

## **UNCTAD/ICC RULES FOR MULTIMODAL TRANSPORT DOCUMENTS**

### **PRAVILA UNCTAD/ICC ZA ISPRAVE MULTIMODALNOG PRIJEVOZA**

#### **INTRODUCTION**

1. The ICC Uniform Rules for a combined transport document (ICC publication no 298) which are based on the Comité Maritime International (CMI) »Tokyo Rules« and the draft convention known as the »TCM«-draft, elaborated by UNIDROIT, have gained world-wide recognition and been incorporated in several widely used standard transport documents such as the FIATA combined transport bill of lading and the BIMCO/INSA *COMBIDOC*. Pending the entry into force of the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods of 1980, (the »MT Convention«) the Committee on Shipping of UNCTAD instructed the UNCTAD secretariat, in close co-operation with the competent commercial parties and international bodies, to elaborate provisions for multimodal transport documents based on the Hague Rules and the Hague-Visby Rules as well as existing documents such as the FBI, and the ICC Uniform Rules. The UNCTAD secretariat consequently established contact with the commercial parties

#### **UVOD**

1. Jedinstvena pravila Međunarodne privredne komore za ispravu mješovitog prijevoza (Publikacija ICC broj 298), koja se osnivaju na »Tokijskim pravilima« Međunarodnog pomorskog odbora (CMI) i na nacrtu konvencije poznate kao nacrt »TCM«, koji je izradio UNIDROIT, priznata su u cijelome svijetu i unesena u nekoliko široko prihvaćenih standardnih prijevoznih isprava kao što je teretnica za mješoviti prijevoz FIATA i *COMBIDOC* BIMCO/INSA-e. Dok Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe iz 1980. (Konvencija MT) ne stupi na snagu, Odbor za pomorstvo UNCTAD-a dao je zadaću UNCTAD-ovu tajništvu da u uskoj suradnji s odgovarajućim privrednim strankama i međunarodnim tijelima izradi odredbe za isprave multimodalnog prijevoza, na osnovi Haških i Haško-Visbyjskih pravila kao i postojećih isprava kao što je FBL i Jedinstvena pravila ICC. Shodno tome, tajništvo UNCTAD-a stupilo je u kontakt s privrednim strankama i tako je oblikovana zajednička radna skupina

and a joint UNCTAD/ICC working group was created to elaborate a new set of rules.

2. The Rules are available to international trade for world-wide application and will be acceptable to the international banking community being fully compatible with the latest revision of the ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP) which will become available in the near future. However, the Rules only cover a part of the customary contents of an multimodal transport contract. Thus, an MTO wishing to use the Rules as a basis for his multimodal transport contract would have to add other clauses dealing with matters such as: optional stowage, routing, freight and charges, liens, both-to-blame collision, general average, jurisdiction and arbitration, and applicable law, to satisfy his particular needs. Such additions could, of course, also be made with respect to matters covered by the Rules, but only to the extent that they are not contradictory thereto.

## EXPLANATION OF THE RULES

### *Rule 1 — Applicability*

The Rules do not apply when they are not referred to. It is possible to refer to the Rules even for port to port traffic and when unimodal transport is intended.

Parties having referred to the Rules, and thereby incorporated the Rule into their contract, must avoid inserting stipulations which derogate from the Rules and which thus would be contradictory. It is stated in Rule 1.2 that the parties by re-

UNCTAD/ICC za izradu novog kompleta pravila.

2. Pravila su namijenjena međunarodnoj trgovini za upotrebu širom svijeta. Bit će prihvatljiva za međunarodno bankarstvo jer su u potpunosti kompatibilna sa posljednjom verzijom Jedinstvenih običaja i prakse za dokumentarne kredite Međunarodne privredne komore (UCP) koji će uskoro izaći. Pravila ipak obuhvaćaju samo dio uobičajenog sadržaja ugovora o multimodalnom prijevozu. Prema tome, poduzetnik multimodalnog prijevoza koji želi ova Pravila primijeniti kao osnovu za svoj ugovor o multimodalnom prijevozu, morat će prema svojim potrebama dodati uglavke o opcionalnom krcanju, određivanju puta, vozarini i drugim davanjima, privilegijama, obostranoj krivnji za sudar, zajedničkoj havariji, jurisdikciji i arbitraži i primjenljivom pravu. Dodaci se naravno mogu unositi i u pitanjima koja Pravila obuhvaćaju, ali samo ako s Pravilima nisu u suprotnosti.

## OBJASNJENJE PRAVILA

### *Pravilo 1 — Primjenjivost*

Ova se Pravila primjenjuju samo kad se na njih poziva. Na njih se može pozvati u prometu od luke do luke, kao i kad je predviđen unimodalni prijevoz.

Stranke koje se pozivaju na Pravila, i koje time Pravila uvrštavaju u svoj ugovor, moraju izbjeći unošenje uglavaka koji odstupaju od Pravila i koji bi time bili protuslovnici. U Pravilu 1.2 je navedeno da se pozivanjem na Pravila stranke slažu

ferring to the Rules agree that the Rules would supersede anything which has been stated to the contrary.

### *Rule 2 — Definitions*

It has been thought that definitions should not include »multimodal transport« but rather focus on the »multimodal transport contract«.

The definition of »carrier« is included in order to distinguish any performing carrier — not identical to the MTO — from the MTO.

The definition of »MT document« includes negotiable, non-negotiable transport documents as well as the case where the paper document has been replaced by electronic data interchange messages.

The definition of »delivery« only deals with the situation at the place of destination. Since the shipper controls the handing over of the goods for carriage, and problems seldom occur in practice to determine the beginning of the carrier's period of responsibility, it is sufficient to refer to the case when the goods are delivered to the consignee and third parties *subsequent* to carriage.

### *Rule 3 — Evidentiary effect of the information contained in the multimodal transport document*

With respect to the responsibility for information in the MT document, the expression in art. 3.4 of the Hague-Visby Rules, »third party«, has not been used, since the governing factor is whether or not the consignee has *relied* and *acted upon* the information and not his position as

da Pravila imaju prednost pred svakim uglavkom koji im je protivan.

### *Pravilo 2 — Definicije*

Prevladalo je mišljenje da definicije ne trebaju sadržati »multimodalni prijevoz«, nego »ugovor o multimodalnom prijevozu«.

Definicija »vozar« uvrštena je kako bi se stvarni vozar, kad nije identičan s poduzetnikom multimodalnog prijevoza, razlikovao od poduzetnika.

Definicija »isprava o multimodalnom prijevozu« uključuje prenosive i neprenosive prijevozne isprave, kao i slučajeve kad je papirnata isprava zamijenjena porukama elektronske razmjene podataka.

Definicija »isporuke« odnosi se samo na situacije u mjestu odredišta. Budući da krcatelj kontrolira predaju robe na prijevoz, a u praksi problemi rijetko nastaju oko određivanja početka vozarove odgovornosti, bilo je dovoljno odrediti kad je roba isporučena primatelju i trećim osobama nakon prijevoza.

### *Pravilo 3 — Dokazni učinak podataka sadržanih u ispravi o multimodalnom prijevozu*

U pogledu odgovornosti za podatke iz isprave multimodalnog prijevoza nije upotrijebljen izraz »treća stranka« iz čl. 3.4 Haško-Visbyjskih pravila, budući da je odlučujuće da li se primatelj *pouzdao* i da li je *djelovao na temelju* tih podataka ili ne, a ne njegov položaj »stranke«

a »party« or »third party« in relation to the MTO. In particular, such an expression may be misleading where the seller has handed over the goods to the carrier and the buyer under an FOB or an FCA contract has concluded the contract of carriage. In such a case, the FOB/FCA-buyer — although relying on the information in the MT document — could not be considered a »third party«.

