

Traducere din limba franceză #

CONVENȚIA DE LA BUDAPESTA PRIVIND CONTRACTUL DE TRANSPORT DE MĂRFURI ÎN NAVIGAȚIA INTERIOARĂ (CMNI)*

Statele contractante la prezenta Convenție:

Având în vedere recomandările Actului final al Conferinței pentru Securitate și Cooperare în Europa, din 1 august 1975, în vederea armonizării regimurilor juridice în interesul dezvoltării transporturilor de către statele membre ale Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin și ale Comisiei Dunării, în colaborare cu Comisia Economică a Națiunilor Unite pentru Europa,

Conștiente de necesitatea și utilitatea stabilirii unor reguli uniforme privind contractul de transport de mărfuri în navigația interioară,

Au decis să încheie o Convenție în acest scop și în consecință au convenit cele de mai jos:

CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1 Definiții

În sensul prezentei Convenții,

1. “Contract de transport” desemnează orice contract, oricare ar fi denumirea sa, prin care un transportator se angajează, contra plății unui navlu, să transporte mărfuri pe căile navigabile interioare;
2. “Transportator” desemnează orice persoană prin care sau în numele căreia s-a încheiat un contract de transport de mărfuri cu un expeditor;

Italicele sunt notele traducătorului.

* adoptată la Conferința diplomatică organizată în comun de CCNR, Comisia Dunării și CEE – ONU care s-a desfășurat la Budapesta în perioada 25 septembrie – 3 octombrie 2000.



3. "Transportator substituit" desemnează orice persoană, alta decât prepusul sau mandatarul transportatorului, căreia transportatorul i-a încredințat executarea transportului sau a unei părți din transport;
4. "Expeditor" desemnează orice persoană prin care sau în numele căreia sau în contul căreia a fost încheiat un contract de transport cu un transportator;
5. "Destinatar" desemnează persoana abilitată să preia mărfurile la livrare;
6. "Document de transport" desemnează un document care face dovada unui contract de transport și care constată luarea în sarcină sau aducerea la bord a mărfurilor de către un transportator, întocmit sub forma unui conosament sau a unei scrisori de trăsură sau a oricărui alt document utilizat în comerț;
7. "Mărfuri" nu cuprinde nici navele remorcate sau împinse, nici bagajele și vehiculele pasagerilor; atunci când mărfurile sunt adunate într-un container, pe un palet sau pe un dispozitiv de transport similar sau atunci când sunt ambalate, termenul "mărfuri" se referă și la respectivul dispozitiv de transport sau respectivul ambalaj dacă acesta a fost furnizat de către expeditor;
8. Expresia "în scris" include, în afara cazului în care părțile implicate au stabilit altfel, situația în care informația este transmisă printr-un mijloc electronic, optic sau orice alt mijloc de comunicare similar, inclusiv, dar nu numai, prin telegramă, fax, telex, poștă electronică sau prin schimb de date informatizate (EDI), atâta timp cât informația rămâne accesibilă pentru a fi utilizată ulterior ca referință;
9. Legislația unui stat aplicabilă conform prezentei Convenții desemnează regulile de drept în vigoare în statul respectiv, cu excepția regulilor de drept internațional privat.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

1. Prezenta Convenție este aplicabilă oricărui contract de transport conform căruia portul de încărcare sau locul de luare în primire a mărfurilor și portul de descărcare sau locul de livrare sunt situate în două state diferite, dintre care cel puțin unul este parte la prezenta Convenție. În cazul în care contractul prevede posibilitatea alegerii opționale a unui port de descărcare sau de livrare dintre mai multe porturi, determinant va fi portul de descărcare sau de livrare în care mărfurile au fost efectiv livrate.
2. Prezenta Convenție se aplică de asemenea, în condițiile prevăzute la paragraful 1, și contractului care are ca obiect transportul de mărfuri, fără transbordare, efectuat



atât pe căile navigabile interioare, cât și pe ape supuse unei reglementări maritime cu excepția cazurilor în care:

- a) s-a întocmit un conosament maritim în conformitate cu dreptul maritim aplicabil, sau
- b) distanța de parcurs pe apele supuse unei reglementări maritime este cea mai lungă.

3. Prezenta Convenție este aplicabilă indiferent de naționalitatea, locul de înmatriculare, portul de ataș sau apartenența navei la navigația maritimă sau la navigația interioară și indiferent de naționalitatea, domiciliul, sediul sau locul de sedere al transportatorului, expeditorului sau destinatarului.

CAPITOLUL II

DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE PĂRȚILOR CONTRACTANTE

Articolul 3

Luarea în primire, transportul și livrarea mărfurilor

1. Transportatorul trebuie să transporte mărfurile la locul de livrare, în termenele acordate și să le livreze destinatarului în starea în care acestea i-au fost încredințate.
2. Dacă nu a fost convenit altfel, luarea în primire și livrarea mărfurilor au loc la bordul navei.
3. Transportatorul decide asupra navei care va fi utilizată. Acesta este obligat înainte de voiaj și la plecarea în acesta să facă diligențele necesare pentru ca, ținând cont de mărfurile ce urmează a fi transportate, nava să fie aptă a primi încărcătura, în stare de navigabilitate, prevăzută cu greementul și echipajul prescrise de reglementările în vigoare și să dețină autorizațiile naționale și internaționale necesare pentru transportul respectivelor mărfuri.
4. Dacă s-a convenit efectuarea transportului cu o navă sau cu un anumit tip de navă, transportatorul nu poate încărca sau transborda mărfurile, în totalitate sau parțial, pe o altă navă sau tip de navă fără acordul expeditorului, decât:
 - a) în circumstanțe cum ar fi ape scăzute, abordaje sau alte obstacole pentru navigație, ce nu au putut fi prevăzute în momentul încheierii contractului de transport și care impun încărcarea sau transbordarea mărfurilor



executarea contractului de transport și dacă transportatorul nu poate, într-un termen corespunzător, să obțină instrucțiuni din partea expeditorului, sau

- b) dacă aceasta se face conform uzanțelor portului în care se află nava.
- 5. Sub rezerva obligațiilor ce revin expeditorului, transportatorul trebuie să garanteze că încărcarea, arimajul și calajul mărfurilor nu afectează siguranța navei.
- 6. Transportatorul nu poate transporta mărfurile pe punte sau în cale deschise decât în cazul în care acest lucru a fost convenit cu expeditorul sau este în conformitate cu uzanțele comerciale respective sau este impus prin reglementările în vigoare.

Articolul 4 Transportator substituit

1. Contractul care corespunde definiției de la articolul 1 paragraful 1 încheiat între un transportator și un transportator substituit constituie un contract de transport în sensul prezentei Convenții. În cadrul acestui contract, toate dispozițiile prezentei Convenții referitoare la expeditor se aplică transportatorului, iar cele referitoare la transportator se aplică transportatorului substituit.
2. În cazul în care transportatorul a încredințat executarea transportului sau a unei părți din transport unui transportator substituit, indiferent dacă aceasta s-a făcut sau nu prin exercitarea unui drept care îi este recunoscut prin contractul de transport, transportatorul rămâne răspunzător pentru totalitatea transportului, conform dispozițiilor prezentei Convenții. Toate dispozițiile prezentei Convenții care reglementează răspunderea transportatorului se aplică în mod egal transportatorului substituit în ceea ce privește răspunderea pentru transportul efectuat de acesta din urmă.
3. Transportatorul este obligat, în toate cazurile, să informeze expeditorul atunci când încredințează executarea transportului sau a unei părți din transport unui transportator substituit.
4. Orice acord cu expeditorul sau cu destinatarul care extinde răspunderea transportatorului în conformitate cu dispozițiile prezentei Convenții nu obligă transportatorul substituit decât în măsura în care acesta din urmă l-a acceptat în mod expres și în scris. Transportatorul substituit poate pune în valoare toate obiecțiile opozabile de transportator în baza contractului de transport.
5. Dacă și în măsura în care transportatorul și transportatorul substituit sunt răspunzători, aceștia răspund solidar. Nici o dispoziție din prezentul articol nu aduce atingere drepturilor de recurs dintre aceștia.



Articolul 5

Termen de livrare

Transportatorul trebuie să livreze mărfurile în termenul convenit în contractul de transport sau, dacă nu s-a convenit un asemenea termen, într-un termen rezonabil care poate fi pretins unui transportator diligent, ținând seama de circumstanțele voiajului și ale unei navigații fără obstacole.

Articolul 6

Obligațiile expeditorului

1. Expeditorul are obligația de a plăti sumele datorate, prevăzute în contractul de transport.
2. Expeditorul trebuie să furnizeze transportatorului, înainte de predarea mărfurilor și în scris, următoarele indicații referitoare la mărfurile care urmează a fi transportate:
 - a) dimensiuni, număr sau greutate și coeficient de arimare a mărfurilor;
 - b) marcajele care sunt necesare pentru identificarea mărfurilor;
 - c) natura, caracteristicile și proprietățile mărfurilor;
 - d) instrucțiunile referitoare la reglementările vamale sau administrative privind mărfurile;
 - e) alte indicații necesare care trebuie să figureze în documentul de transport.

Expeditorul trebuie, de asemenea, să predea transportatorului, la predarea mărfurilor, toate documentele de însoțire prescrise.

3. Expeditorul trebuie, dacă natura mărfurilor o impune, ținând cont de transportul convenit, să ambaleze mărfurile astfel încât să prevină pierderea sau avarierea lor din momentul luării în primire și până la livrarea de către transportator și astfel încât acestea să nu poată cauza avarierea navei sau a celorlalte mărfuri. Expeditorul trebuie, în plus, ținând cont de transportul convenit, să prevadă un marcaj corespunzător, conform reglementărilor internaționale sau naționale aplicabile sau, în lipsa unor astfel de reglementări, conform regulilor și uzanțelor general recunoscute în navigația interioară.



4. Sub rezerva obligațiilor care revin transportatorului, expeditorul trebuie să încarce mărfurile, să le arimeze și să le caleze conform uzanțelor din navigația interioară, dacă prin contractul de transport nu se dispune altfel.

Articolul 7

Mărfuri periculoase și poluante

1. În cazul transportului de mărfuri periculoase sau poluante, expeditorul trebuie, înainte de predarea mărfurilor și în plus față de indicațiile prevăzute la articolul 6 paragraful 2, să precizeze în scris transportatorului pericolul și riscurile de poluare inerente mărfurilor, precum și măsurile de prevedere care trebuie luate.
2. Dacă transportul mărfurilor periculoase sau poluante necesită o autorizație, expeditorul trebuie să remită documentele necesare, cel târziu în momentul predării mărfurilor.
3. Dacă desfășurarea transportului, a descărcării sau a livrării mărfurilor periculoase sau poluante devin imposibile datorită absenței unei autorizații administrative, cheltuielile ocazionate de returul mărfurilor în portul de încărcare sau într-un loc mai apropiat în care mărfurile pot fi descărcate și livrate sau eliminate, sunt în sarcina expeditorului.
4. În caz de pericol imediat pentru persoane, bunuri sau mediu înconjurător, transportatorul este în drept să debarce, să facă inofensive mărfurile, sau, cu condiția ca o astfel de măsură să nu fie disproporționată față de pericolul pe care îl reprezintă, să le distrugă, chiar dacă, înainte de luarea în primire a acestora, acesta a fost informat sau a luat cunoștință prin alte mijloace despre natura pericolului sau de riscurile de poluare inerente acestor mărfuri.
5. Transportatorul poate pretinde despăgubirea prejudiciului suferit dacă este în drept să ia măsurile prevăzute la paragrafele 3 și 4 de mai sus.

Articolul 8

Răspunderea expeditorului

1. Expeditorul răspunde, chiar dacă nu i se poate imputa nici o vină, de toate pagubele și cheltuielile suferite de transportator sau transportator substituit dacă:
 - a) indicațiile sau precizările vizate la articolul 6 paragraful 2 sau la articolul 7 paragraful 1, lipsesc, sunt inexacte sau incomplete;



b) mărfurile periculoase sau poluante nu sunt marcate sau etichetate conform reglementărilor internaționale sau naționale aplicabile sau, în absența unor astfel de

reglementări, conform regulilor și uzanțelor general recunoscute în navigația interioară;

c) documentele de însoțire necesare lipsesc, sunt inexacte sau incomplete.

Transportatorul nu poate invoca răspunderea expeditorului dacă se demonstrează că vina este imputabilă lui însuși, prepușilor sau mandatarilor săi.

2. Expeditorul răspunde pentru actele și omisiunile persoanelor la care a recurs pentru a aduce la îndeplinire sarcinile și obligațiile prevăzute la articolele 6 și 7, ca și când ar fi propriile sale acte și omisiuni, atâta timp cât aceste persoane acționează în exercițiul funcțiunii.

Articolul 9

Rezilierea contractului de transport de către transportator

1. Transportatorul poate rezilia contractul de transport dacă expeditorul nu și-a îndeplinit obligațiile prevăzute la articolul 6 paragraful 2 sau la articolul 7 paragrafele 1 și 2.
2. Transportatorul, dacă uzează de dreptul său de reziliere, poate debarca mărfurile pe cheltuiala expeditorului și poate pretinde la alegere plata următoarelor sume:
 - a) o treime din navlul convenit, sau
 - b) în plus față de eventualele taxe de stalie, o indemnizație egală cu nivelul cheltuielilor angajate și al prejudiciului produs, precum și, dacă voiajul a început, un navlu proporțional cu partea de voiaj deja efectuată.

