревизије или уношења измена у ову конвенцију.

Члан 37.

РЕВИЗИЈА ИЗНОСА ОГРАНИЧЕЊА И ОБРАЧУНСКИХ ЈЕДИНИЦА

1. Без обзира на одредбе члана 36, ако се предлаже ревизија износа утврђених у ставу 1. члана 20. или замена јединице одређене у члану 28. са неком другом јединицом, депозитар, на захтев најмање једне четвртине држава потписница ове конвенције, доставља тај предлог свим чланицама Економске комисије Уједињених нација за Европу, Централне комисије за пловидбу на Рајни и Дунавске комисије, као и свим Странама уговорницама и сазива конференцију са предлогом за ревизију износа утврђених ставом 1. члана 20. или замену јединице утврђене у члану 28. са неком другом јединицом.

2. Конференција ће бити сазвана најраније по истеку шест месеци од дана достављања предлога.

3. Све Стране уговорнице ове конвенције имају право да учествују у раду конференције, без обзира да ли су оне чланице организација наведених у ставу 1. или нису.

4. Измене се усвајају већином од две трећине Страна уговорница ове конвенције које су присутне на конференцији и које су учествовале у гласању, под условом да је најмање половина Страна уговорница ове конвенције заступљено за време гласања.

5. Током консултација о ревизији износа утврђених у ставу 1. члана 20. конференција узима у обзир резултате догађаја који су изазвали штету и нарочито висину штете која је проузрокована тим догађајима, промену вредности валуте и утицај предложених измена на износ осигурања.

6.

(а) Промена износа у складу са овим чланом може ступити на снагу најраније по истеку рока од пет година од дана отварања ове конвенције за потписивање и најраније по истеку рока од пет година од дана ступања на снагу измене која је усвојена раније у складу са овим чланом.

(б) Износ се не може увећати у тој мери да његова вредност прекорачи износ који одговара максималном ограничењу одговорности утврђеном овом

конвенцијом, увећаним за 6 одсто годишње, обрачунат по принципу камате на камату почев од дана отварања ове конвенције за потписивање.

(ц) Износ се не може увећати у тој мери да његова вредност прекорачи износ који одговара троструком максималном ограничењу одговорности утврђеном овом конвенцијом.

7. Депозитар обавештава све Стране уговорнице о свакој измени коју је конференција усвојила у складу са ставом 4. Измена се сматра усвојеном по истеку рока од осамнаест месеци од дана обавештења, осим ако у том року најмање једна четвртина држава које су биле Стране уговорнице у тренутку усвајања дате измене не обавести депозитара да оне не прихватају дату измену; у том случају измена се одбацује и не ступа на снагу.

8. Измена која се сматра усвојеном у складу са ставом 7. ступа на снагу по истеку осамнаест месеци од њеног усвајања.

9. Измена је обавезујућа за све Стране уговорнице, осим ако оне не откажу ову конвенцију у складу са чланом 35. најкасније шест месеци пре ступања измене на снагу. Отказ ступа на снагу од дана ступања измене на снагу.

10. Ако је конференција усвојила измену, а рок од осамнаест месеци предвиђен за њено прихватање од стране држава није истекао, држава која постаје држава уговорница током тог периода везана је изменом уколико ова ступи на снагу. Држава која постане држава уговорница након истека тог периода везана је изменом прихваћеном у складу са чланом 7. У случајевима који су наведени у овом ставу, држава је везана изменом од њеног ступања на снагу или од ступања на снагу Конвенције за ту државу уколико Конвенција ступа на снагу касније.

Члан 38.

ДЕПОЗИТАР

1. Ова конвенција депонује се код Владе Републике Мађарске.

2. Депозитар:

а) доставља свим државама учесницама Дипломатске конференције за усвајање Будимпештанске конвенције о уговору о превозу робе на унутрашњим водним путевима, ради провере, текст ове конвенције на службеном језику који није био доступан током конференције,

б) обавештава све државе наведене у подставу а) о предлозима за уношење измена у текст који је достављен у складу са подставом а),

ц) одређује дан од којег се текстови ове конвенције на свим службеним језицима сматрају усаглашеним и подједнако веродостојним,

д) обавештава све државе наведене у подставу а) о дану одређеном у складу са подставом с),

е) доставља свим државама које су позване да учествују на Дипломатској конференцији за усвајање Будимпештанске конвенције о уговору о превозу робе на унутрашњим водним путевима и државама које су потписале ову конвенцију или су јој приступиле, оверену оригиналну копију ове конвенције,

ф) обавештава све државе које су потписале ову конвенцију или су јој приступиле:

i) о сваком новом потписивању, сваком обавештењу, као и о свакој изјави уз навођење дана потписивања, обавештења или изјаве,

ii) о дану ступања на снагу ове конвенције,

iii) о сваком отказивању ове конвенције уз навођење дана од којег се ова Конвенција сматра отказаном,

iv) о свакој измени усвојеној у складу са члановима 36. и 37. ове конвенције уз навођење дана њеног ступања на снагу,

v) о сваком обавештењу у складу са одредбама ове конвенције.

3. Након ступања на снагу ове конвенције, депозитар доставља Секретаријату Уједињених нација оверену оригиналну копију ове конвенције ради њене регистрације и објављивања у складу са чланом 102. Повеље Уједињених нација.

САЧИЊЕНО у Будимпешти, 22. јуна 2001. године у једном оригиналном примерку чији су текстови на немачком, енглеском, француском, холандском и руском језику подједнако веродостојни.

У ПОТВРДУ НАВЕДЕНОГ доле потписани представници, за то прописно овлашћени од својих влада, потписали су ову конвенцију.

Члан 3.

Република Србија ће приликом депоновања ратификационог инструмента дати изјаву следеће садржине: „У складу са чланом 31. став а. Будимпештанске конвенције о уговору о превозу робе унутрашњим водним путевима, Република Србија изјављује да ће примењивати одредбе Будимпештанске конвенције о уговору о превозу робе унутрашњим водним путевима и на уговоре о превозу робе према којима се лука укрцаја или место преузимања робе и лука искрцаја или место предаје робе налазе на њеној територији.“

Члан 4.

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије – Међународни уговори“.