#### *Rule 4 — Responsibilities of the multimodal transport operator*

The period of responsibility includes the whole time when the MTO is in charge of the goods. The particular problem when the goods are delivered at destination is covered by the definition of »delivery«.

The words »within the scope of his employment« and »for the performance of the contract« would limit the vicarious liability of the MTO. However, it should be observed that these expressions may well be given a different interpretation in different jurisdictions. In particular, it is uncertain under some laws whether the MTO would be responsible for theft by his employees or other persons acting in the performance of the contract.

The modalities of delivering the goods to the consignee have been clearly set forth with reference to different types of *negotiable* MT documents and to *non-negotiable* MT documents. It should be observed that the modalities of delivery are different in these cases. A particular reference to the replacement of paper documents by electronic data interchange messages has been made.

ili »treće stranke« u odnosu na poduzetnika multimodalnog prijevoza. Takav izraz pogotovo može zavartati kad prodavatelj preda robu voza-ru, a kupac zaključi ugovor o prijevozu na temelju uvjeta FOB ili FCA. U takvom slučaju, kupac FOB ili FCA, premda se pouzdao u podatke iz isprave multimodalnog prijevoza, ne može se smatrati »trećom stran- kom«.

#### *Pravilo 4 — Obveze poduzetnika multimodalnog prijevoza*

Razdoblje u kojem poduzetnik odgovara obuhvaća cijelo vrijeme u kojem on drži robu. Posebni problem, kada je roba na određitu isporučena, obuhvaćen je definicijom »isporuke«.

Izrazi »u granicama svog radnog zadatka« i »radi izvršenja ugovora«, ograničavaju poduzetnikovu odgovornost za službenike i zastupnike. Treba ipak primijetiti da se ovim izrazima u različitim jurisdikcijama može dati različito značenje. Prema nekim zakonima pogotovo je nesigurno da li će poduzetnik biti odgovoran za krađu koju izvrše njegovi namještenici ili druge osobe koje rade na izvršenju ugovora.

Načini isporuke robe primatelju jasno su izneseni u pogledu različ- itih vrsta *prenosive* i *neprenosive* isprave multimodalnog prijevoza. Treba primijetiti da su načini ispo- ruke u ovim slučajevima različiti. Posebno je ukazano na zamjenu pa- pirnatih dokumenata porukama e- lektronske razmjene podataka.

*Rule 5 — Liability of the multimodal transport operator*

The Hague and Hague-Visby Rules, in art. IV (4), contain a long list of defences which apply to the benefit of the carrier. With the exception of the particular defences of error in navigation and management of the vessel (nautical fault) as well as of fire (art. IV (4) (a) and (b)), the Hague-Visby Rules imply for all practical purposes a liability of the carrier for presumed fault or neglect. In any event, the Rules would have to ensure that the vessel-operating MTO would benefit from the same defences which would have applied to a contract for a unimodal sea transport and that a non-vessel operating MTO (NVO-MTO) would have the possibility of instituting recourse actions against the actual (performing) carrier basically according to Rules which are compatible with the Rules determining his own liability. These objectives would — although not exactly, but still for all practical purposes — be reached if the defences of nautical fault and of fire are clearly mentioned combined with a liability based upon presumed fault or neglect. A complete incorporation of the so-called network liability principle, taking all modes of transport into consideration, would be far too complicated. In any event, mandatory provisions applicable to unimodal transport would supersede the Rules (cf. Rule 13).

In view of the fact that the carrier's liability is based upon the principle of presumed fault — and not on the strict »common carrier« liability — it has been deemed unnecessary to burden the text with specific exceptions from liability of

*Pravilo 5 — Odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza*

Haška i Haško-Visbyjska pravila u čl. IV(4) sadrže dugi popis izuzetih slučajeva koji se primjenjuju u korist vozara. Uz iznimku posebnog isključenja greške u plovidbi i u upravljanju brodom (nautička greška), kao i požara, (čl. IV(4)(a) i (b)), Haško-Visbyjska pravila za sve druge slučajeve predviđaju vozarovu odgovornost na temelju presumirane krivnje. U svakom slučaju, ova bi Pravila trebala osigurati da se poduzetnik multimodalnog prijevoza koji ima vlastite brodove (vessel-operating MTO) može koristiti istim izuzetim slučajevima koji bi se primijenili na ugovor o unimodalnom pomorskom prijevozu, a da poduzetnik koji nema vlastitih brodova (non-vessel-operating MTO) ima mogućnost regresa protiv stvarnog vozara prema pravilima koja su kompatibilna s Pravilima o njegovoj vlastitoj odgovornosti. Ovi se ciljevi mogu postići — iako ne sasvim, ali ipak za sve praktične slučajeve — ako se isključenja nautičke greške i požara izričito navedu zajedno s odgovornosti na temelju presumirane krivnje. Potpuno uključivanje tzv. načela mrežaste odgovornosti, uzimajući u obzir sve načine prijevoza, bilo bi daleko prekomplikirano. U svakom slučaju, mandatorne odredbe koje se primjenjuju na unimodalni prijevoz imaju prednost pred Pravilima (v. Pravilo 13).

Imajući na umu da se vozarova odgovornost temelji na načelu presumirane krivnje, te da se ne radi o objektivnoj odgovornosti »common carrier-a«, nije bilo potrebno opterećivati tekst nabranjem pojedinačnih isključenja odgovornosti, ka-

the kind mentioned in the Hague Rules (art. IV (4) (c-p)). However, should an operator choose to list in his document some of the typical situations for non-liability as appear from the Hague Rules this would not be contradictory in the sense of Rule 1.2 provided the text of Rule 5.1 is maintained.

In order to make the basis of liability compatible with the Hague-Visby Rules, an exemption from liability is expressed in Rule 5.4 under the heading »Defences for carriage of goods by sea or inland waterways«. Here, the two fundamental defences for nautical fault and fire are mentioned. These defences are, as in the Hague-Visby Rules, subject to the overriding requirement that, when the loss or damage has resulted from unseaworthiness of the vessel, the multimodal transport operator can prove that due diligence has been exercised to make the vessel seaworthy at the commencement of the voyage. The words »actual fault or privity of the carrier« imply that the MTO will only be liable in case of acts or omissions occurring on the *managerial* level in his company. However, the result would be the same in most jurisdictions according to general principles of law which would render contractual provisions exempting a party from liability invalid in cases of loss or damage caused by personal wilful misconduct or gross negligence. The basis of liability expressed in the Hamburg Rules art. 5.1 and the MT Convention art. 16 has been used to set forth the general principle of a liability for presumed fault or neglect.

With respect to liability for delay it should be noted that such li-

ko je to učinjeno u Haškim pravilima (čl. IV(4)(c-p)). Ako se ipak jedan poduzetnik odluči u svojoj ispravi navesti neke od ovih tipičnih situacija neodgovornosti po uzoru na Haška pravila, to neće protusloviti ovim Pravilima u smislu Pravila 1.2, ako se poštuje odredba Pravila 5.1.