Articolul 10

Livrarea mărfurilor

1. În pofida obligației expeditorului prevăzută la articolul 6 paragraful 1, destinatarul care, după sosirea mărfurilor la locul de livrare, solicită livrarea acestora, este răspunzător, conform contractului de transport, pentru plata navlului și a altor creanțe care revin mărfurilor, precum și pentru contribuția sa în caz de avarie comună. În lipsa unui document de transport, sau dacă un astfel de document nu a fost prezentat, destinatarul răspunde pentru plata navlului convenit cu expeditorul dacă aceasta corespunde practicii de pe piață.
2. Se consideră livrare punerea mărfurilor la dispoziția destinatarului, conform contractului de transport sau uzanțelor comerciale respective sau prescripțiilor în vigoare în portul de descărcare. Predarea mărfurilor unei autorități sau unei terțe persoane consideră de asemenea livrare.



CAPITOLUL III DOCUMENTE DE TRANSPORT

Articolul 11 Natură și conținut

1. Transportatorul trebuie să întocmească pentru fiecare transport de mărfuri căruia i se aplică prezenta Convenție, un document de transport; acesta nu va trebui să întocmească un conosament decât la solicitarea expeditorului și dacă aceasta s-a convenit altfel înainte de încărcarea mărfurilor sau înainte de luarea lor în primire în vederea transportului. Absența unui document de transport sau faptul că acesta este incomplet nu afectează valabilitatea contractului de transport.
2. Exemplarul original al documentului de transport trebuie să fie semnat de transportator, conducătorul navei sau o persoană abilitată de transportator. Transportatorul poate pretinde ca expeditorul să contrasemneze originalul sau o copie. Semnătura aplicată poate fi scrisă de mână, imprimată în facsimil, aplicată prin perforare sau ștampilare, să se prezinte sub formă de simboluri sau să fie reprodusă prin orice alt mijloc mecanic sau electronic, dacă legea statului în care este emis documentul de transport nu o interzice.
3. Documentul de transport constituie dovada, până la proba contrarie, a încheierii și a conținutului contractului de transport, precum și a luării în primire a mărfurilor de către transportator. Acest document fundamentează în mod special prezumția că mărfurile au fost luate în primire în vederea transportului așa cum sunt descrise în documentul de transport.
4. Dacă documentul de transport este un conosament, numai acesta are valoare doveditoare în relațiile dintre transportator și destinatar. Condițiile din contractul de transport rămân determinante în relațiile dintre transportator și expeditor.
5. Documentul de transport conține, în afară de denumirea sa, următoarele indicații:
 - a) numele, domiciliile, sediile sau locurile de reședință ale transportatorului și expeditorului;
 - b) destinatarul mărfurilor;
 - c) numele sau numărul navei, dacă mărfurile au fost preluate la bord, sau mențiunea, în documentul de transport, că mărfurile au fost luate în primire de transportator, dar nu au fost încă încărcate la bordul navei;



d) portul de încărcare sau locul de luare în primire și portul de descărcare sau locul de livrare;

e) specificarea uzuală a tipului de mărfuri și ambalajele acestora precum și, pentru mărfurile periculoase sau poluante, specificarea conform prescripțiilor în vigoare sau, în lipsa acestora, specificarea lor generală;

f) dimensiunile, numărul sau greutatea, precum și marcajele de identificare ale mărfurilor încărcate la bord sau luate în primire în vederea transportului;

g) după caz, indicația că mărfurile pot sau trebuie să fie transportate pe punte sau în cale deschise;

h) dispozițiile convenite cu privire la navlu;

i) pentru scrisorile de trăsură, precizarea dacă este vorba de un original sau de o copie; pentru conosament, numărul de exemplare originale;

j) locul și ziua emiterii.

Natura juridică a unui document de transport în sensul articolului 1 paragraful 6 din prezenta Convenție nu este afectată de lipsa uneia sau mai multora dintre indicațiile prevăzute în prezentul paragraf.

Articolul 12

Înscrierea de rezerve în documentele de transport

1. Transportatorul are dreptul să înscrie rezerve în documentul de transport:

a) cu privire la dimensiunile, numărul sau greutatea mărfurilor, dacă are motive să suspecteze că indicațiile expeditorului sunt inexacte sau dacă nu a avut suficiente mijloace pentru a controla aceste indicații, în special pentru că mărfurile nu au fost numărate, măsurate sau cântărite în prezența sa, precum și pentru că, fără un acord explicit, dimensiunile sau greutatea au fost stabilite prin determinarea capacității navei;

b) cu privire la marcajele de identificare care nu au fost aplicate în mod clar și durabil pe mărfurile propriu-zise sau, dacă acestea sunt ambalate, pe recipiente sau ambalaje;

c) cu privire la starea aparentă a mărfurilor.



2. În cazul în care transportatorul nu face mențiuni privind starea aparentă a mărfurilor sau nu exprimă rezerve în această privință, se consideră că a menționat în documentul de transport că mărfurile au fost, aparent, în bună stare.
3. În cazul în care, conform indicațiilor care figurează în documentul de transport, mărfurile au fost amplasate într-un container sau în cale sigilate de alte persoane decât transportatorul, prepușii sau mandatarii acestuia, și atunci când nici containerul nici sigiliile nu sunt deteriorate sau rupte până în portul de descărcare sau locul de livrare, se presupune că pierderile sau avariile de mărfuri nu au avut loc în timpul transportului.

Articolul 13 **Conosamentul**

1. Exemplarele originale ale unui conosament constituie titluri de valoare emise în numele destinatarului, la ordin sau la purtător.
2. La locul de livrare, mărfurile nu sunt livrate decât în schimbul exemplarului original al conosamentului prezentat inițial; prin urmare, livrarea nu mai poate fi pretinsă prin prezentarea altor exemplare originale.
3. În cazul în care mărfurile sunt luate în primire de transportator, predarea conosamentului către o persoană abilitată de acesta să primească mărfurile produce aceleași efecte ca și predarea mărfurilor, în ceea ce privește obținerea drepturilor asupra mărfurilor.
4. În cazul în care conosamentul a fost transmis unui terț, inclusiv destinatarul, care a acționat de bună credință bazându-se pe descrierea mărfurilor existentă în conosament, acestuia nu i se poate opune proba contrarie conform articolului 11 paragraful 3 și articolului 12 paragraful 2.

CAPITOLUL IV **DREPTUL DE A DISPUNE ASUPRA MĂRFURILOR**

Articolul 14 **Titularul dreptului de dispoziție**

1. Expeditorul este autorizat să dispună de mărfuri; acesta poate pretinde mai ales ca transportatorul să nu dea curs transportului de mărfuri, să modifice locul de livrare sau să livreze mărfurile unui destinatar, altul decât cel indicat în documentul de transport.



2. Dreptul de a dispune de care beneficiază expeditorul se stinge din momentul în care destinatarul, după sosirea mărfurilor la locul de livrare prevăzut, a cerut livrarea mărfurilor și
 - a) în cazul unui transport în baza unei scrisori de trăsură, de îndată ce originalul a fost remis destinatarului;
 - b) în cazul unui transport în baza unui conosament, de îndată ce expeditorul a remis toate exemplarele originale aflate în posesia sa unei alte persoane.
3. Expeditorul poate, printr-o mențiune corespunzătoare în scrisoarea de trăsură, în momentul emiterii acesteia, să renunțe la dreptul său de a dispune asupra mărfurilor în favoarea destinatarului.

Articolul 15

Condiții de exercitare a dreptului de a dispune asupra mărfurilor

Dacă vrea să își exercite dreptul de a dispune, expeditorul sau, în cazul articolului 14 paragrafele 2 și 3, destinatarul, trebuie:

- a) În cazul unui conosament, să prezinte toate exemplarele originale acestuia înainte de sosirea mărfurilor la locul de livrare prevăzut;
- b) În cazul unui document de transport, altul decât un conosament, să prezinte acest document în care trebuie să se înscrie noile instrucțiuni date transportatorului;
- c) să ramburseze transportatorului toate cheltuielile și să compenseze toate daunele produse prin ducerea la îndeplinire a instrucțiunilor;
- d) să plătească, în cazul descărcării mărfurilor înainte de sosirea la locul de livrare prevăzut, întregul navlu convenit, dacă nu s-a dispus altfel în contractul de transport.



CAPITOLUL V RĂSPUNDEREA TRANSPORTATORULUI

Articolul 16 Răspunderea pentru prejudiciu

1. Transportatorul răspunde de prejudiciul rezultat din pierderile sau daunele suferite de mărfuri de la luarea lor în primire în vederea transportului și până la livrare sau rezultând din depășirea termenului de livrare, cu excepția cazului în care acesta dovedește că prejudiciul se datorează unor circumstanțe pe care un transportator diligent nu le-ar fi putut evita și ale căror consecințe nu le-ar fi putut preîntâmpina.
2. Răspunderea transportatorului pentru prejudiciul rezultat datorită pierderilor sau daunelor suferite de mărfuri, cauzate în perioada dinainte de încărcarea la bordul navei sau după descărcarea lor este reglementată de legislația statului care este aplicabilă contractului de transport.

Articolul 17 Prepuși și mandatar

1. Transportatorul răspunde pentru actele și omisiunile prepușilor și mandatarilor săi la care recurge pentru executarea contractului de transport, întocmai ca și de propriile sale acte și omisiuni, dacă aceste persoane au acționat în exercițiul funcțiunii lor.
2. În cazul în care transportul este efectuat de un transportator substituit, conform articolului 4, transportatorul răspunde în mod egal de actele și omisiunile transportatorului substituit și ale prepușilor și mandatarilor transportatorului substituit, în măsura în care aceste persoane au acționat în exercițiul funcțiunii lor.
3. În cazul în care s-a înaintat o acțiune împotriva prepușilor și mandatarilor transportatorului sau ai transportatorului substituit, aceste persoane pot, dacă fac dovada că au acționat în exercițiul funcțiunii lor, să se prevaleze de aceleași exonerări și limitări de răspundere de care se pot prevala transportatorul sau transportatorul substituit, în baza prezentei Convenții.
4. Un agent desemnat de o autoritate și care nu poate fi ales în mod liber nu este considerat prepus sau mandatar în sensul paragrafului 1.



Articolul 18

Exonerări speciale de răspundere

1. Transportatorul și transportatorul substituit sunt exonerati de răspundere atunci când pierderea, daunele sau întârzierea se datorează uneia din circumstanțele sau situațiile enumerate mai jos:

- a) acte sau omisiuni ale expeditorului, ale destinatarului sau ale persoanei abilitate să dispună;
- b) manipulare, încărcare, arimare sau descărcare a mărfurilor de către expeditor sau destinatar sau de către terți care acționează în contul expeditorului sau al destinatarului;
- c) transport de mărfuri pe punte sau în cale deschise, dacă așa a fost convenit cu expeditorul sau este conform uzanțelor comerciale respective sau dacă este impus prin prescripțiile în vigoare;
- d) natura mărfurilor expuse în totalitate sau parțial la pierdere sau avarie, în special prin spargere, rugină, deteriorare internă, uscare, scurgere, evaporare normală (în volum sau în greutate) sau prin acțiunea insectelor sau a rozătoarelor;
- e) absența sau calitatea necorespunzătoare a ambalajului dacă mărfurile, prin natura lor, sunt expuse la pierderi sau la avarii în absența ambalajului sau în cazul unui ambalaj necorespunzător;
- f) insuficiența sau imperfecțiunea marcajelor de identificare a mărfurilor;
- g) operațiuni sau tentative de efectuare de operațiuni de ajutor sau de salvare pe căile navigabile;
- h) transportul animalelor vii, în afara cazului în care transportatorul nu a luat măsurile sau nu a respectat instrucțiunile convenite în contractul de transport.

2. Dacă, luând în considerare circumstanțele de fapt, o pagubă a putut fi cauzată de o situație sau un risc dintre cele enumerate la paragraful 1 din prezentul articol, se presupune că aceasta a fost cauzată de această situație sau de acest risc. Această prezumție dispăre dacă victima dovedește că prejudiciul nu rezultă din rezultat exclusiv din una din situațiile sau riscurile prevăzute la paragraful 1 din prezentul articol.



Articolul 19

Calculul despăgubirii

1. În cazul în care transportatorul este răspunzător de pierderea totală a mărfurilor, despăgubirea datorată de acesta este egală cu valoarea mărfurilor la locul și din ziua livrării, prevăzute în contractul de transport. Livrarea către o persoană neîndrituită este considerată ca o pierdere.
2. În cazul unei pierderi parțiale sau a deteriorării mărfurilor, transportatorul nu răspunde decât până la concurența pierderii din valoare.
3. Valoarea mărfurilor se determină conform valorii lor la bursă, în lipsa acesteia, conform prețului de piață și, în lipsa amândurora, conform valorii uzuale a mărfurilor de aceeași natură și calitate de la locul livrării.
4. Pentru mărfurile care prin natura lor sunt expuse la evaporare pe timpul transportului, transportatorul nu este considerat răspunzător, oricare ar fi durata transportului, decât pentru partea de evaporare care depășește evaporarea normală (în volum sau în greutate) de transport stabilită de părțile contractante sau, în lipsa acestei înțelegeri, de reglementările și uzanțele în vigoare de la locul de destinație.
5. Prevederile prezentului articol nu afectează dreptul transportatorului privind navlul prevăzut în contractul de transport sau, în lipsa unor acorduri speciale în această privință, de reglementările naționale sau uzanțele aplicabile.