Da bi se osnova odgovornosti uskladila s Haško-Visbyjskim pravilima, u Pravilu 5.4 pod naslovom »Isključenja odgovornosti za prijevoz morem i unutarnjim plovnim putovima« donesena je iznimka od odgovornosti. U tom su pravilu spomenuta dva fundamentalna isključenja — nautička greška i požar. I ova isključenja, kao i u Haško-Visbyjskim pravilima, podliježu zahtjevu da, kada gubitak ili oštećenje proizađu iz nesposobnosti broda za plovidbu, poduzetnik multimodalnog prijevoza može dokazati da je dužna pažnja bila upotrijebljena da se brod učini sposobnim za plovidbu na početku putovanja. Riječi »osobna krivnja vozara« podrazumijevaju da će poduzetnik odgovarati samo za djela ili propuste na *poslovodnoj* razini u svojoj tvrtki. On bi u većini pravnih poredaka tako odgovarao i na osnovi općih pravnih načela, prema kojima su ništave ugovorne odredbe koje jednu stranku oslobađaju odgovornosti u slučaju gubitka ili oštećenja, prouzročenih osobnom namjerom ili grubom nepažnjom. Osnova odgovornosti opisana u čl. 5.1 Hamburških pravila i čl. 16 Multimodalne konvencije upotrijebljena je za postavljanje općeg načela odgovornosti na temelju presumirane krivnje.

U pogledu odgovornosti za zakašnjenje treba reći da ju Haško-Vis-

ability is not expressly referred to in the Hague-Visby Rules and that, in various jurisdictions, it is uncertain whether the Hague-Visby Rules cover such liability. In Rule 5.1 it is stipulated that the MTO should be relieved from liability for loss following from delay unless, the consignor made a declaration of interest in timely delivery accepted by the MTO. The problem of a possible conflict with mandatory law is taken care of by Rule 13 containing a general provision dealing with that problem.

The Hamburg Rules art. 5.3 and the MT Convention art. 16.3 contain provisions converting pending delay into a right for the claimant to treat the goods as lost. The period has been set at 90 days in the MT Convention, while the period is only 60 days in the Hamburg Rules. The longer period of 90 days has been chosen for the conversion in order to avoid that conversion occurs under the *multimodal* transport contract before such a conversion has been possible under any underlying *unimodal* transport contract. This will facilitate recourse actions by the MTO against his subcontractors. It should be observed that conversion only takes place in the absence of proof that the goods in fact have not been lost.

The stipulations in Rule 5.5 with respect to assessment of compensation reflect the main principle of international conventions and national laws dealing with this problem. The method to assess partial damage has not been dealt with. Individual MTO's may chose to deal with this problem in additional stipulations in their MT documents.

byjska pravila ne spominju izričito, pa u nekim pravnim poretcima nije sigurno da li Haško-Visbyjska pravila reguliraju i tu odgovornost. Pravilo 5.1 predviđa da se poduzetnik multimodalnog prijevoza može osloboditi odgovornosti za gubitak koji proistekne iz zakašnjenja, osim u slučaju kad je pošiljatelj izjavio interes na pravovremenoj isporuci, koji je poduzetnik prihvatio. Mogući sukob s mandatornim pravom riješen je u Pravilu 13 u kojem se nalazi opća odredba koja rješava taj problem.

Hamburška pravila u čl. 5.3 i Multimodalna konvencija u čl. 16.3 sadrže odredbu o pretvorbi zakašnjenja u ovlaštenikovo pravo da robu smatra izgubljenom. U Multimodalnoj konvenciji taj je rok određen sa 90 dana, dok je u Hamburškim pravilima samo 60 dana. Za pretvorbu je izabran dulji rok od 90 dana kako bi se izbjeglo da pretvorba prema ugovoru o *multimodalnom prijevozu* bude moguća prije one prema pojedinačnom ugovoru o *unimodalnom* prijevozu. To poduzetniku olakšava regres protiv podugovaratelja. Treba napomenuti da do pretvorbe može doći samo ako nema dokaza da roba zapravo nije izgubljena.

Odredbe Pravila 5.5 u Pogledu *procjene naknade* odražavaju glavno načelo međunarodnih konvencija i nacionalnih prava koji reguliraju taj problem. Način utvrđivanja djelomične štete nije reguliran. Pojedini poduzetnici multimodalnog prijevoza mogu način rješavanja tog problema dodati u odredbe svoje isprave multimodalnog prijevoza.

*Rule 6 — Limitation of liability of the multimodal transport operator*

Rule 6 has been based on the limitation provisions of the Hague-Visby Rules including the so-called »container formula« meaning that the claimant could use the units inside the container for limitation purposes provided they have been mentioned in the transport document. Since it is intended that the Rules should also cover multimodal transport *not* including sea transport, the CMR limit of liability of 8,33 SDR per kilogramme has in this case been used. It should be observed that this provision does not only serve to *increase* the per kilogramme limitation but also to *reduce* the effect which the »container formula« might lead to. The average weight of units in containers in a number of trades is stated to be about 50 kilogrammes and, if the »container formula« applies, this would mean 100 SDR if the limitation amount equals 2 SDR and 460.5 SDR if the limitation amount equals 8.33 SDR. These amounts should be compared with the limitation of the Hague-Visby Rules which amounts to 666.67 SDR.

It should be noted that the Rule provides limitation of liability not only for loss of or damage to the goods and delay in delivery, but also for *consequential* loss. Physical damage or loss may well result in various indirect losses which under various jurisdictions may not be excluded by principles to limit the exposure of the liable party and a monetary limitation of this type of liability is therefore appropriate. As has been said, the combined unit and per kilogramme limitation

*Pravilo 6 — Ograničenje odgovornosti poduzetnika multimodalnog prijevoza*

Pravilo 6 temelji se na odredbama o ograničenju odgovornosti iz Haško-Visbyjskih pravila, uključujući tzv. »kontejnersku formulu«, što znači da ovlaštenik može u svrhu ograničenja koristiti jedinice krca-nja unutar kontejnera, ako su one navedene u prijeznoj ispravi. Budući da se Pravila namjeravaju koristiti i za multimodalni prijevoz koji *ne* uključuje pomorski prijevoz, za taj se slučaj preuzelo ograničenje odgovornosti iz Konvencije CMR od 8.33 Posebna prava vučenja (PPV) po kilogramu. Treba primijetiti da ova odredba ne služi samo *povećanju* ograničenja po kilogramu, nego i  *smanjenju* učinka koji bi »kontejnerska formula« mogla imati. Prosječna težina jedinica unutar kontejnera kod određenog broja roba kreće se oko 50 kilograma, što uz primjenu »kontejnerske formule«, pri ograničenju od 2 PPV znači 100 PPV, a pri ograničenju od 8,33 PPV znači 460,5 PPV. Ove iznose treba usporediti s ograničenjem iz Haško-Visbyjskih pravila od 666,67 PPV.

Treba primijetiti da Pravilo predviđa ograničenje odgovornosti ne samo za gubitak ili oštećenje robe i zakašnjenje u isporuci, nego i za *daljnje (posljedične)* štete. Fizičko oštećenje ili gubitak mogu rezultirati različitim neizravnim štetama koje u nekim pravnim poretcima nisu isključene načelima ograničene odgovornosti odgovorne stranke, pa je zbog toga novčano ograničenje ove vrste odgovornosti opravdano. Kombinirano



of the Hague-Visby Rules applies together with the so-called »container formula« using the units inside the container for limitation purposes when they have been mentioned in the transport document. Also, the higher per kilogramme amount 8.33 SDR per kilogramme applies where the multimodal transport does not involve sea transport. However, another monetary limit may apply when loss or damage could be localized to a particular stage of the transport, where according to an applicable international convention or mandatory national law such other limit of liability is stipulated. This serves to ensure that *both parties* will have access to such higher or lower limit of liability as they would have had if they had concluded a contract of carriage for the relevant segment of the transport.