Articolul 20

Limitele maxime de răspundere

1. Sub rezerva articolului 21 și a paragrafului 4 din prezentul articol și oricare ar fi acțiunea declanșată împotriva lui, transportatorul nu poate fi obligat în nici un caz la plata unei sume mai mari de 666,67 unități de cont pentru fiecare colet sau altă unitate de încărcare, sau 2 unități de cont pentru fiecare kilogram din greutatea menționată în documentul de transport, a mărfurilor pierdute sau deteriorate, conform valorii celei mai mari. Dacă coletul sau o altă unitate de încărcătură este un container și dacă în documentul de transport nu se menționează alt colet sau unitate de încărcare puse la un loc în container, suma de 666,7 unități de cont se înlocuiește cu suma de 1.500 unități de cont pentru container fără mărfurile pe care le conține și, în plus, suma de 25.000 unități de cont pentru mărfurile pe care acesta le conține.
2. În cazul în care un container, un palet sau orice dispozitiv de transport similar este utilizat pentru a înmagazina mărfuri, orice colet sau unitate de încărcare indicată



în documentul de transport ca aflându-se în sau pe acest dispozitiv este considerat ca un colet sau o altă unitate de încărcare. În celelalte cazuri, mărfurile care se află în sau pe un astfel dispozitiv sunt considerate ca o singură unitate de încărcare. Dacă dispozitivul în sine a fost pierdut sau deteriorat, dispozitivul respectiv, în cazul în care nu aparține transportatorului și nu este furnizat de către acesta, este considerat ca o unitate de încărcare distinctă.

3. În caz de prejudiciu datorat unei întârzieri de livrare, transportatorul nu răspunde decât până la concurența valorii navlului. Totuși, cumulul despăgubirilor datorate în baza paragrafului 1 din prezentul articol și cu prima frază din prezentul paragraf, nu poate depăși limita care ar fi aplicabilă în baza paragrafului 1 în caz de pierdere totală a mărfurilor pentru care este angajată răspunderea.

4. Limitele maxime de răspundere prevăzute la paragraful 1 nu se aplică:

- a) în cazul în care natura și valoarea cea mai ridicată a mărfurilor sau a dispozitivelor de transport au fost menționate explicit în documentul de transport și dacă transportatorul nu a respins aceste precizări, sau
- b) în cazul în care părțile au convenit în mod expres asupra unor limite de răspundere maxime superioare.

5. Valoarea totală a despăgubirilor datorate pentru același prejudiciu de către transportator, transportatorul substituit și prepușii și mandatarii acestora nu poate depăși în total limitele de răspundere prevăzute în prezentul articol.

Articolul 21

Decăderea din dreptul de limitare a răspunderii

1. Transportatorul sau transportatorul substituit nu se poate prevala de exonerările și de limitele de răspundere prevăzute în prezenta Convenție sau în contractul de transport dacă se dovedește că a cauzat el însuși paguba, prin comiterea unui act sau a unei omisiuni, fie cu intenția de a provoca această pagubă, fie acționând în mod riscant și fiind în deplină cunoștință de cauză că ar rezulta, probabil, o astfel de pagubă.
2. La fel, prepușii și mandatarii care acționează în contul transportatorului sau al transportatorului substituit nu se pot prevala de exonerările și limitele de răspundere prevăzute în prezenta Convenție sau în contractul de transport dacă se dovedește că au cauzat paguba în modul descris la paragraful 1.



Articolul 22

Aplicarea exonerărilor și limitelor de răspundere

Exonerările și limitele de răspundere prevăzute în prezenta Convenție sau în contractul de transport sunt aplicabile pentru orice acțiune privind pierderea, pagubele sau întârzierea la livrarea mărfurilor care fac obiectul contractului de transport indiferent dacă acțiunea este fondată pe răspunderea delictuală sau contractuală sau pe orice altă bază.

CAPITOLUL VI

TERMENELE DE RECLAMAȚII

Articolul 23

Notificarea pagubelor



1. Recepția fără rezerve a mărfurilor de către destinatar constituie o prezumție că mărfurile au fost livrate de transportator în starea și în cantitatea în care i-au fost predate în vederea transportului.
2. Transportatorul și destinatarul pot pretinde ca starea și cantitatea mărfurilor să fie constatate în momentul livrării în prezența celor două părți.
3. Dacă pierderile sau pagubele mărfurilor sunt evidente, orice rezervă a destinatarului trebuie formulată în scris, specificând natura generală a pagubei, cel mai târziu în momentul livrării, cu condiția ca destinatarul și transportatorul să nu fi făcut constatări contradictorii cu privire la starea mărfurilor.
4. Dacă pierderile sau pagubele mărfurilor nu sunt vizibile, orice rezervă a destinatarului trebuie formulată în scris, indicând natura generală a pagubei, cel mai târziu în termen de 7 zile consecutive calculate din momentul livrării; persoana lezată trebuind să dovedească în acest caz că paguba a fost produsă în timp ce aceste mărfuri erau în grija transportatorului.
5. Pentru pagubele produse de o întârziere în livrare nu se datorează nici o despăgubire, cu excepția cazului în care destinatarul dovedește că l-a informat pe transportator despre întârziere în termen de 21 de zile următoare livrării mărfurilor sau că a notificat transportatorul în termen de 21 de zile următoare livrării mărfurilor.



Articolul 24

Prescrierea

1. Toate acțiunile rezultate dintr-un contract încheiat în temeiul prezentei Convenții se prescriu într-un termen de un an, socotit din ziua în care mărfurile au fost sau ar fi trebuit să fie livrate destinatarului. Ziua de începere a prescrierii nu este cuprinsă în acest termen.
2. Persoana împotriva căreia s-a formulat o acțiune poate, în orice moment în timpul termenului de prescriere, să prelungească acest termen printr-o declarație adresată în scris persoanei lezate. Acest termen poate fi prelungit din nou prin una sau mai multe alte declarații.
3. Suspendarea și întreruperea prescrierii sunt reglementate prin legea statului aplicabilă contractului de transport. Introducerea unui recurs, cu ocazia unei proceduri de repartizare în vederea aplicării răspunderii limitate pentru orice creanțe rezultate ca urmare a unui eveniment care a cauzat pagube, întrerupe prescrierea.
4. O acțiune de recurs a unei persoane considerate răspunzătoare, în temeiul prezentei Convenții, poate fi introdusă, chiar și după expirarea termenului de prescriere prevăzut la paragrafele 1 și 2 din prezentul articol, dacă a fost declanșată o procedură în termen de 90 de zile calculate de la data la care persoana care introduce acțiunea de recurs a dat curs reclamației sau a fost citată, sau dacă a fost declanșată o procedură într-un termen mai lung prevăzut de legea statului în care s-a declanșat procedura.
5. Acțiunea prescrisă nu poate fi îndeplinită sub formă de cerere reconvențională sau de excepție.

CAPITOLUL VII

LIMITĂRI ALE LIBERTĂȚII CONTRACTUALE

Articolul 25

Clauze lovite de nulitate

1. Orice stipulare contractuală vizând excluderea sau limitarea sau, sub rezerva dispozițiilor articolului 20 paragraful 4, agravarea răspunderii, în sensul prezentei Convenții, a transportatorului, transportatorului substituit sau, prepușilor sau mandatarilor lor, inversarea sarcinii dovezii sau reducerea termenelor de reclamație și de prescriere vizate la articolele 23 și 24 este nulă; este de asemenea



nulă, orice clauză vizând cedarea către transportator a beneficiilor rezultând din asigurarea mărfurilor.

2. În pofida dispozițiilor paragrafului 1 din prezentul articol și fără a aduce prejudicii articolului 21, sunt licite clauzele contractuale care stipulează că transportatorul sau transportatorul substituit nu răspund pentru prejudiciile cauzate:

- a) printr-un act sau o omisiune comisă de conducătorul navei, pilotul sau orice altă persoană în serviciul navei sau împingătorului sau remorcherului în timpul conducerii nautice, sau al formării sau al dizolvării unui convoi împins sau a unui convoi remorcat, cu condiția ca transportatorul să fi îndeplinit obligațiile referitoare la echipaj prevăzute la articolul 3 paragraful 3, în condițiile în care actul sau omisiunea nu rezultă dintr-o intenție de a provoca paguba sau dintr-un comportament riscant cu conștiința că o astfel de pagubă se va produce probabil oricum;
- b) printr-un incendiu sau explozie la bordul navei fără să existe posibilitatea de a dovedi că incendiul sau explozia rezultă din vina transportatorului, transportatorului substituit sau a prepușilor și mandatarilor lor sau dintr-o defecțiune a navei;
- c) prin defecțiuni ale navei sau ale unei nave închiriate sau navlosite anterioare voiajului, dacă dovedește că aceste defecțiuni nu au putut fi descoperite înainte de începerea voiajului, cu toată diligența dovedită.

CAPITOLUL VIII DISPOZIȚII AUXILIARE

Articolul 26 Avarii comune

Prezenta Convenție nu afectează aplicarea dispozițiilor contractului de transport sau de drept intern referitoare la calculul valorii pagubelor și a contribuțiilor obligatorii în cazul unei avarii comune.

Articolul 27 Alte dispoziții aplicabile și pagube nucleare

1. Prezenta Convenție nu afectează drepturile și obligațiile transportatorului rezultate din convenții internaționale sau din dispoziții de drept intern referitoare la limitarea de răspundere a proprietarilor de nave sau vase.



2. Transportatorul este eliberat de răspundere în baza prezentei Convenții, pe motivul unei pagube produse printr-un accident nuclear dacă exploatatorul unei instalații nucleare sau o altă persoană autorizată răspunde de această pagubă în baza legilor și regulamentelor unui stat, care guvernează răspunderea în domeniul energiei nucleare.

Articolul 28

Unitate de cont

Unitatea de cont vizată la articolul 20 din prezenta Convenție este dreptul special de tragere fixat de Fondul Monetar Internațional. Valorile menționate la articolul 20 vor fi convertite în moneda națională a unui stat conform valorii acestei monede la data deciziei sau la o dată convenită de părți. Valoarea, în drepturi speciale de tragere, a monedei naționale a unui stat parte se calculează conform metodei de evaluare aplicată efectiv de Fondul Monetar Internațional la data respectivă pentru propriile sale operațiuni și tranzacții.

Articolul 29

Dispoziții naționale suplimentare

1. În absența unor dispoziții din prezenta Convenție, contractul de transport este guvernat de legea statului ales de părți.
2. În lipsa alegerii, dreptul aplicabil este acela al statului cu care contractul de transport prezintă legăturile cele mai strânse.
3. Se presupune că contractul de transport prezintă legăturile cele mai strânse cu statul în care se află sediul principal al transportatorului în momentul încheierii contractului, dacă portul de încărcare sau locul de luare în primire, sau portul de descărcare sau locul de livrare sau sediul principal al expeditorului se găsește de asemenea în acel stat. Dacă sediul principal al transportatorului nu se află pe uscat și acesta a încheiat contractul de transport la bordul navei sale, se presupune că contractul prezintă legăturile cele mai strânse cu statul în care nava este înregistrată sau al cărui pavilion îl arborează, dacă portul de încărcare sau locul de luare în primire, sau portul de descărcare sau locul de livrare sau sediul principal al expeditorului se află de asemenea în statul respectiv.
4. Dreptul statului în care se găsesc mărfurile guvernează garanția reală de care beneficiază transportatorul pentru creanțele vizate la articolul 10, paragraful



CAPITOLUL IX DECLARAȚII REFERITOARE LA DOMENIUL DE APLICARE

Articolul 30 Transporturi pe anumite căi navigabile

1. Orice stat poate, în momentul semnării prezentei Convenții, al ratificării, al acceptării, al aprobării sale sau al aderării la aceasta, să declare că nu va aplica prezenta Convenție contractelor referitoare la transporturi al căror parcurs împrumută anumite căi navigabile situate pe teritoriul său, nesupuse unui regim internațional referitor la navigație și care nu constituie legătură între astfel de căi navigabile internaționale. Totuși, o astfel de declarație nu poate menționa totalitatea căilor navigabile principale ale statului respectiv.
2. Dacă contractul de transport are ca obiect transportul mărfurilor fără transbordare efectuat atât pe căi navigabile nemenționate în declarația prevăzută la paragraful 1 din prezentul articol cât și pe căile navigabile menționate în această declarație, prezenta Convenție este de asemenea aplicabilă acestui contract, cu excepția cazului în care distanța de parcurs pe aceste din urmă căi este cea mai lungă.
3. Dacă s-a dat o declarație în conformitate cu paragraful 1 din prezentul articol, orice alt stat contractant poate să declare că nici el nu va aplica dispozițiile prezentei Convenții contractelor prevăzute în această declarație. Declarația făcută conform prezentului paragraf va avea efect din momentul intrării în vigoare a Convenției pentru statul care a dat o declarație în conformitate cu paragraful 1, dar cel mai devreme în momentul intrării în vigoare a Convenției pentru statul care a dat o declarație în conformitate cu prezentul paragraf.
4. Declarațiile prevăzute la paragrafele 1 și 3 din prezentul articol pot fi retrase, în totalitate sau parțial, în orice moment, printr-o notificare în acest scop către depozitar, indicând data la care rezerva va înceta să aibă efect. Retragera acestor declarații nu are efect asupra contractelor deja încheiate.

Articolul 31 Transporturi naționale sau gratuite

Orice stat poate, în momentul semnării prezentei Convenții, al ratificării, al acceptării, al aprobării, al aderării la aceasta sau oricând după aceasta, să declare că va aplica și ea prezenta Convenție



- a) contractelor de transport conform cărora portul de încărcare sau locul de luare în primire și portul de descărcare sau locul de livrare sunt situate pe teritoriul său;
- b) prin derogare de la articolul 1 paragraful 1, unor transporturi gratuite.

Articolul 32

Reglementări regionale referitoare la răspundere

1. În momentul semnării prezentei Convenții, al ratificării, al acceptării, al aprobării, al aderării la aceasta sau oricând după aceasta, orice stat poate să declare că, pentru transporturile de mărfuri efectuate între porturi de încărcare sau locuri de luare în primire și porturi de descărcare sau locuri de livrare situate fie amândouă pe propriul său teritoriu, fie pe teritoriul său și pe teritoriul unui stat care a dat aceeași declarație, transportatorul nu răspunde pentru prejudiciile cauzate de un act sau de o omisiune comise de către conducătorul navei, pilotul sau orice altă persoană din serviciul navei sau al unui împingător sau remorcher, în cazul conducerii nautice sau al formării sau al dizolvării unui convoi împins sau remorcat, cu condiția ca transportatorul să fi îndeplinit obligațiile referitoare la echipaj, prevăzute la articolul 3 paragraful 3, cu excepția cazului în care actul sau omisiunea rezultă dintr-o intenție de a provoca paguba sau dintr-un comportament riscant și cu conștiința că o astfel de pagubă se va produce, probabil, oricum.
2. Reglementarea referitoare la răspundere prevăzută la paragraful 1 intră în vigoare între două state contractante în momentul intrării în vigoare a prezentei Convenții în al doilea stat care a dat aceeași declarație. Dacă un stat dă această declarație după ce Convenția a intrat în vigoare pentru el, reglementarea referitoare la răspundere, prevăzută la paragraful 1, intră în vigoare în prima zi a lunii care urmează expirării unui termen de trei luni calculat de la data notificării declarației către depozitar. Reglementarea referitoare la răspundere este aplicabilă numai contractelor de transport semnate după intrarea sa în vigoare.
3. O declarație dată conform paragrafului 1 poate fi retrasă oricând printr-o notificare către depozitar. În caz de retragere, reglementarea referitoare la răspundere prevăzută la paragraful 1 va înceta a mai avea efect, în prima zi a lunii ce urmează notificării sau într-un moment ulterior indicat în notificare. Retragerea nu se aplică contractelor de transport semnate înainte ca reglementarea referitoare la răspundere să-și fi încetat efectul.



CAPITOLUL X DISPOZIȚII FINALE

Articolul 33

Semnare, ratificare, acceptare, aprobare, aderare

1. Prezenta Convenție este deschisă timp de un an semnării de către toate statele, la sediul depozitarului. Termenul de semnare începe la data la care depozitarul constată că toate textele autentice ale prezentei Convenții sunt disponibile.
2. Statele pot deveni părți la prezenta Convenție
 - a) semnând-o, fără rezervă de ratificare, acceptare sau aprobare;
 - b) semnând-o, sub rezerva de ratificării, acceptării sau aprobării ulterioare, apoi ratificând-o, acceptând-o sau aprobând-o;
 - c) aderând la aceasta după data limită de semnare.
3. Instrumentele de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare sunt depuse depozitar.



Articolul 34 Intrare în vigoare

1. Prezenta Convenție intră în vigoare în prima zi din luna următoare expirării unui termen de trei luni, calculat de la data la care cinci state au semnat prezenta Convenție fără rezervă de ratificare, acceptare sau aprobare sau și-au depus la depozitar instrumentele de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare.
2. Pentru statul care va semna prezenta Convenție fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării sau va depune la depozitar instrumentele de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare după intrarea în vigoare a prezentei Convenții, aceasta intră în vigoare în prima zi a lunii următoare expirării a trei luni de la data semnării fără ratificării, acceptării sau aprobării sau a depunerii instrumentelor de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare.



Articolul 35

Denunțare

1. Prezenta Convenție poate fi denunțată de către un stat parte la expirarea termenului de un an, socotit de la data la care aceasta a intrat în vigoare pentru statul respectiv.
2. Notificarea denunțării se depune la depozitar.
3. Denunțarea își va produce efectul în prima zi a lunii următoare expirării unui termen de un an începând de la data depunerii notificării de denunțare sau după un termen mai lung menționat în notificarea denunțării.

Articolul 36

Revizuire și amendare

La cererea a cel puțin o treime din statele contractante ale prezentei Convenții, depozitarul convoacă o conferință a statelor contractante având ca obiect revizuirea sau amendarea prezentei Convenții.

Articolul 37

Revizuirea sumelor limitelor și a unității de cont

1. În pofida dispozițiilor articolului 36, în cazul în care se propune revizuirea sumelor fixate la articolul 20 paragraful 1 sau înlocuirea unității definite la articolul 28 cu altă unitate, depozitarul, la cererea a cel puțin un sfert din numărul statelor părți la prezenta Convenție, înaintează propunerea tuturor membrilor Comisiei Economice a Națiunilor Unite pentru Europa, Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin și Comisiei Dunării, precum și tuturor statelor contractante și convoacă o conferință având ca unic obiect revizuirea sumelor stabilite la articolul 20 paragraful 1 sau înlocuirea unității definite la articolul 28 printr-o altă unitate.
2. Conferința este convocată cel mai devreme după un termen de șase luni, începând de la data transmiterii propunerii.
3. Toate statele contractante ale convenției au dreptul să participe la conferință, indiferent dacă sunt sau nu membre ale organizațiilor menționate la paragraful 1.
4. Amendamentele sunt adoptate cu o majoritate de două treimi din statele contractante ale Convenției, reprezentate la conferință și participante



rezerva ca cel puțin jumătate din statele contractante ale Convenției să fie reprezentate la vot.

5. În decursul consultațiilor referitoare la amendarea sumelor stabilite la articolul 20 paragraful 1, conferința ține cont de învățămintele trase din evenimentele care au produs pagube și mai ales de amploarea pagubelor astfel produse, de modificările valorii monetare și de incidența amendamentului avut în vedere asupra cheltuielilor de asigurare.
6.
 - a) Modificarea sumelor în conformitate cu prezentul articol poate interveni cel mai devreme după un termen de cinci ani, calculată din ziua deschiderii pentru semnare a prezentei Convenții și cel mai devreme după un termen de cinci ani calculat din ziua intrării în vigoare a unei modificări intervenite anterior conform prezentului articol.
 - b) O sumă nu poate fi mărită astfel încât să depășească suma corespunzătoare limitelor maxime de răspundere stabilite prin prezenta Convenție, majorate cu 6% pe an, calculate conform principiului dobânzilor compuse cu începere din ziua deschiderii prezentei Convenții pentru semnare.
 - c) O sumă nu poate fi mărită astfel încât să depășească suma corespunzătoare triplului limitelor maxime de răspundere stabilite de prezenta Convenție.
7. Depozitarul notifică tuturor statelor contractante orice amendament adoptat conform paragrafului 4. Amendamentul este considerat acceptat după un termen de optsprezece luni de la ziua notificării, cu condiția ca pe parcursul acestui termen, cel puțin un sfert din statele care erau state contractante în momentul deciziei referitoare la amendament să fi informat pe depozitar că nu acceptă amendamentul respectiv; în acest caz, amendamentul este respins și nu intră în vigoare.
8. Un amendament considerat acceptat conform paragrafului 7 intră în vigoare la optsprezece luni de la acceptarea sa.
9. toate statele contractante sunt obligate la amendament cu condiția ca ele să nu denunțe prezenta Convenție conform articolului 35, și cel mai târziu cu șase luni înainte de intrarea în vigoare a amendamentului. Denunțarea își produce efectele la intrarea în vigoare a amendamentului.
10. Dacă un amendament a fost adoptat, dar termenul de optsprezece luni prevăzut pentru acceptare nu s-a scurs, un stat care devine stat contractant în cursul acestui termen se obligă la amendament dacă acesta intră în vigoare. Un stat care devine



stat contractant după acest termen este obligat la un amendament acceptat conform paragrafului 7. În cazurile citate la prezentul paragraf, un stat este obligat la un amendament de la intrarea sa în vigoare sau din momentul în care prezenta Convenție intră în vigoare pentru acest stat, dacă aceasta intervine ulterior.

Articolul 38 **Depozitar**

1. Prezenta Convenție va fi depusă la Guvernul Republicii Ungaria.

2. Depozitarul

- a) va comunica tuturor statelor care au participat la Conferința diplomatică de adoptare a Convenției de la Budapesta privind Contractul de transport de mărfuri în navigația interioară, prezenta Convenție în versiunea lingvistică oficială care nu era încă disponibilă în timpul Conferinței, în vederea verificării acesteia;
- b) va informa toate statele prevăzute la litera a) despre toate propunerile de amendare a textului comunicat conform literei a);
- c) va constata data la care toate versiunile lingvistice oficiale ale prezentei Convenții au fost puse în conformitate și urmează a fi considerate autentice;
- d) va comunica tuturor statelor prevăzute la litera a) data constatată conform literei c);
- e) va remite tuturor statelor care au fost invitate la Conferința diplomatică de adoptare a Convenției de la Budapesta privind Contractul de transport de mărfuri în navigația interioară, și celor care au semnat prezenta Convenție sau care au aderat la aceasta, copii certificate conforme prezentei Convenții;
- f) informează toate statele care au semnat prezenta convenție sau au aderat la aceasta;
 - i) cu privire la orice semnătură nouă, orice notificare precum și orice declarație, cu indicarea datei semnării, a notificării, sau a declarației;
 - ii) cu privire la data intrării în vigoare a prezentei Convenții;
 - iii) cu privire la orice denunțare a prezentei Convenții cu indicarea datei la care aceasta își produce efectul;



- iv) cu privire la orice amendament decis, conform articolelor 36 și 37 din prezenta Convenție, cu indicarea datei intrării în vigoare;
- v) cu privire la orice comunicare solicitată printr-o dispoziție a prezentei Convenții.

3. După intrarea în vigoare a prezentei Convenții depozitarul transmite Secretarului Națiunilor Unite o copie certificată conformă a prezentei Convenții în vederea înregistrării și publicării în conformitate cu articolul 102 din Carta Națiunilor Unite.

ÎNTOCMIT la Budapesta, la 22 iunie 2001 într-un exemplar original din care fiecare din textele în germană, engleză, franceză, olandeză și rusă este în mod egal autentic.

ÎNTRU ADEVERIREA CĂRORA, plenipotențiarii subsemnați, autorizați corespunzător în acest scop de către guvernele lor, au semnat prezenta Convenție.

Subsemnatul Sasețchi Elias Cristian, traducător autorizat prin Ordinul nr. 468/1999 al Ministrului Justiției, posesor al autorizației nr. 1617/1999, confirmă exactitatea traducerii de mai sus. Sursa traducerii este anexată la prezenta.

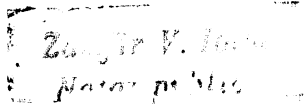


ROMÂNIA
Biroul notarului public
Galați 6200

Legalizarea semnăturii traducătorului

Nr. 14.223

Anul 2002 luna 11 ziua 18



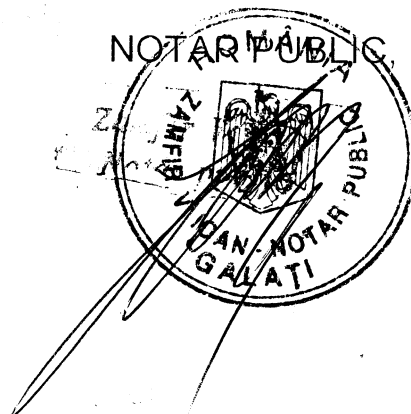
Subsemnatul, notar public, în temeiul art. 8, lit. e și j din Legea nr. 36/1995, legalizez semnătura autentică a d-lui Sasechi Elias Cristian, traducător autorizat prin Ordinul nr. 468/C/1999 al Ministrului Justiției.

Taxe:

5.000 lei timbru fiscal

15.00 lei timbru judiciar

25.000 lei taxa notarului ch. 7213





83

**COMISIA CENTRALĂ PENTRU NAVIGAȚIA PE RIN
COMISIA DUNĂRII
COMISIA ECONOMICĂ A NAȚIUNILOR UNITE PENTRU EUROPA**

CMNI/CONF (99) 2
ECE/TRANS/CMNI/CONF/2
1 iulie 1999

Conferința diplomatică organizată de comun acord
de către CCNR, Comisia Dunării și CEE-ONU,
în vederea adoptării Convenției referitoare la
Contractul de transport de mărfuri pe căile navigabile interioare
(Budapesta, 21 februarie – 1 martie 2000)

PROIECTUL

**CONVENȚIEI PRIVIND CONTRACTUL DE TRANSPORT DE MĂRFURI
PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE (CMNI)***

Nota Secretariatului

Textul supus a fost elaborat pe parcursul a șase sesiuni ale Comitetului de experți guvernamentali, stabilit de comun acord de către CCNR, Comisia Dunării și CEE-ONU, în vederea elaborării Convenției referitoare la Contractul de transport de mărfuri pe căile navigabile interioare și pus la punct de către un Comitet de redacție.