Liability for delay in delivery or consequential loss is limited to an amount not exceeding the equivalence of the freight charged under the multimodal transport contract. Since it should not be possible for the claimant to get the »freight« limitation in addition to the unit and per kilogramme limitation, Rule 6.6 provides for an aggregation of the limits so that they may never exceed the limit of liability for total loss of the goods.

*Rule 7 — Loss of the right of the multimodal transport operator to limit liability*

The provision in Rule 7 on loss of the right to limit liability ensures that the right to limit liability

ograničenje po jedinici krcanja i po kilogramu iz Haško-Visbyjskih pravila primjenjuje se zajedno s tzv. »kontejnerskom formulom«, prema kojoj se u svrhe ograničenja koriste jedinice unutar kontejnera, kad su navedene u prijeznoj ispravi. Osim toga, viša svota od 8,33 PPV po kilogramu primjenjuje se kad multimodalni prijevoz ne sadrži pomorski dio. Drugo se novčano ograničenje ipak može primijeniti kad se gubitak ili oštećenje mogu lokalizirati na određeni dio prijevoza, na koji se na temelju međunarodne konvencije ili mandatornog nacionalnog prava primjenjuje takvo drugo ograničenje. Time se postiže da se *obje stranke* mogu koristiti višim, odnosno nižim ograničenjem odgovornosti kojim bi se mogle koristiti da su zaključile ugovor o prijevozu samo za taj dio prijevoza.

Odgovornost za zakašnjenje u isporuci ili za daljnju štetu ograničena je na iznos koji ne prelazi iznos jednak vozarini prema ugovoru o multimodalnom prijevozu. Budući da nije moguće da ovlaštenik ostvari naknadu do visine vozarine pored naknade ograničene prema jedinici ili kilogramu, Pravilo 6.6 predviđa da te visine ograničenja ukupno nikad ne mogu prijeći ograničenje odgovornosti za potpuni gubitak robe.

*Pravilo 7 — Gubitak prava poduzetnika multimodalnog prijevoza na ograničenje odgovornosti*

Odredba Pravila 7 o gubitku prava na ograničenje odgovornosti osigurava korištenje pravom na ogra-

is preserved when the blameworthy behaviour has not occurred on the managerial level but only on the part of the MTO's servants or agents. For this purpose the word »personal« has been added before the words »act or omission«. Thus, a distinction is made between the MTO's own behaviour and the behaviour of others, and the MTO does not lose his right to limit liability in cases where he is only vicariously liable for acts or omissions of other persons.

#### *Rule 8 — Liability of the consignor*

This Rule makes the consignor liable under the principle that he is deemed to have guaranteed to the MTO the accuracy of all information given with respect to the goods and, in particular, their dangerous character. The consignor's duty to indemnify the MTO against loss resulting from wrong information in these respects is not limited to cases where inaccurate information is given but also applies when the information is inadequate. The consignor remains liable even if he has assigned his rights under the multimodal transport contract to someone else by transferring the document. The fact that the MTO may proceed against the consignor does not in any way prevent him from holding other persons liable as well, for instance under the principle that anyone who tenders goods of a dangerous nature to the MTO under the applicable law could become liable in tort.

#### *Rule 9 — Notice of loss of or damage to the goods*

With respect to notice of loss of or damage to the goods a distinction

ničenje odgovornosti kad do pogrešnog postupka nije došlo na poslovnoj razini, nego samo od strane poduzetnikovih službenika i punomoćnika. U tu je svrhu dodana riječ »osobna« prije »čina ili propusta«. Prema tome, pravi se razlika između ponašanja samog poduzetnika i ponašanja drugih, a poduzetnik ne gubi pravo na ograničenje odgovornosti u slučajima kad je posredno odgovoran za čine ili propuste drugih osoba.

#### *Pravilo 8 — Odgovornost pošiljatelja*

Prema ovom Pravilu pošiljatelj je odgovoran na temelju načela da se smatra da on poduzetniku multimodalnog prijevoza jamči za točnost svih podataka koje mu je dao u vezi s robom, a pogotovo o njenim opasnim svojstvima. Pošiljateljeva dužnost da poduzetniku nadoknadi štetu koja nastane zbog krivih podataka u ovom pogledu nije svedena samo na slučajeve kad su dani netočni podaci, nego također i kad su podaci nedovoljni. Pošiljatelj ostaje odgovoran i kad je svoja prava iz ugovora o multimodalnom prijevozu prijenosom isprave prenio na nekog drugog. Osim toga, činjenica da poduzetnik može započeti postupak protiv pošiljatelja ne sprečava da mu odgovaraju i druge osobe, na primjer prema načelu da bilo tko, tko mu preda robu opasnih svojstava, može izvanugovorno odgovarati na temelju primjenjivog prava.

#### *Pravilo 9 — Prigovor o gubitku ili oštećenju robe*

U pogledu prigovora o gubitku ili oštećenju robe pravi se razlika

has been made between apparent and non-apparent loss or damage. In the former case, notice should be given in writing to the MTO when the goods were handed over to the consignee. In the latter case, notice should be given within six consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee. In case of late notice, the MTO would have established a *prima facie* case to the effect that it is presumed that no loss or damage has occurred unless the contrary could be proven by the claimant. The Rule does not deal with actions by the MTO against the consignor and therefore no period for notice of such claims has been provided for.

#### *Rule 10 — Time-bar*

The time-bar has been set at 9 months. The Hague-Visby Rules provide for a one-year limit and the MT Convention for a two-year limit. A time-bar of 9 months had to be chosen in order to ensure that the MTO would have adequate possibilities to institute recourse actions against the performing carrier. In the absence of any legal provision protecting the MTO's recourse possibilities as aforesaid, a shorter period has to be chosen than the period which applies under mandatory law to the performing carrier.

#### *Rule 11 — Applicability of the rules to actions in tort*

The MTO would also need to be protected from claims when they relate to the performance of the contract but nevertheless the claimant seeks to avoid the Rule by founding his claim in tort. The Rule

između vidljive i nevidljive štete. U slučaju vidljive štete prigovor treba poduzetniku uložiti pismeno prilikom predaje robe primatelju. Kod nevidljive štete prigovor treba dati u šest susljednih dana poslije dana kad je roba predana primatelju. Ako prigovor bude predan prekasno, na strani poduzetnika postoji predmnijeva da nije nastao nikakav gubitak ili oštećenje, ako ovlaštenik ne dokaže protivno. Pravilo ne regulira poduzetnikove tužbe protiv pošiljatelja, pa prema tome za takve zahtjeve nije predviđeno ni vrijeme za ulaganje protesta.