*) Difuzat de către Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin (CCNR) sub cota CMNI/CONF (99) 2

Convenția privind Contractul de transport de mărfuri pe căile navigabile interioare (CMNI)*

Statele Părți la prezenta Convenție:

Recunoscând necesitatea și utilitatea stabilirii de comun acord a unor reguli uniforme privind contractului de transport de mărfuri pe căile navigabile interioare,

Au decis să încheie o Convenție în acest scop și în consecință au convenit cele de mai jos:

CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1 Definiții

În sensul prezentei Convenții:

1. “Transportator” desemnează orice persoană care a încheiat sau în numele căreia a fost încheiat un contract de transport pe căile navigabile interioare;
2. “Transportator substitut” desemnează orice persoană căreia transportatorul i-a încredințat executarea transportului pe căile navigabile interioare sau a unei părți din acest transport;
3. “Expeditor” desemnează orice persoană care sau în numele căreia sau pentru care a fost încheiat un contract de transport pe căile navigabile interioare cu un transportator;
4. “Destinatar” desemnează persoana abilitată să preia mărfurile la livrare;
5. “Contract de transport pe căi navigabile interioare” desemnează orice contract, indiferent de forma acestuia, prin care un transportator se angajează, contra plății unui navlu, să transporte mărfuri pe căile navigabile interioare;
6. “Document de transport” este documentul prin care se face dovada încheierii unui contract de transport pe căile navigabile interioare și care dovedește luarea în primire sau încărcarea la bordul navei a mărfurilor de către un transportator, și care poate avea forma unui conosament sau a unei scrisori de trăsură sau a oricărui alt document folosit în activitatea de comerț;

7. "Mărfurile " nu includ navele remorcate sau împinse, bagajele sau vehiculele pasagerilor; dacă mărfurile sunt stivuite într-un container, pe un palet sau într-un dispozitiv de transport similar sau dacă sunt ambalate, termenul "mărfuri" se referă inclusiv la respectivul dispozitiv de transport sau respectivul ambalaj dacă acesta a fost furnizat de către expeditor;
8. "În scris", se referă la situația în care informația este transmisă printr-un mijloc electronic, optic sau orice alt mijloc de comunicare similar, inclusiv, dar nu în mod exclusiv, telegrama, faxul, telexul, poșta electronică sau schimbul electronic de date (EDI), atâta timp cât informația rămâne accesibilă pentru a fi utilizată ulterior ca referință, cu excepția cazului în care persoanele interesate nu au convenit altfel.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

1. Prezenta Convenție se aplică oricărui contract de transport pe căile navigabile interioare, dacă portul de încărcare sau de luare în primire a mărfurilor și portul de descărcare sau de livrare a mărfurilor prevăzute în contract sunt situate în două state diferite, dintre care cel puțin unul este Parte Contractantă la prezenta Convenție. În cazul în care contractul prevede posibilitatea alegerii opționale a unui port de descărcare sau de livrare dintre mai multe porturi, determinant va fi portul de descărcare sau de livrare în care mărfurile au fost efectiv livrate.
2. Prezenta Convenție se aplică de asemenea, în condițiile prevăzute la paragraful 1, și contractului care are ca obiect transportul de mărfuri pe căile navigabile interioare, fără transbordare, efectuat atât pe căile navigabile interioare, cât și pe ape supuse unui regim maritim cu excepția cazurilor în care:
 - a) a fost emis un conosament maritim în conformitate cu dreptul maritim aplicabil,
sau
 - b) distanța parcursă pe apele supuse unui regim maritim este mai mare.
3. Prezenta Convenție se aplică indiferent de naționalitatea, locul de înmatriculare, portul de ataș al navei sau apartenența navei pentru navigație indiferent dacă nava este maritimă sau fluvială/de navigație interioară și indiferent de naționalitatea, domiciliul, sediul central sau locul de ședere al transportatorului, al expeditorului sau al destinatarului.

CAPITOLUL II

DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE PĂRȚILOR CONTRACTANTE

Articolul 3

Luarea în primire, transportul și livrarea mărfurilor

1. Transportatorul trebuie să transporte mărfurile la locul de livrare, în termenele convenite, și să le livreze destinatarului în starea în care acestea i-au fost încredințate.
2. Dacă nu a fost convenit altfel, luarea în primire și livrarea mărfurilor au loc la bordul navei.
3. Transportatorul decide asupra navei care va fi utilizată. Acesta este obligat înainte de și la plecarea în voiaj să dovedească că a depus diligențele necesare pentru ca, ținând cont de mărfurile ce urmează a fi transferate, nava să fie aptă de încărcare, în bună stare de navigabilitate, prevăzută cu echipament și echipaj, în conformitate cu reglementările în vigoare și deține autorizații naționale și internaționale necesare pentru transportul respectivelor mărfuri.
4. Dacă s-a convenit efectuarea transportului cu o navă sau cu un anumit tip de navă, transportatorul nu are dreptul de a încărca sau de a transborda integral sau parțial mărfurile într-o altă navă, decât cu acordul expeditorului, într-o perioadă corespunzătoare sau în circumstanțe care au fost imprevizibile în momentul încheierii contractului și care impun încărcarea sau transbordarea pentru executarea contractului de transport, în situațiile particulare de ape scăzute, sau dacă au survenit evenimente sau perturbări care afectează navigația sau pentru a se conforma uzanțelor portuare.
5. Sub rezerva obligațiilor care revin expeditorului, transportatorul trebuie să garanteze că încărcarea, stivuirea și arimarea mărfurilor în magaziile navei nu afectează siguranța navei.
6. Transportatorul nu este autorizat să transporte mărfurile pe punte sau în magazine deschise decât în cazul în care acest lucru a fost convenit cu expeditorul sau este în conformitate cu uzanțele comerciale respective sau este impus prin reglementările în vigoare.

Articolul 4

Transportator substitut

1. În cazul în care executarea transportului sau a unei părți din transport a fost încredințată unui transportator substitut, chiar dacă aceasta este în baza exercitării unui drept recunoscut prin contractul de transport, transportatorul rămâne responsabil pentru totalitatea transportului, în conformitate cu prevederile prezentei Convenții. Toate prevederile prezentei Convenții care stabilesc responsabilitatea transportatorului se aplică în egală măsură în ceea ce privește responsabilitatea transportatorului substitut pentru transportul efectuat de acesta din urmă.
2. Orice înțelegere cu expeditorul sau cu destinatarul privind răspunderea transportatorului în conformitate cu prevederile prezentei Convenții nu leagă transportatorul substitut în măsura în care acesta din urmă a acceptat-o în mod expres și în scris. Transportatorul substitut se poate prevala de aceleași clauze opozabile ca și transportatorul în baza contractului de transport.
3. Dacă și în măsura în care transportatorul și transportatorul substitut sunt răspunzători, aceștia răspund solidar. Nici o dispoziție din prezentul articol nu aduce atingere drepturilor de recurs între aceștia.

Articolul 5

Termen de livrare

Transportatorul trebuie să livreze mărfurile în termenul convenit în contractul de transport sau, dacă nu s-a convenit un asemenea termen, într-un termen rezonabil care poate fi pretins unui transportator diligent, ținând seama de circumstanțele voiajului și ale unei navigații fără obstacole.

Articolul 6

Obligațiile expeditorului

1. Expeditorul trebuie să plătească sumele datorate, prevăzute în contractul de transport.
2. Expeditorul trebuie să transmită în scris transportatorului, înainte de luarea în primire a mărfurilor, sau înainte de încărcare, următoarele date referitoare la mărfurile care urmează a fi transportate:

a) dimensiuni, număr sau greutate și coeficient de arimare a mărfurilor care urmează să fie transportate;

b) marcajele care sunt necesare pentru identificarea mărfurilor;

c) natura, caracteristicile și proprietățile mărfurilor;

d) instrucțiuni referitoare la reglementările vamale sau administrative ale mărfurilor;

e) alte date necesare care urmează să figureze în documentul de transport.

Expeditorul trebuie, de asemenea, să predea transportatorului, la predarea mărfurilor, toate documentele necesare de însoțire a mărfii.

3. Expeditorul trebuie, dacă natura mărfurilor o impune, ținând cont de condițiile de transport și de natura mărfurilor, să ambaleze mărfurile astfel încât să prevină pierderea sau avariarea lor din momentul luării în primire pentru încărcare până la livrarea de către transportator, și astfel încât acestea să nu poată cauza avariarea navei sau a celorlalte mărfuri. Expeditorul trebuie, în plus, ținând cont de condițiile de transport, să prevadă marcaje corespunzătoare, conform reglementărilor internaționale sau naționale în vigoare sau, în absența unor astfel de reglementări, conform regulilor și uzanțelor general recunoscute pe căile navigabile interioare.
4. Sub rezerva obligațiilor care revin transportatorului, expeditorul trebuie să încarce mărfurile, să le arimeze și să le stivuiască în magaziile navei conform uzanțelor din navigația interioară, dacă prin contractul de transport nu se dispune altfel.

Articolul 7

Mărfuri periculoase și poluante

1. În cazul transportului de mărfuri periculoase sau poluante, expeditorul trebuie, înainte de predarea mărfurilor și ținând cont de datele prevăzute la articolul 6 paragraful 2, să atragă atenția în scris transportatorului și asupra riscurilor de poluare inerente ale mărfurilor, precum și asupra măsurilor care trebuie luate. Expeditorul trebuie să aplice pe mărfuri, sub o forma vizibilă, un marcaj sau o etichetă prevăzută prin reglementările internaționale sau naționale în vigoare sau, în absența unor astfel de reglementări, conform regulilor și uzanțelor general recunoscute pe căile navigabile interioare.

2. Dacă pentru transportul mărfurilor periculoase sau poluante trebuie o autorizație, expeditorul trebuie să furnizeze documentele administrative necesare, cel mai târziu în momentul predării mărfurilor.
3. Dacă desfășurarea transportului, a descărcării sau a livrării mărfurilor periculoase sau poluante nu se poate efectua datorită absenței unei autorizații administrative, în lipsa opțiunii părților contractante, în caz de întrerupere a transportului se aplică legislația națională în vigoare de la locul întreruperii sau, altfel, dreptul național în vigoare de la locul livrării. Cheltuielile ocazionate de returnarea mărfurilor în portul de încărcare sau la locul cel mai apropiat în care mărfurile pot fi descărcate și livrate sau distruse sunt în sarcina expeditorului.
4. În caz de pericol imediat pentru persoane, bunuri sau mediu înconjurător, transportatorul este în drept să descarce, să distrugă sau să facă inofensive mărfurile, chiar dacă, înainte de luarea în primire a acestora, acesta a fost informat sau a avut cunoștință prin alte mijloace despre natura pericolului sau a riscurilor de poluare inerente datorită acestor mărfuri.
5. Transportatorul poate pretinde despăgubirea pentru prejudiciul suferit dacă a fost autorizat să ia măsurile prevăzute la paragrafele 3 și 4 de mai sus.

Articolul 8

Răspunderea expeditorului

1. Expeditorul răspunde, chiar dacă nu i se poate imputa nici o vină, de toate pagubele și cheltuielile suferite de transportator sau transportator substituit dacă:
 - a) datele prevăzute la articolul 6 paragraful 2 sau la articolul 7 paragraful 1, lipsesc, sunt inexacte sau incomplete;
 - b) mărfurile periculoase sau poluante nu au marcajele sau etichetele prevăzute de reglementările internaționale sau naționale în vigoare sau, în absența unor astfel de reglementări, conform regulilor și uzanțelor general recunoscute pe căile navigabile interioare;
 - c) documentele obligatorii de însoțire lipsesc, sunt inexacte sau incomplete.
2. Expeditorul răspunde pentru actele și omisiunile persoanelor pe care acesta le-a desemnat pentru a aduce la îndeplinire sarcinile și obligațiile prevăzute la articolele 6 și 7, ca și când ar fi propriile sale acte și omisiuni, atâta timp cât aceste persoane acționează în exercițiul funcțiunii.

Articolul 9

Rezilierea contractului de către transportator

1. Transportatorul poate rezilia contractul dacă expeditorul nu și-a îndeplinit obligațiile prevăzute la articolul 6 paragraful 2 sau la articolul 7 paragrafele 1 și 2.
2. Transportatorul, dacă uzează de dreptul său de reziliere, poate să debarce mărfurile pe cheltuiala expeditorului și
 - a) dacă voiajul încă nu a început, să pretindă, în afara eventualelor suprastalii, o sumă egală cu o treime din navlul convenit sau cu totalul cheltuielilor efectuate și al prejudiciului rezultat din reziliere;
 - b) dacă voiajul a început, să pretindă un navlu proporțional cu distanța parcursă în raport cu întregul voiaj.

Articolul 10

Livrarea mărfurilor

1. Destinatarul care, după sosirea mărfurilor la locul de livrare, solicită livrarea acestora, este obligat, conform contractului de transport, să plătească navlu și alte creanțe care grevează asupra mărfurilor, precum și contribuția sa în caz de avarie comună. În absența unui document de transport sau dacă acesta nu a fost prezentat, destinatarul este obligat să plătească navlul convenit cu expeditorul dacă aceasta corespunde practicii de pe piață.
2. Dacă nu se dispune altfel, în contractul de transport, legea statului în care se găsește portul de descărcare sau locul de livrare determină:
 - a) momentul, locul, modalitățile, durata și termenul de livrare a mărfurilor, precum și procedura în caz de întârziere a livrării;
 - b) dacă și în ce măsură creanțele transportatorului sunt garantate printr-un drept de retenție sau de gaj asupra mărfurilor.
3. Predarea mărfurilor unei autorități sau unui terț prin aplicarea legii sau a prescripțiilor administrative în vigoare în portul de descărcare sau la locul de livrare se consideră ca o livrare.

CAPITOLUL III

DOCUMENTE DE TRANSPORT

Articolul 11

Natură și conținut

1. Transportatorul trebuie să încheie pentru fiecare transport de mărfuri căruia i se aplică prezenta Convenție un document de transport; acesta nu este obligat să întocmească un conosament decât la solicitarea expresă a expeditorului și numai dacă nu s-a convenit altfel înainte de încărcarea mărfurilor sau înainte de luarea în primire a acestora în vederea transportului. Absența documentului de transport sau faptul că acesta este incomplet nu afectează validitatea contractului de transport.
2. Exemplarul original al documentului de transport trebuie să fie semnat de transportator, de conducătorul navei sau de o persoană abilitată de transportator în acest sens. Transportatorul poate pretinde ca expeditorul să contrasemneze originalul sau o copie. Semnătura poate să fie scrisă de mână, imprimată în facsimil, aplicată prin perforare sau ștampilare, să se prezinte sub forma de simboluri sau să fie reprodusă prin orice alte mijloace mecanice sau electronice, dacă procedeul nu este incompatibil cu legea statului în care este emis documentul de transport.
3. Documentul de transport constituie dovada, până la proba contrarie, a încheierii și a conținutului contractului de transport, precum și a luării în primire a mărfurilor în vederea transportului de către transportator. Acest document face dovada până la proba contrarie că mărfurile au fost luate în primire în vederea transportului așa cum sunt descrise în document.
4. Dacă documentul de transport este un conosament, numai acesta reglementează relațiile dintre transportator și destinatar. Condițiile din contract sunt determinante în relațiile dintre transportator și expeditor.
5. Documentul de transport trebuie, indiferent de denumirea sa, să conțină următoarele date:
 - a) numele, domiciliul, sediul sau locul de reședință al transportatorului și al expeditorului;
 - b) destinatarul mărfurilor;

c) numele sau numărul navei, dacă mărfurile au fost preluate la bord, sau mențiunea, în documentul de transport, că mărfurile au fost luate în primire de transportator, dar nu au fost încă încărcate la bordul navei;

d) portul de încărcare sau locul de luare în primire și portul de descărcare sau locul de livrare;

e) denumirea uzuală sau tipul de mărfuri și ambalajele acestora și, pentru mărfurile periculoase sau poluante, denumirea conform prescripțiilor în vigoare sau, în lipsa acestora, denumirea lor generală;

f) dimensiunile, numărul sau greutatea, precum și marcajele de identificare ale mărfurilor încărcate la bord sau luate în primire în vederea transportului;

g) indicarea, după caz, dacă mărfurile pot sau trebuie să fie transportate pe punte sau în magazine deschise;

h) dispoziții convenite cu privire la navlu;

i) pentru scrisorile de trăsură, precizarea dacă este vorba de un original sau de o copie; pentru conosamente, numărul exemplarelor originale;

j) locul și ziua emiterii.

Articolul 12

Rezerve înscrise în documentul de transport

1. Transportatorul are dreptul să facă rezerve în documentul de transport:

a) cu privire la dimensiunile, numărul sau greutatea mărfurilor, dacă are motive să suspecteze că datele transmise de expeditor sunt inexacte sau dacă nu a avut suficiente mijloace pentru a controla aceste date, în special atunci când mărfurile nu au fost numărate, măsurate sau cântărite în prezența sa, pe cheltuiala expeditorului, precum și dacă, fără un acord explicit, dimensiunile au fost determinate prin metoda pescajului;

b) cu privire la marcajele de identificare care nu au fost aplicate în mod clar și durabil pe mărfuri sau în ceea ce privește recipientele sau ambalajele;

c) cu privire la starea aparentă a mărfurilor.

2. În cazul în care transportatorul nu menționează starea aparentă a mărfurilor sau nu face mențiuni în această privință, se consideră că a menționat în documentul de transport că mărfurile au fost, aparent, în bună stare.
3. În cazul în care, conform datelor care figurează în documentul de transport, mărfurile au fost ambalate într-un container sau în magaziile sigilate de către expeditor, iar containerul sau sigiliile au rămas intacte până în portul de descărcare sau la locul de livrare, se presupune că pierderile sau avariile de mărfuri nu au avut loc în timpul transportului.

Articolul 13 Conosamentul

1. Exemplarele originale ale unui conosament constituie titluri de valoare emise în numele destinatarului, la ordin sau la purtător.
2. La locul de livrare, mărfurile nu sunt livrate decât după predarea primului conosament original prezentat; prin urmare, livrarea nu mai poate fi pretinsă prin prezentarea altor exemplare originale.
3. În cazul în care mărfurile sunt luate în primire de transportator, predarea conosamentului către persoana abilitată să primească mărfurile produce aceleași efecte ca și predarea mărfurilor, în ceea ce privește obținerea drepturilor asupra mărfurilor.
4. În cazul în care conosamentul a fost transmis unui terț, inclusiv destinatarul, care a fost de bună credință în ceea ce privește descrierea mărfurilor existentă în conosament, nu i se poate opune proba contrarie conform articolului 11 paragraful 3 și articolului 12 paragraful 2.

CAPITOLUL IV DREPTUL DE DISPOZIȚIE ASUPRA MĂRFURILOR

Articolul 14 Titularul dreptului de dispoziție asupra mărfurilor

1. Expeditorul are dreptul să dispună de mărfuri; acesta poate, mai ales dacă voiajul nu a început, să ceară transportatorului, să modifice locul de livrare sau să desemneze un alt destinatar decât cel prevăzut în documentul de transport.

2. Dreptul de a dispune de care beneficiază expeditorul se stinge din momentul în care destinatarul, după sosirea mărfurilor la locul de livrare prevăzut, a cerut livrarea mărfurilor și
 - a) în cazul în care documentul de transport a fost o scrisoare de trăsură, din momentul în care originalul este remis destinatarului;
 - b) în cazul în care documentul de transport a fost un conosament, din momentul în care expeditorul a remis toate exemplarele originale aflate în posesia sa unei alte persoane.
3. Expeditorul poate renunța la dreptul său de dispoziție asupra mărfurilor în beneficiul destinatarului printr-o dispoziție corespunzătoare făcută pe scrisoarea de trăsură, în momentul emiterii acesteia.

Articolul 15

Condiții de exercitare a dreptului de dispoziție asupra mărfurilor

Dacă vor să își exercite dreptul de dispoziție, expeditorul sau, în cazul articolului 14 paragrafele 2 și 3, destinatarul, trebuie:

- a) dacă este vorba despre un conosament, să prezinte toate exemplarele originale înainte de sosirea mărfurilor la locul de livrare prevăzut;
- b) dacă este vorba despre un alt document de transport, să îl prezinte pentru a fi înscrise în acesta noile instrucțiuni date transportatorului;
- c) să ramburseze transportatorului toate cheltuielile și valoarea pagubelor datorate ca urmare a executării instrucțiunilor;
- d) Să plătească, în cazul descărcării mărfurilor, înainte de sosire la locul de livrare prevăzut, întregul navlu convenit, dacă nu s-a dispus altfel în contractul de transport.

CAPITOLUL V

RĂSPUNDEREA TRANSPORTATORULUI

Articolul 16

Răspunderea pentru prejudiciu

Transportatorul este răspunzător de prejudiciul rezultat din pierderi sau avariile suferite de mărfuri de la luarea lor în primire în vederea transportului și până la livrare sau rezultând din depășirea termenului de livrare, cu excepția cazului în care acesta dovedește că prejudiciul se datorează unor circumstanțe pe care un transportator diligent nu le-ar fi putut evita și ale căror consecințe nu le-ar fi putut preîntâmpina.

Articolul 17

Prepuși și mandatar

1. Transportatorul răspunde de actele și omisiunile prepușilor și mandatarilor săi, la care recurge pentru executarea contractului de transport, întocmai ca și de propriile sale acte și omisiuni, dacă aceste persoane au acționat în exercițiul funcțiunii lor.
2. În cazul în care transportul este efectuat de un transportator substitut, conform articolului 4, transportatorul este în mod egal răspunzător de actele și omisiunile prepușilor și mandatarilor transportatorului substitut, în măsura în care aceste persoane au acționat în exercițiul funcțiunii lor.
3. În cazul în care s-a angajat o acțiune împotriva prepușilor și mandatarilor transportatorului sau ai transportatorului substitut, aceste persoane pot, dacă aduc dovada că au acționat în exercițiul funcțiunii lor, să se prevaleze de aceleași exonerări și limitări de răspundere de care se pot prevala transportatorul sau transportatorul substitut, în conformitate cu prezenta Convenție.
4. Fără a se încălca prevederile articolului 21, valoarea maximă a despăgubirii care poate fi obținută de transportator, de transportatorul substitut sau de prepuși și de mandatarii acestora nu poate depăși plafonul limitelor de răspundere prevăzut în prezenta Convenție.
5. Un pilot desemnat de o autoritate și care nu poate fi ales în mod liber nu este considerat ca fiind un prepus sau un mandatar în sensul paragrafului 1.

Articolul 18

Cazuri speciale de exonerare de răspundere

1. Transportatorul este exonerat de răspundere atunci când pierderea, pagubele sau întârzierea datorată uneia din circumstanțele sau situațiile enumerate mai jos:
 - a) acte sau omisiuni ale expeditorului, ale destinatarului sau ale persoanei abilitate să dispună;
 - b) manipulare, încărcare, arimare sau descărcare a mărfurilor de către expeditor sau destinatar sau de către terți, care acționează în contul expeditorului sau al destinatarului;
 - c) transport de mărfuri pe punte sau în magazii, dacă așa a fost convenit cu expeditorul sau este conform uzanțelor comerciale sau dacă este impus prin reglementările în vigoare;
 - d) natura anumitor mărfuri expuse în totalitate sau parțial la pierderi sau avari, în special prin spargere, rugină, deteriorare internă, uscare, scurgere, evaporare normală (în volum sau în greutate) sau prin acțiunea insectelor sau a rozătoarelor;
 - e) absența sau calitatea necorespunzătoare a ambalajului dacă mărfurile, prin natura lor, sunt expuse la pierderi sau la avarii în absența ambalajului sau în caz de ambalaj necorespunzător;
 - f) insuficiența sau imperfecțiunea marcajelor de identificare a mărfurilor;
 - g) operațiuni sau tentative de efectuare a operațiuni de ajutor sau de salvare pe căile navigabile.
2. Dacă, luând în considerare circumstanțele de fapt, o pagubă a putut fi cauzată de o situație sau un risc dintre cele enumerate la paragraful 1 din prezentul articol, se presupune că aceasta a fost cauzată de o situație sau de acel risc pe care transportatorul nu le-a putut evita și ale căror consecințe nu le-a putut preîntâmpina. Această prezumție dispăre dacă victima dovedește că prejudiciul nu rezultă sau nu a rezultat exclusiv din una din situațiile sau riscurile prevăzute la paragraful 1 din prezentul articol.

Articolul 19

Evaluarea prejudiciului

1. În cazul în care transportatorul este răspunzător de pierderea totală a mărfurilor, despăgubirea datorată de acesta este egală cu valoarea mărfurilor la locul și din ziua livrării, prevăzută contractului de transport. Livrarea către un neîndrituit este considerată ca o pierdere.
2. În cazul unei pierderi parțiale sau a deteriorării mărfurilor, transportatorul nu răspunde decât până la concurența pierderii din valoare.
3. Valoarea mărfurilor se determină conform valorii lor în bursă și, în lipsa acesteia, conform prețului de piață sau, în lipsa și a uneia și a altuia, conform valorii uzuale a mărfurilor de aceeași natură și calitate de la locul livrării.
4. Pentru mărfurile care prin natura lor sunt expuse la evaporare pe timpul transportului, transportatorul nu este considerat răspunzător, oricare ar fi durata transportului, decât pentru partea de evaporare care depășește evaporarea normală de transport fixată de părțile contractante sau, în lipsa acestei înțelegeri, de reglementările și uzanțele în vigoare de la locul de destinație.
5. Prevederile prezentului articol nu afectează dreptul transportatorului privind navlul prevăzut în contractul de transport sau, dacă părțile nu au convenit în mod explicit asupra acestuia, în conformitate cu reglementările naționale sau uzanțele aplicabile.

Articolul 20

Limitele maxime de răspundere

1. Sub rezerva articolului 21 și a paragrafului 4 din prezentul articol și oricare ar fi acțiunea declanșată împotriva lui, transportatorul nu poate fi obligat la plata unei sume mai mari de:
 - a) 666,67 unități de cont pentru fiecare colet sau altă unitate de încărcare sau 2 unități de cont pentru fiecare kilogram din greutatea, menționată în documentul de transport, a mărfurilor pierdute sau deteriorate, conform valorii celei mai mari;
 - b) 20.000 unități de cont în cazul deteriorării unui container (TEU) și a totalității mărfurilor pe care acesta le conține.