#### *Pravilo 10 — Zastara*

Rok zastare iznosi 9 mjeseci. Haško-Visbyjska pravila predviđaju jednogodišnji rok zastare, a Multimodalna konvencija dvogodišnji. Zastaru od 9 mjeseci trebalo je odrediti zato da se poduzetniku multimodalnog prijevoza dadu primjerenе mogućnosti regresa protiv stvarnog vozara. U nedostatku pravnih odredaba koje pružaju zaštitu poduzetnikovih mogućnosti regresa na opisani način, trebalo je izabrati kraće razdoblje od onog koje se na osnovi mandatornog prava primjenjuje na stvarnog vozara.

#### *Pravilo 11 — Primjena pravila na izvanugovorne tužbe*

Poduzetnika multimodalnog prijevoza je također trebalo zaštititi od zahtjeva koji se odnose na izvršenje ugovora, ali ovlaštenik nastoji izbjeći Pravila postavljanjem izvanugovornog zahtjeva. Pravilo ne dola-

will not work when there is no contractual relationship between the MTO and the claimant. However, it contains an important protection for the MTO against a possible circumvention of the Rule by the person who has agreed to be bound by the Rules.

*Rule 12 — Applicability of the rules to the multimodal transport operator's servants, agents and other persons employed by him*

This Rule purports to protect the servants and agents and other persons employed by the MTO, and thereby indirectly the MTO himself, by stipulating that the same protection which applies to the MTO would also apply to the benefit of »any servant, agent or other person whose services the multimodal transport operator has used in order to perform the MT contract«. Also in these cases it does not matter whether such claims are founded in contract or in tort. The Rule is of the same essence as the so-called Himalaya-clauses which are usually to be found in the bills of lading and other transport documents. It should be noted that the carrier is given the same protection under the Hague-Visby Rules even in the absence of a clause. But it is uncertain, at least in some jurisdictions, whether the protection also applies to »independent contractors« as distinguished from »servants or agents«. It is particularly important that the protection in case of a multimodal transport contract is not limited only to »servants or agents«, since the MTO frequently engages various sub-contractors in order to perform the contract. In Anglo-American law, some difficulties may

zi do primjene kad nema ugovornog odnosa između poduzetnika i ovlaštenika. Ono ipak sadrži važnu zaštitu poduzetnika od mogućeg zaočilaženja Pravila od strane osobe koja se pristala vezati Pravilima.

*Pravilo 12 — Primjena pravila na službenike, punomoćnike i druge osobe koje poduzetnik multimodalnog prijevoza zaposli*

Ovo Pravilo daje zaštitu službenicima i punomoćnicima i drugim osobama koje poduzetnik zaposli, pa tako neizravno i samom poduzetniku, tako da određuje da se ista zaštita koja se primjenjuje na poduzetnika, može primijeniti i u korist »službenika, punomoćnika ili druge osobe čije usluge poduzetnik multimodalnog prijevoza koristi radi izvršenja ugovora o multimodalnom prijevozu«. Ni u ovim slučajevima nije važno da li se zahtjevi osnivaju na ugovoru ili ne. Bit ovog Pravila ista je kao kod tzv. Klauzula Himalaya, koje se obično uvrštavaju u teretnicu ili druge prijevozne isprave. Treba primijetiti da vozar prema Haško-Visbyjskim pravilima ima istu zaštitu i kad te klauzule nema. Međutim, bar u nekim je pravnim poretcima nejasno da li se ta zaštita primjenjuje i na »neovisne ugovaratelje« za razliku od »službenika i punomoćnika«. Posebno je važno da se kod ugovora o multimodalnom prijevozu ova zaštita ne ograniči samo na »službenike i punomoćnike«, jer poduzetnik za obavljanje multimodalnog prijevoza često angažira različite podugovaratelje. U anglo-američkom pravu mogu nastati teškoće oko primjene ovog Pravila zbog teškoća oko pruža-

arise to make this particular Rule effective in view of the difficulties in obtaining protection for third parties by contractual arrangements. This might require particular techniques in order to obtain the desired protection when English or United States law applies to the carriage, e.g. to stipulate that the MTO, when agreeing with the consignor to apply Rule 12, has done so as an agent or a trustee of the other persons concerned.

### *Rule 13 — Mandatory law*

This Rule only serves as a reminder. Mandatory provisions of international conventions or national law which may apply to the *multimodal* transport contract will supersede the Rule. It could be argued that the multimodal transport contract is a contract of its own type and that therefore no infringement of mandatory law applicable to *unimodal* transport could occur. However, the »conversion« of a unimodal carrier into an MTO may be considered an unacceptable way to avoid mandatory law and that therefore mandatory law in such a case, would defeat some of the stipulations of these Rules. If it does, the Rules will become ineffective but only to such extent.

nja zaštite trećima putem ugovornih odredaba. To može zahtijevati primjenu posebnih tehnika kako bi se postigla željena zaštita kad se na prijevoz primjenjuje englesko pravo ili pravo Sjedinjenih američkih država, kao npr. ugovaranje da je poduzetnik, kad se je s pošiljateljem sporazumio o primjeni Pravila 12, to učinio kao punomoćnik ili povjerenik dotičnih drugih osoba.

### *Pravilo 13 — Obvezatno pravo*

Ovo pravilo služi kao podsjetnik. Obvezatne (mandatorne) odredbe međunarodnih konvencija ili nacionalnog prava koji se primjenjuju na ugovor o *multimodalnom* prijevozu imaju prednost pred ovim Pravilom. Moglo bi se tvrditi da je ugovor o multimodalnom prijevozu ugovor svoje vrste i da prema tome ne može doći do povrede mandatornog prava koje bi se primijenilo na *unimodalni* prijevoz. Ipak, »pretvorba« unimodalnog vozara u poduzetnika multimodalnog prijevoza može se ocijeniti neprihvatljivim načinom izbjegavanja mandatornog prava, pa bi zato u takvom slučaju mandatorno pravo nadomjestilo neke odredbe ovih Pravila. Ako se to dogodi, Pravila se ne primjenjuju, ali samo u opsegu u kojem ih zamjenjuju mandatorne odredbe.

UNCTAD/ICC RULES  
FOR MULTIMODAL TRANSPORT  
DOCUMENTS

**1. Applicability**

1.1. These Rules apply when they are incorporated, however this is made, in writing, orally or otherwise, into a contract of carriage by reference to the »UNCTAD/ICC Rules for multimodal transport documents«, irrespective of whether there is a unimodal or a multimodal transport contract involving one or several modes of transport or whether a document has been issued or not.

1.2. Whenever such a reference is made, the parties agree that these Rules shall supercede any additional terms of the multimodal transport contract which are in conflict with these Rules, except insofar as they increase the responsibility or obligation of the multimodal transport operator.

**2. Definitions**

2.1. *Multimodal transport contract* (MT contract) means a single contract for the carriage of goods by at least two different modes of transport.

2.2. *Multimodal transport operator* (MTO) means any person who concludes a multimodal transport

PRAVILA UNCTAD/ICC ZA  
ISPRAVE O MULTIMODALNOM  
PRIJEVOZU

**1. Primjena**

1.1. Ova se Pravila primjenjuju kad su unesena u ugovor o prijevozu, bez obzira kako je to učinjeno — pismeno, usmeno ili na drugi način, pozivom na »Pravila UNCTAD/ICC za isprave o multimodalnom prijevozu«, bez obzira da li se radi o unimodalnom ili multimodalnom prijevoznom ugovoru, koji uključuje jedan ili više načina prijevoza, te bez obzira da li je isprava izdana ili nije.