2. În cazul în care un container, un palet sau orice dispozitiv de transport similar este utilizat pentru ambalarea mărfurilor, orice colet sau unitate indicate în documentul de transport că se află în sau pe acest dispozitiv sunt considerate ca fiind un colet sau o altă unitate de încărcare. În celelalte cazuri, mărfurile care se află în sau pe acest dispozitiv sunt considerate ca o singură unitate de încărcare. Dacă dispozitivul în sine a fost pierdut sau deteriorat, dispozitivul respectiv, în cazul în care nu aparține transportatorului și nu este furnizat de către acesta, este considerat ca o unitate de încărcare distinctă.
3. În caz de prejudiciu datorat unei întârzieri de livrare, conform articolului 5, transportatorul nu răspunde decât până la concurența valorii navlului. Totuși, cumulul despăgubirilor datorate în conformitate cu paragraful 1 din prezentul articol și a primei fraze din prezentul paragraf, nu poate depăși limita care ar fi aplicabilă în conformitate cu paragraful 1 în caz de pierdere totală a mărfurilor pentru care este angajată răspunderea.
4. Transportatorul nu se poate prevala de limitele răspunderii sale
 - a) în cazul în care expeditorul, înainte de a-i preda mărfurile pentru transport, a precizat în mod expres natura și valoarea mai ridicată a acestora și dacă aceste precizări, care pot fi respinse de transportator, au fost menționate în documentul de transport;
 - b) În cazul în care părțile au convenit în mod expres limite de răspundere superioare.
5. Valoarea totală a despăgubirilor datorate pentru același prejudiciu de transportator, de transportatorul substituit și de prepușii și mandatarii acestora nu poate depăși limitele de răspundere prevăzute în prezentul articol.

Articolul 21

Pierderea dreptului de limitare a răspunderii

1. Transportatorul sau transportatorul substituit nu se pot prevala de exonerările și de limitele de răspundere prevăzute în prezenta Convenție sau în contractul de transport dacă se dovedește că a cauzat el însuși paguba, fie cu intenția de a provoca această pagubă printr-un act sau printr-o omisiune, fie acționând în mod riscant și fiind în deplină cunoștință de cauză că ar rezulta, probabil, o astfel de pagubă.

2. La fel, prepușii și mandatarii care acționează în contul transportatorului sau al transportatorului substituit nu se pot prevala de exonerările și limitele de răspundere prevăzute în prezenta Convenție sau în contractul de transport, dacă se dovedește că au cauzat paguba în maniera descrisă la paragraful 1.

Articolul 22

Domeniul de aplicare a exonerărilor de răspundere și limitele acestora

Exonerările și limitele de răspundere prevăzute în prezenta Convenție sau în contractul de transport sunt aplicabile pentru orice acțiune privind pierderea, paguba sau întârzierea la livrarea mărfurilor care fac obiectul contractului de transport dacă acțiunea este fondată pe răspunderea delictuală sau contractuală sau pe o altă bază juridică.

CAPITOLUL VI TERMENELE DE RECLAMAȚII

Articolul 23

Anunțarea pagubei

1. Acceptarea fără rezerve a mărfurilor de către destinatar constituie o prezumție că mărfurile au fost livrate de transportator în starea și în cantitatea care i-a fost predată în vederea transportului.
2. Transportatorul și destinatarul pot pretinde ca starea și cantitatea mărfurilor să fie constatate în momentul livrării în prezența celor două părți.
3. Dacă pierderile sau avarierea mărfurilor sunt vizibile, toate rezervele destinatarului trebuie formulate în scris, cu excepția cazului în care constatările celor două părți sunt contradictorii indicând natura generală a pagubei cel mai târziu în momentul livrării.
4. Dacă pierderile sau deteriorările mărfurilor nu sunt vizibile, orice rezervă a destinatarului trebuie formulată în scris, indicând natura generală a pagubei, cel mai târziu în termen de 7 zile consecutive calculate din momentul livrării, persoana lezată trebuie să dovedească că paguba a fost cauzată în timp ce aceste mărfuri erau în grija transportatorului.
5. Pentru pagubele cauzate de o întârziere la livrare nu se datorează nici o despăgubire, cu excepția cazului în care destinatarul dovedește că înștiințarea

privind prejudiciul, care a fost transmisă în termen de 21 de zile consecutive de la livrarea mărfurilor, a fost adusă la cunoștința transportatorului.

Articolul 24

Prescripția

1. Toate acțiunile rezultate dintr-un contract încheiat în baza prezentei Convenții se prescriu într-un termen de un an, socotit din ziua în care mărfurile au fost sau ar fi trebuit să fie livrate destinatarului. Ziua începerii prescripției nu este cuprinsă în acest termen.
2. Persoana căreia i-a fost adresată o reclamație poate în orice moment în timpul termenului de prescripție să prelungească acest termen printr-o declarație adresată în scris persoanei lezate. Acest termen poate fi prelungit din nou prin una sau mai multe alte declarații.
3. Suspendarea și întreruperea prescripției sunt reglementate prin legea statului aplicabilă contractului de transport. În caz de recurs, îndrituitul se poate prevala de alte cauze de suspendare și de întrerupere, conform legii aplicabile de la locul unde se află tribunalul sesizat. Introducerea unui recurs cu ocazia unei proceduri de repartizare în vederea aplicării limitării prevederilor privind limitarea răspunderii întrerupe prescripția.
4. O acțiune de recurs a unei persoane considerate răspunzătoare, conform prezentei Convenții, va putea fi exercitată, chiar după expirarea termenului de prescripție prevăzut la paragrafele 1 și 2 din prezentul articol, dacă a fost declanșată în termen de 90 de zile calculate de la data la care persoana care exercită acțiunea de recurs a făcut reclamația, sau a fost citată sau într-un termen mai lung prevăzut de legile statului în care este declanșată procedura.
5. Acțiunea prescrisă nu poate fi exercitată sub formă de cerere reconvențională sau de excepție.

CAPITOLUL VII

LIMITĂRI ALE LIBERTĂȚII CONTRACTUALE

Articolul 25

Clauze lovite de nulitate

1. Orice clauză care prevede anularea sau limitarea sau, sub rezerva prevederilor articolului 20 paragraful 4, agravarea, în sensul prezentei Convenții, a răspunderii transportatorului, a transportatorului substitut sau a prepușilor sau mandatarilor acestora, având ca scop inversarea sarcinii dovezii este nulă; este de asemenea nulă orice clauză vizând cedarea către transportator a beneficiilor rezultând din asigurarea mărfurilor, sau reducerea termenelor de reclamație și de prescripție prevăzute la articolele 23 și 24.
2. Fără a încălca prevederile paragrafului 1 din prezentul articol și fără a prejudicia articolul 21, sunt licite clauzele contractuale care stipulează că transportatorul nu răspunde de prejudicii cauzate de:
 - a) un act sau o omisiune făcută de conducătorul navei, pilotul sau orice altă persoană din echipajul navei sau al împingătorului sau al remorcherului în timpul conducerii navei al formării sau desfacerii unui convoi împins, a unui convoi remorcat, cu excepția cazului când actul sau omisiunea rezultă din intenția de a provoca paguba sau dintr-un comportament riscant și fiind în cunoștință de cauză că o astfel de pagubă ar rezulta probabil;
 - b) incendiu sau explozie la bordul navei fără să existe posibilitatea de a dovedi că incendiul sau explozia rezultă din vina transportatorului sau a prepușilor și mandatarilor sau dintr-o defecțiune a navei;
 - c) defecțiuni ale navei sale sau ale unei nave închiriate sau navlosite, dacă dovedește că aceste defecțiuni nu au putut fi descoperite înainte de începerea voiajului, cu toată diligența cuvenită;
 - d) în cazul transportului de animale vii, exceptând cazul în care nu a luat măsurile sau nu a respectat instrucțiunile convenite în contractul de transport.
3. Fără a încălca prevederile articolul 16, în cazul în care transportatorul preia mărfurile înainte de încărcarea acestora la bord sau le livrează după descărcarea de la bord, pagubele cauzate pe parcursul acestei perioade pot face obiectul unor clauze contractuale privind răspunderea transportatorului, care se abat de la prevederile articolelor 16-20 ale prezentei Convenții, exceptând cazul în care

transportatorul sau prepușii sau mandatarii săi au acționat sau au omis să acționeze, fie cu intenția de a provoca o pagubă, fie într-un mod riscant și fiind în cunoștință de cauză că o astfel de pagubă ar rezulta, probabil.

CAPITOLUL VIII DISPOZIȚII SUPLIMENTARE

Articolul 26 Avarii comune

Prezenta Convenție nu afectează aplicarea prevederilor din contractul de transport sau din dreptul intern referitoare la calculul valorii pagubelor și a contribuțiilor obligatorii în cazul unei avarii comune.

Articolul 27 Alte dispoziții aplicabile și pagube nucleare

1. Prezenta Convenție nu afectează în nici un fel drepturile și obligațiile transportatorului rezultate din convenții internaționale sau din dispoziții de drept intern referitoare la limitarea de răspundere a proprietarilor de nave.
2. Transportatorul este exonerat de răspunderea care îi revine în baza prezentei Convenții dacă pagubele au fost cauzate de un accident nuclear, mai ales dacă utilizatorul unei instalații nucleare sau o altă persoană autorizată este responsabilă de aceste pagube în virtutea prevederilor legale sau reglementărilor unui stat, care stabilesc responsabilitatea în domeniul energiei nucleare.

Articolul 28 Unitate de cont

1. Unitatea de cont vizată la articolul 20 din prezenta Convenție este dreptul special de tragere fixat de FMI. Valorile menționate la articolul 20 vor fi convertite în moneda națională a unui stat conform valorii acestei monede la data judecării sau

la o dată convenită de părți. Valoarea, în drepturi speciale de tragere, a monedei naționale a unui stat contractant care este membru al FMI se calculează conform metodei de evaluare aplicată efectiv de FMI la data respectivă pentru propriile sale operațiuni și tranzacții. Valoarea, în drepturi speciale de tragere, a monedei naționale a unui stat contractant care nu este membru al FMI se calculează în modul stabilit de acest stat.

2. Totuși, statele care nu sunt membre ale FMI și ale căror legislații nu permit aplicarea prevederilor paragrafului 1 din prezentul articol pot, în momentul semnării, ratificării sau aderării sau chiar oricând după aceea, să declare că limitele responsabilității prevăzute în prezenta Convenție și aplicabile pe teritoriul lor sunt fixate la 12.500 unități monetare pe colet sau pe unitate de încărcătură sau la 37,5 unități monetare pe kilogram din greutatea mărfurilor menționată în documentul de transport sau 300.000 unități monetare pe container. Această unitate corespunde la 65,5 miligrame aur cu titlul de 900/1000. Conversia în monedă națională se efectuează conform legislației statului respectiv, dar în așa fel încât să exprime în moneda națională a statului contractant aceeași valoare reală, pe cât posibil, ca aceea exprimată în unități de cont la articolul 20.

Articolul 29

Dispoziții naționale suplimentare

1. În absența prevederilor prezentei Convenții, contractul este supus legislației statului ales de părți.
2. În lipsa unei astfel de alegeri, se aplică legislația statului în care se găsește sediul principal al transportatorului în momentul încheierii contractului, dacă portul de încărcare sau locul de luare în primire, sau portul de descărcare sau locul de livrare sau sediul principal al expeditorului se găsește de asemenea în acel stat.
3. Dacă sediul principal al transportatorului nu se află pe uscat și acesta încheie contractele la bordul unei nave, se aplică, dacă nu s-a convenit altfel, legislația statului în care este înregistrată nava sau al cărui pavilion îl arborează, dacă portul de încărcare sau locul de luare în primire, sau portul de descărcare sau de livrare sau sediul principal al expeditorului se află de asemenea în acel stat.
4. În măsura în care dreptul tribunalului sesizat nu prevede aplicarea unui alt drept național și dacă dreptul aplicabil nu poate fi determinat în conformitate cu paragrafele 2 și 3 ale prezentului articol, contractului de transport I se va aplica dreptul statului cu care prezintă cea mai puternică legătură.

CAPITOLUL IX

DOMENIU DE APLICARE

Articolul 30

Domeniul de aplicare

1. Fiecare stat contractant poate, în momentul în care semnează prezenta Convenție sau își depune instrumentul de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare, să declare că nu va aplica prezenta Convenție pe anumite căi navigabile interioare situate pe teritoriul său, nesupuse unui regim internațional referitor la navigație și care nu constituie o legătură între astfel de căi navigabile internaționale. Totuși, o astfel de declarație nu poate exclude totalitatea principalelor căi navigabile interioare ale acestui stat.
2. Dacă contractul de transport pe căile navigabile interioare are ca obiect transportul mărfurilor fără transbordare efectuat atât pe căile navigabile interioare supuse prezentei Convenții, cât și pe căile navigabile interioare, menționate în declarația prevăzută la paragraful 1 din prezentul articol, prezenta Convenție este de asemenea aplicabilă acestui contract, cu excepția cazului în care distanța de parcurs pe aceste din urmă căi navigabile interioare este mai mare.
3. Declarația prevăzută la paragraful 1 din prezentul articol poate fi retrasă, în totalitate sau parțial, în orice moment, printr-o notificare în acest scop către depozitar, indicând data la care rezerva va înceta să aibă efect. Retragera declarației nu are efect asupra contractelor deja încheiate.

Articolul 31

Extindere a domeniului de aplicare

Orice stat contractant poate, în momentul în care semnează prezenta Convenție sau își depune instrumentul de ratificare sau de aderare, și oricând după aceasta, să declare că va aplica de asemenea prevederile prezentei Convenții:

- a) la transportul de mărfuri între două porturi aflate pe teritoriul său;
- b) prin derogare de la articolul 1 paragraful 5, de asemenea, la transporturi gratuite.