1.2. Kad god se poziva na ova Pravila, stranke se slažu da Pravila imaju prednost pred svakim dodatnim uvjetima ugovora o multimodalnom prijevozu koji su u sukobu s Pravilima, osim kad povećavaju odgovornost ili obvezu poduzetnika multimodalnog prijevoza.

**2. Definicije**

2.1. *Ugovor o multimodalnom prijevozu* (ugovor MT) je jedinstven ugovor o prijevozu robe putem barem dva različita načina prijevoza.

2.2. *Poduzetnik multimodalnog prijevoza* (MTO) je svaka osoba koja zaključuje ugovor o multimodalnom

contract and assumes responsibility for the performance thereof as a carrier.

2.3. *Carrier* means the person who actually performs or undertakes to perform the carriage, or part thereof, whether he is identical with the multimodal transport operator or not.

2.4. *Consignor* means the person who concludes multimodal transport contract with the multimodal transport operator.

2.5. *Consignee* means the person entitled to receive the goods from the multimodal transport operator.

2.6. *Multimodal transport document* (MT document) means a document evidencing a multimodal transport contract and which can be replaced by electronic data interchange messages insofar as permitted by applicable law and *be*

- (a) issued in a negotiable form or,
- (b) issued in a non-negotiable form indicating a named consignee.

2.7. *Taken in charge* means that the goods have been handed over to and accepted for carriage by the MTO.

2.8. *Delivery* means

- (a) the handing over of the goods to the consignee, or
- (b) the placing of the goods at the disposal of the consignee in accordance with the MT contract or with the law or usage of the particular trade applicable at the place of delivery, or
- (c) the handing over of the goods to an authority or other third

prijevozu i preuzme odgovornost za njegovo izvršenje kao vozar.

2.3. *Vozar* je osoba koja stvarno izvršava ili se obvezuje izvršiti prijevoz, ili jedan njegov dio, bez obzira da li je identična s poduzetnikom multimodalnog prijevoza ili nije.

2.4. *Pošiljatelj* je osoba koja zaključuje ugovor o multimodalnom prijevozu s poduzetnikom multimodalnog prijevoza.

2.5. *Primatelj* je osoba ovlaštena primiti robu od poduzetnika multimodalnog prijevoza.

2.6. *Isprava o multimodalnom prijevozu* (isprava MT) je isprava koja dokazuje postojanje ugovora o multimodalnom prijevozu i koju se može zamijeniti porukama elektronske razmjene podataka, kad je to dozvoljeno pravom koje se na nju primjenjuje, i koja se može:

- a) izdati u prenosivom obliku ili
- b) izdati u neprenosivom obliku navodeći imenovanog primatelja.

2.7. *Preuzeto* znači da je roba predana poduzetniku multimodalnog prijevoza i da ju je on primio na prijevoz.

2.8. *Isporuka* je

- a) predaja robe primatelju,
- b) stavljanje robe primatelju na raspolaganje u skladu s ugovorom o multimodalnom prijevozu ili sa zakonom ili običajem određene privredne grane koji se primjenjuju u mjestu isporuke, ili
- c) predaja robe organu vlasti ili nekoj trećoj osobi kojima roba mo-

party to whom, pursuant to the law or regulations applicable at the place of delivery, the goods must be handed over.

2.9. *Special Drawing Right* (SDR) means the unit of account as defined by the International Monetary Fund.

2.10. *Goods* means any property including live animals as well as containers, pallets or similar articles of transport or packaging not supplied by the MTO, irrespective of whether such property is to be or is carried on or under deck.

### 3. Evidentiary effect of the information contained in the multimodal transport document

The information in the *MT document* shall be *prima facie* evidence of the taking in charge by the MTO of the goods as described by such information unless a contrary indication, such as »shipper's weight, load and count«, »shipper-packed container« or similar expressions, has been made in the printed text or superimposed on the document. Proof to the contrary shall not be admissible when the *MT document* has been transferred, or the equivalent electronic data interchange message has been transmitted to and acknowledged by the consignee who in good faith has relied and acted thereon.

### 4. Responsibilities of the multimodal transport operator

#### 4.1. *Period of responsibility*

The responsibility of the MTO for the goods under these Rules co-

ra biti predana prema zakonu ili prema propisima koji se primjenjuju u mjestu isporuke.

2.9. *Posebno pravo vučenja* (SDR) je obračunska jedinica kako ju je definirao Međunarodni monetarni fond.

2.10. *Roba* je svaka stvar, uključujući žive životinje, kao i kontejnere, palete i slične prijevozne naprave ili pakiranja ako ju na raspolaganje nije stavio poduzetnik multimodalnog prijevoza, bez obzira da li će se ta imovina prevoziti na ili pod palubom.

### 3. Dokazni učinak podataka sadržanih u ispravi o multimodalnom prijevozu

Podaci iz isprave o multimodalnom prijevozu predstavljat će predmnjevu do protudokaza da je poduzetnik multimodalnog prijevoza preuzeo robu kako je opisana tim podacima, osim ako je u tiskani tekst unesena ili na ispravu stavljena naznaka o protivnom, kao »vagaio, tovario i brojio krcatelj«, »kontejner pakirao krcatelj« ili slični izraz. Protudokaz neće biti dozvoljen kad je isprava o multimodalnom prijevozu prenijeta, ili kad je ekvivalentna poruka elektronskom razmjenom podataka prenijeta primatelju i kad je on potvrdio njen primitak, te kad se u dobroj vjeri na nju oslonio i na osnovi nje djelovao.

### 4. Obveze poduzetnika multimodalnog prijevoza

#### 4.1. *Trajanje odgovornosti*

Prema ovim Pravilima, odgovornost poduzetnika multimodalnog



vers the period from the time the MTO has taken the goods in his charge to the time of their delivery.

4.2. *The liability of the MTO for his servants, agents and other persons*

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

4.3. *Delivery of the goods to the consignee*

The MTO undertakes to perform or to procure the performance of all acts necessary to ensure delivery of the goods:

- (a) when the *MT document* has been issued in a negotiable form »to bearer«, to the person surrendering one original of the document, or
- (b) when the *MT document* has been issued in a negotiable form »to order«, to the person surrendering one original of the document duly endorsed, or
- (c) when the *MT document* has been issued in a negotiable form to a named person, to that person upon proof of his identity and surrender of one original document; if such document has been transferred »to order« or in blank the provisions of (b) above apply, or

prijevoza za robu obuhvaća razdoblje od trena kad je poduzetnik preuzeo robu do trena njezine isporuke.

4.2. *Odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza za svoje službenike, punomoćnike i druge osobe*

Poduzetnik multimodalnog prijevoza odgovoran je za čine i propuste svojih službenika i punomoćnika, kada oni djeluju u granicama svoje službe, ili svake druge osobe čijim se uslugama služi radi izvršenja ugovora, kao za svoje vlastite čine ili propuste.

4.3. *Ispорука robe primatelju*

Poduzetnik multimodalnog prijevoza obvezuje se izvršiti ili pobri- nuti se za izvršenje svih čina potrebnih za osiguranje isporuke robe:

- a) kad je isprava o multimodalnom prijevozu izdana u prenosivom obliku »na donosioca«, osobi koja preda jedan izvornik isprave,
- b) kad je isprava o multimodalnom prijevozu izdana u prenosivom obliku »po naredbi«, osobi koja preda jedan propisno indosiran izvornik isprave,
- c) kad je isprava o multimodalnom prijevozu izdana u prenosivom obliku na imenovanu osobu, toj osobi, nakon što ona dokaže svoj identitet i preda jedan izvornik isprave; ako je ta isprava prenesena »po naredbi« ili blanco, primijenit će se odredba pod b),

- (d) when the *MT document* has been issued in a non-negotiable form, to the person named as consignee in the document upon proof of his identity, or
- (e) when no document has been issued, to a person as instructed by the consignor or by a person who has acquired the consignor's or the consignee's rights under the *MT contract* to give such instructions.

## **5. Liability of the multimodal transport operator**

### *5.1. Basis of Liability*

Subject to the defences set forth in Rule 5.4 and Rule 6.6, the MTO shall be liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in Rule 4.1, unless the MTO proves that no fault or neglect of his own, his servants or agents or any other person referred to in Rule 4.2. has caused or contributed to the loss, damage or delay in delivery. However, the MTO shall not be liable for loss following from delay in delivery unless the consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the MTO.

### *5.2. Delay in delivery*

Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which

- d) kad je isprava o multimodalnom prijevozu izdana u neprenosivom obliku, osobi imenovanoj u ispravi kao primatelj nakon što ona dokaže svoj identitet, ili
- e) kada nije izdana nikakva isprava, osobi na koju uputi pošiljatelj ili druga osoba koja je prema ugovoru o multimodalnom prijevozu stekla pošiljateljjevo ili primateljjevo pravo da dade takvu uputu.

## **5. Odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza**

### *5.1. Temelj odgovornosti*

Uz pridržaj isključenja iznesenih u Pravilima 5.4. i 6, poduzetnik multimodalnog prijevoza bit će odgovoran za gubitak ili oštećenje robe, kao i za zakašnjenje u isporuci, ako je događaj koji je prouzročio gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci nastao dok je roba bila u njegovu držanju kako je definirano u Pravilu 4.1, osim ako poduzetnik ne dokaže da gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci nisu prouzročeni niti su im doprinijeli greška ili nemarnost njega samoga, njegovih službenika ili punomoćnika ili drugih osoba spomenutih u Pravilu 4.2. Ipak, poduzetnik multimodalnog prijevoza odgovarat će za gubitak koji proizađe iz zakašnjenja u isporuci, samo ako je pošiljatelj dao izjavu o interesu na pravovremenoj isporuci koju je poduzetnik prihvatio.

### *5.2. Zakašnjenje u isporuci*

Zakašnjenje u isporuci postoji kad roba nije bila isporučena u izričito ugovorenom roku ili, ako rok nije bio ugovoren, u roku koji se može razumno zahtijevati od ured-

it would be reasonable to require of a diligent MTO, having regard to the circumstances of the case.

### 5.3. *Conversion of delay into final loss*

If the goods have not been delivered within ninety consecutive days following the date of delivery determined according to Rule 5.2., the claimant may, in the absence of evidence to the contrary, treat the goods as lost.

### 5.4. *Defences for carriage by sea or inland waterways*

Notwithstanding the provisions of Rule 5.1. the MTO shall not be responsible for loss, damage or delay in delivery with respect to goods carried by sea or inland waterways when such loss, damage or delay during such carriage has been caused by:

- act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship,
- fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier,

however, always provided that whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness of the ship, the MTO can prove that due diligence has been exercised to make the ship seaworthy at the commencement of the voyage.

### 5.5. *Assessment of compensation*

5.5.1. Assessment of compensation for loss of or damage to the

na poduzetnika multimodalnog prijevoza, imajući u vidu okolnosti slučaja.

### 5.3. *Pretvorba zakašnjenja u konačni gubitak*

Ako roba ne bude isporučena u roku od devedeset uzastopnih dana nakon dana isporuke određenog u skladu s Pravilom 5.2, te ako nema dokaza o protivnom, ovlaštenik može robu smatrati izgubljenom.

### 5.4. *Isključenja odgovornosti za prijevoz morem i unutarnjim plovnim putovima*

Unatoč odredbama Pravila 5.1, poduzetnik multimodalnog prijevoza neće odgovarati za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci robe koja se prevozi morem ili unutarnjim plovnim putovima, kad su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje tokom takvog prijevoza bili prouzročeni:

- djelom, nepažnjom ili propustom zapovjednika broda, člana posade, pilota ili vozarovih službenika u plovidbi ili upravljanju brodom,
- požarom, ako nije prouzročen osobnim djelom ili krivnjom vozača,

ali uvijek pod uvjetom da, kad god gubitak i oštećenje proizađu iz nesposobnosti broda za plovidbu, poduzetnik multimodalnog prijevoza može dokazati da je primijenio dužnu pažnju da osposobi brod za plovidbu na početku putovanja.

### 5.5. *Procjena naknade*

5.5.1. Procjena naknade za gubitak ili oštećenje robe obaviti će se

goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with the MT contract, they should have been so delivered.

5.5.2. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

## **6. Limitation of liability of the multimodal transport operator**

6.1. Unless the nature and value of the goods have been declared by the consignor before the goods have been taken in charge by the MTO and inserted in the *MT document*, the MTO shall in no event be or become liable for any loss of or damage to the goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 SDR per package or unit or 2 SDR per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

6.2. Where a container, pallet or similar article of transport is loaded with more than one package or unit, the packages or other shipping units enumerated in the *MT document* as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid, such article of transport shall be considered the package or unit.

prema vrijednosti te robe na mjestu i u vrijeme kad je isporučena primatelju, ili na mjestu i u vrijeme kad mu je na osnovi ugovora o multimodalnom prijevozu trebala biti isporučena.

5.5.2. Vrijednost robe odredit će se prema trenutnoj burzovnoj cijeni, a kada takve cijene nema, prema trenutnoj tržišnoj cijeni, a kada nema ni jedne ni druge, prema uobičajenoj vrijednosti robe iste vrste i kakvoće.

## **6. Ograničenje odgovornosti poduzetnika multimodalnog prijevoza**

6.1. Ako pošiljatelj nije dao izjavu o prirodi i vrijednosti robe prije nego ju je poduzetnik preuzeo, i tu izjavu unio u ispravu o multimodalnom prijevozu, poduzetnik neće ni u kojem slučaju odgovarati za gubitak ili oštećenje robe u iznosu većem od ekvivalenta 666,67 Posebnih prava vučenja po koletu ili jedinici, ili od 2 Posebna prava vučenja po kilogramu brutto težine izgubljene ili oštećene robe, prema tome koji je iznos viši.

6.2. Kada se u kontejner, paletu ili sličnu prijevoznu napravu ukrca više od jednog koleta ili jedinice, koletu ili druge jedinice krcanja nabrojene u ispravi o multimodalnom prijevozu kao pakirani u takvoj prijeznoj napravi smatrat će se jednim koletom ili jedinicom krcanja. Osim u gornjem slučaju, sama takva prijezovna naprava smatra se jednim koletom ili jedinicom.

6.3. Notwithstanding the above-mentioned provisions, if the multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the MTO shall be limited to an amount not exceeding 8.33 SDR per kilo of gross weight of the goods lost or damaged.

6.4. When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international conventional convention or mandatory national law would have provided another limit of liability if a separate contract of carriage had been made for that particular stage of transport, then the limit of the MTO's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.

6.5. If the MTO is liable in respect of loss following from delay in delivery, or consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the MTO shall be limited to an amount not exceeding the equivalent of the freight under the MT contract for the multimodal transport.

6.6. The aggregate liability of the MTO shall not exceed the limits of liability for total loss of the goods.

## **7. Loss of the right of the multimodal transport operator to limit liability**

The MTO is not entitled to the benefit of the limitation of liability if it is proved that the loss, damage

6.3. Unatoč gore navedenim odredbama, ako multimodalni prijevoz prema ugovoru ne sadrži prijevoz robe morem ili unutarnjim plovnim putovima, odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza bit će ograničena na svotu koja ne prelazi 8,33 Posebnih prava vučenja po kilogramu bruto težine izgubljene ili oštećene robe.

6.4. Ako je do gubitka ili oštećenja robe došlo na jednom određenom dijelu multimodalnog prijevoza, za koji bi međunarodna konvencija ili obvezatno nacionalno pravo koji se na njega primjenjuju bili odredili drukčiju granicu odgovornosti da je za taj dio puta bio zaključen odvojen ugovor o prijevozu, granica poduzetnikove odgovornosti za takav gubitak ili oštećenje odredit će se prema odredbama te konvencije ili obvezatnog nacionalnog prava.

6.5. Ako poduzetnik multimodalnog prijevoza bude odgovoran za gubitak koji proizađe iz zakašnjenja u isporuci, za posljedičnu štetu ili za štetu različitu od gubitka ili oštećenja robe, njegova će se odgovornost ograničiti na svotu koja ne prelazi ekvivalent vozarine prema ugovoru o multimodalnom prijevozu.

6.6. Ukupna odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza neće prijeći granicu odgovornosti za potpuni gubitak robe.

## **7. Gubitak prava poduzetnika multimodalnog prijevoza na ograničenje odgovornosti**

Poduzetnik multimodalnog prijevoza ne može se koristiti ograničenjem odgovornosti ako se dokaže da

or delay in delivery resulted from a personal act or omission of the MTO done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

## 8. Liability of the consignor

8.1. The consignor shall be deemed to have guaranteed to the MTO the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the MTO, of all particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight, volume and quantity and, if applicable, to the dangerous character of the goods, as furnished by him or on his behalf for insertion in the *MT document*.

8.2. The consignor shall indemnify the MTO against any loss resulting from inaccuracies in or inadequacies of the particulars referred to above.

8.3. The consignor shall remain liable even if the *MT document* has been transferred by him.

8.4. The right of the MTO to such indemnity shall in no way limit his liability under the MT contract to any person other than the consignor.

## 9. Notice of loss of or damage to the goods

9.1. Unless notice of loss of or damage to the goods, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the con-

su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci nastali uslijed poduzetnikova osobnog čina ili propusta, učinjenog s namjerom da se prouzroči takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje mogli nastati.

## 8. Odgovornost pošiljatelja

8.1. Smatrat će se da, u vrijeme kad poduzetnik preuzima robu, pošiljatelj jamči poduzetniku multimodalnog prijevoza za točnost svih podataka koji se odnose na opću prirodu robe, njene oznake, broj, težinu, obujam i količinu i, u odgovarajućem slučaju, na opasna svojstva robe, koje on sam dostavi ili koji će u njegovo ime biti dostavljeni radi unošenja u ispravu o multimodalnom prijevozu.

8.2. Pošiljatelj će poduzetniku multimodalnog prijevoza nadoknaditi svu štetu koja nastane zbog netočnosti ili neprimjerenosti gore navedenih podataka.

8.3. Pošiljatelj će biti odgovoran i nakon što ispravu o multimodalnom prijevozu prenese na drugoga.

8.4. Pravo poduzetnika multimodalnog prijevoza na ovu naknadu neće ni na koji način ograničiti njegovu odgovornost na osnovi ugovora o multimodalnom prijevozu prema bilo kojoj drugoj osobi različitoj od pošiljatelja.

## 9. Prigovor o gubitku ili oštećenju robe

9.1. Ako primatelj, u vrijeme kad mu roba bude predana, ne uputi poduzetniku multimodalnog prijevoza pismeni prigovor o gubitku ili

signee to the MTO when the goods are handed over to the consignee, such handing over is *prima facie* evidence of the delivery by the MTO of the goods as described in the *MT document*.

9.2. Where the loss or damage is not apparent, the same *prima facie* effect shall apply if notice in writing is not given within 6 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

## **10. Time-bar**

The MTO shall, unless otherwise expressly agreed, be discharged of all liability under these Rules unless suit is brought within 9 months after the delivery of the goods, or the date when the goods should have been delivered, or the date when in accordance with Rule 5.3, failure to deliver the goods would give the consignee the right to treat the goods as lost.

## **11. Applicability of the rules to actions in tort**

These Rules apply to all claims against the MTO relating to the performance of the MT contract whether the claim be founded in contract or in tort.

## **12. Applicability of the rules to the multimodal transport operator's servants, agents and other persons employed by him**

These Rules apply whenever claims relating to the performance of the MT contract are made against

oštećenju robe, koji navodi opću prirodu tog gubitka ili oštećenja, takva predaja robe predstavljat će predmnjevu do protudokaza da je poduzetnik multimodalnog prijevoza isporučio robu kako je opisana u ispravi o multimodalnom prijevozu.

9.2. Kada gubitak ili oštećenje nisu vidljivi, ista predmnjeva do protudokaza postojat će ako pismeni prigovor ne bude upućen u roku od 6 uzastopnih dana od dana kad je roba predana primatelju.

## **10. Zastara**

Ako se izričito ne dogovori drugačije, poduzetnik multimodalnog prijevoza bit će oslobođen svake odgovornosti prema ovim Pravilima, ako se tužba ne podnese u roku od 9 mjeseci od dana isporuke robe, od dana kad je roba trebala biti isporučena, ili od dana kad je propust da se roba isporuči dao primatelju pravo da je smatra izgubljenom u skladu s Pravilom 5.3.

## **11. Primjena pravila na izvanugovorne tužbe**

Ova se Pravila primjenjuju na sve tužbe protiv poduzetnika multimodalnog prijevoza koje se odnose na izvršenje ugovora o prijevozu, bez obzira da li se osnivaju na ugovoru ili ne.

## **12. Primjena pravila na službenike, punomoćnike i druge osobe koje poduzetnik multimodalnog prijevoza zaposli**

Ova će se Pravila primijeniti kad god se podigne tužba u vezi s izvršenjem ugovora o multimodalnom

any servant, agent or other person whose services the MTO has used in order to perform the MT contract, whether such claims are founded in contract or in tort, and the aggregate liability of the MTO of such servants, agents or other persons shall not exceed the limits in Rule 6.

### **13. Mandatory law**

These Rules shall only take effect to the extent that they are not contrary to the mandatory provisions of international conventions or national law applicable to the MT contract.

prijevozu protiv bilo kojeg službenika, punomoćnika ili druge osobe čije usluge koristi poduzetnik multimodalnog prijevoza radi izvršenja ugovora o multimodalnom prijevozu, bez obzira da li se tužba osniva na ugovoru ili ne, a ukupna odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza i tih službenika, punomoćnika ili drugih osoba neće prijeći granice iz Pravila 6.

### **13. Obvezatno pravo**

Ova će se Pravila primjenjivati samo u onom opsegu u kojem nisu protivna obvezatnim odredbama međunarodnih konvencija ili nacionalnog prava koje se primjenjuje na ugovor o multimodalnom prijevozu.

Prevela:  
Vesna Polić Ćurčić