Articolul 32

Clauze regionale referitoare la răspundere

1. În momentul semnării prezentei Convenții sau al depunerii instrumentului de ratificare sau de aderare sau oricând după aceea, orice stat contractant poate să declare că, pentru transporturile de mărfuri efectuate între porturi de încărcare sau locuri de luare în primire și porturi de descărcare sau locuri de livrare, ambele situate pe teritoriul statelor care au făcut aceeași declarație, transportatorul nu răspunde de prejudiciile cauzate de un act sau de o omisiune comise de către conducătorul navei, pilotul sau orice altă persoană din echipajul navei sau al unui împingător sau al unui remorcher, în timpul navigației sau al formării sau desfacerii unui convoi împins sau remorcat, cu excepția cazului în care actul sau omisiunea rezultă dintr-o intenție de a provoca pagube sau dintr-un comportament riscant și fiind în cunoștință de cauză că ar rezulta, probabil, o astfel de pagubă.
2. Clauza referitoare la răspundere, prevăzută la paragraful 1, intră în vigoare între cele două state contractante în momentul intrării în vigoare a prezentei Convenții, în al doilea stat care a făcut aceeași declarație. Dacă un stat nu a făcut această declarație decât după intrarea în vigoare a Convenției, clauza referitoare la răspundere, vizată la paragraful 1, nu va intra în vigoare decât în prima zi a lunii (a treia), care urmează notificării, către depozitarul declarației de către cel de-al doilea stat și nu se va aplica transporturilor convenite decât după intrarea în vigoare a declarației.
3. Declarația prevăzută la paragraful 1 poate fi retrasă oricând printr-o notificare către depozitar, făcând mențiune la data la care declarația își va înceta efectul, fixată cel mai devreme în prima zi a lunii următoare. Totuși, retragerea nu se aplică mărfurilor nelivrate încă.

CAPITLUL X DISPOZIȚII FINALE

Articolul 33 Protocoloale complementare

1. Prezenta Convenție conține în anexă protocolul nr.1 referitor la timpii de încărcare și de descărcare și la contrastaliile pe căile navigabile interioare și protocolul nr.2 referitor la calculul navlurilor și la repartitia cheltuielilor de navigație pe căile navigabile interioare.
2. Fiecare stat contractant poate să declare, în momentul semnării prezentei Convenții sau al depunerii instrumentului de ratificare sau de adeziune sau în orice moment după aceasta, că adoptă și unul din protoaloale sau pe amândouă.
3. Un Protocol adoptat conform paragrafului 2 este considerat ca parte integrantă a prezentei Convenții în raporturile dintre statele contractante care au depus o astfel de declarație și prevederile protoaloalelor adoptate sunt aplicabile contractelor de transport cărora li se aplică prezenta Convenție în baza articolelor 2, 30 și 31.
4. Un Protocol poate fi denunțat în mod individual în virtutea prevederilor articolului 36 de mai jos, fără ca prin aceasta să se denunțe prezenta Convenție.

Articolul 34 Semnare, ratificare, aderare

1. Prezenta Convenție este deschisă pentru semnare apoi pentru aderare tuturor statelor europene care au căi navigabile interioare de la..... până la la sediul depozitarului.
2. Statele menționate la paragraful 1 pot deveni părți contractante la prezenta Convenție
 - a) prin semnare, fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării ulterioare;
 - b) prin semnarea, sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării [*ulterioare, urmată de ratificare, acceptare, aprobare*];

c) prin aderare.

3. Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderare se efectuează prin depunerea la depozitar a unui instrument formal.

Articolul 35

Intrare în vigoare

1. Prezenta Convenție intră în vigoare în prima zi din luna următoare expirării unui termen de trei luni calculată de la data la care (trei) dintre statele prevăzute la articolul 34, paragraful 1, și-au depus instrumentele de ratificare, acceptare, aprobare sau adeziune.

Variantă

1. (Prezenta Convenție intră în vigoare în prima zi următoare expirării unui termen de trei luni de la data la care cinci dintre statele prevăzute la articolul 34, paragraful 1, și-au depus instrumentele de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, cu condiția ca două din aceste state să fie membre ale Comisiei Dunării și ale Comisiei Rinului, stabilindu-se că dacă un stat este membru al celor două Comisii, este determinantă cea mai veche apartenență).
2. Pentru oricare altă Parte aceasta va intra în vigoare în ce privește orice altă parte în prima zi a celei de-a treia luni următoare depunerii instrumentului său de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare.

Articolul 36

Denunțare

1. Prezenta Convenție poate fi denunțată de către un stat contractant la expirarea termenului de un an socotit de la data la care aceasta a intrat în vigoare pentru acest stat.
2. Denunțarea se efectuează prin depunerea unui instrument la depozitar.
3. Denunțarea va intra în vigoare din prima zi a lunii următoare expirării unui termen de un an socotit de la data depunerii instrumentului sau după o perioadă mai lungă menționată în acesta.

Articolul 37

Revizuire și amendare

1. La cererea a cel puțin o treime din Statele contractante la prezenta Convenție, depozitarul convoacă o conferință a Statelor contractante având ca obiect revizuirea sau amendarea prezentei Convenții. Conferința de revizuire își definește prin consens regulile de procedură.
2. Orice stat care va deveni parte contractantă la prezenta Convenție după intrarea în vigoare a unui amendament adoptat de conferința vizată la paragraful 1, este legat de prezenta Convenție așa cum aceasta a fost amendată.

Articolul 38

Revizuirea nivelului sumelor de limitare și al unității de cont

1. Fără a se încălca prevederile articolului 37, o conferință având ca unic obiect revizuirea nivelurilor fixate la articolul 20 și la articolul 28 paragraful 2 sau de a înlocui una sau ambele unități definite la articolul 28 paragrafele 1 și 2 cu alte unități, va fi convocată de către depozitar conform paragrafului 2 din prezentul articol. Revizuirea nivelurilor nu se face decât ca urmare a unei modificări sensibile a valorii lor reale.
2. O conferință de revizuire va fi convocată de către depozitar la cererea a cel puțin un sfert din statele contractante.
3. Orice decizie a conferinței va fi luată cu o majoritate de două treimi din statele participante. Amendamentul va fi comunicat de către depozitar tuturor statelor contractante pentru acceptare și tuturor statelor semnatare ale Convenției pentru informare.
4. Orice amendament adoptat va intra în vigoare în prima zi a lunii următoare anului scurs socotit de la acceptarea sa de către două treimi din statele contractante. Acceptarea va fi efectuată prin depunerea unui instrument formal în acest scop la depozitar.
5. După intrarea în vigoare a unui amendament, un stat contractant care a acceptat amendamentul va aplica legislația conform versiunii amendate a Convenției. Un stat contractant care a notificat către depozitar într-un termen de un an după

adoptarea amendamentului că nu este legat de amendamentul respectiv va continua să aplice versiunea neamendată a Convenției.

6. Orice instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare depus după intrarea în vigoare a unui amendament la prezenta Convenție va fi considerat ca aplicându-se la Convenție, așa cum aceasta a fost amendată.

Articolul 39 **Depozitare**

1. Prezenta Convenție va fi depozitată la.....

2. Depozitarul

a) va remite statelor prevăzute la articolul 34, paragraful 1, o copie certificată conform prezentei Convenții;

b) va informa toate statele care au ratificat prezenta Convenție sau au aderat la prezenta Convenție

i) cu privire la orice semnătură nouă, orice ratificare, orice depunere a unui instrument, precum și despre orice declarație sau rezervă formulată, cu indicarea datei la care această semnătură, ratificare, depunere, declarație sau rezervă au intervenit;

ii) cu privire la data intrării în vigoare a prezentei Convenții;

iii) cu privire la orice denunțare a prezentei Convenții cu indicarea datei începând cu care aceasta are efect;

iv) cu privire la orice amendament adoptat, conform articolelor 37 și 38 din prezenta Convenție, cu indicarea intrării în vigoare a acestuia;

v) cu privire la orice comunicare primită printr-o dispoziție a prezentei Convenții.

3. După intrarea în vigoare a prezentei Convenții, depozitarul transmite Secretariatului Națiunilor Unite o copie certificată conformă a prezentei Convenții în vederea înregistrării și publicării conform articolului 102 din Carta Națiunilor Unite.

ÎNCHEIAT la..... la.....

Într-un exemplar original din care fiecare din textele în limbile germană, franceză, engleză, olandeză, și rusă toate textele fiind egal autentice.

DREPT PENTRU CARE plenipotențiarilor subsemnați, autorizați pentru aceasta de către guvernele lor, au semnat prezenta Convenție.

PROTOCOALE COMPLEMENTARE

(cf. Articolului 33 al proiectului Convenției referitoare la contractul de transport al mărfurilor pe căile navigabile interioare CMNI)

PROTOCOL no. 1

referitor la termenii de încărcare și descărcare și la taxele de stălie pe căile navigabile interioare

Articolul 1: Termenii de încărcare și descărcare

1. Atunci când încărcarea mărfurilor revine expeditorului sau descărcarea destinatarului, aceștia trebuie, în termenii de încărcare și descărcare conveniți sau prevăzuți, să încarce sau să descarce cantitatea de mărfuri ale căror greutate, dimensiuni sau număr sunt stabilite, în funcție de cele convenite în contractul de transport sau, în lipsa prevederilor contractuale, prin reglementările naționale.
2. În lipsa prevederilor contractuale sau a reglementărilor naționale, expeditorul sau destinatarul trebuie să încarce sau să descarce minim 250 t de mărfuri vrac sau 125 t colete pe zi lucrătoare în sensul articolului 3, paragrafele de la 1 la 5.

Articolul 2: Puncte de încărcare și de descărcare

1. Transportatorul trebuie să prezinte nava prevăzută pentru transportul de mărfuri la locul de încărcare indicat de expeditor și, la sosirea la locul de destinație, la locul de descărcare indicat de destinatar.
2. Dacă locul de încărcare sau de descărcare nu a fost indicat la timp, înaintea sosirii la locul de încărcare sau de descărcare sau dacă pescajul, siguranța navei sau regulile și amenajările locale nu permit navei să se conformeze indicațiilor date, în lipsă de noi instrucțiuni, și în pofida cererii ce i se face, transportatorul poate acosta în orice alt loc de încărcare sau de descărcare corespunzător, ținând cont pe cât posibil de interesul expeditorului sau al destinatarului.
3. Transportatorul nu are obligația de a prezenta nava în diferitele locuri de încărcare și descărcare, decât dacă s-a convenit astfel în mod expres sau în circumstanțe deosebite legate de navigație sau atunci când unele măsuri administrative fac necesară desemnarea unui alt punct de încărcare sau de descărcare.
4. În cazul paragrafelor 2 și 3 transportatorul are dreptul la o sumă egală cu valoarea cheltuielilor suplimentare. Modificarea locului de încărcare sau de descărcare nu afectează termenii de încărcare sau de descărcare așa cum sunt definiți în articolul 1.

Articolul 3: Ape scăzute

1. Navlul convenit se majorează pentru ape mici pentru transportul pe căile navigabile interioare unde nivelul apei fluctuează, dacă nu s-a ținut cont de aceasta la fixarea prețului navlului.
2. Valoarea majorării navlului pentru ape mici se stabilește prin acordul părților și, în lipsa acestuia, prin uzanțe comerciale.

Articolul 4: Obstacole pentru navigație

1. Acordul asupra stabilirii navlului presupune o navigație liberă și fără obstacole.
2. Sunt considerate obstacole de navigație următoarele evenimente și situații:
 - a) o situație pe care transportatorul nu o putea evita și ale cărei consecințe nu le putea preîntâmpina, cum ar fi o explozie, incendiu, război, mobilizare, operațiuni militare, revolte, activități teroriste, grevă, lock-out, blocadă, măsuri și acțiuni ale autorităților administrative;
 - b) baraje și accidente de navigație, incidente sau întreruperea serviciilor în ecluze, canale, porturi sau oprirea navigației;
 - c) fenomene naturale ca inundațiile, înghețul și pericolul de îngheț, creșterea și scăderea nivelului apelor, care împiedică desfășurarea navigației.
3. Dacă un obstacol de navigație, în sensul paragrafului 2 de mai sus, survine înaintea încărcării mărfurilor la bordul navei, atât transportatorul, cât și expeditorul pot rezilia contractul fără a cere daune-interese. Dacă mărfurile sunt deja încărcate fără ca voiajul să fi început, cheltuielile de încărcare și de descărcare și, în cazul în care aceste operațiuni au avut loc peste termenului de încărcare, contrastaliile revin expeditorului.
4. Atunci când un obstacol de navigație, în sensul paragrafului 2 de mai sus survine după încărcarea la bord a mărfurilor și începerea voiajului, expeditorul sau destinatarul, dacă acestuia i-a fost transferat dreptul de dispunere, poate rezilia contractul, și va suporta cheltuielile de descărcare a mărfurilor, de pregătire a voiajului și navlul proporțional cu distanța parcursă.
5. Dacă în loc de a rezilia contractul, expeditorul sau destinatarul doresc să aștepte dispariția obstacolului pentru navigație, acesta trebuie să plătească transportatorului pe parcursul termenului de așteptare contrastalii cu o valoare cel puțin egală cu cele plătite pentru depășirea termenului de încărcare, cheltuielile suplimentare pentru protecția mărfurilor, precum și, dacă este cazul, o majorare pentru ape scăzute, conform articolului 3.
6. Chiar dacă există un obstacol de navigație, continuarea și finalizarea voiajului sunt posibile fără pericol pentru navă și mărfurile încărcate, expeditorul sau destinatarul pot pretinde ca voiajul să continue; în acest caz acesta trebuie să plătească:
 - a) cheltuielile de alimbare și cheltuielile făcute pentru folosirea barjelor utilizate la alimbare, dacă această operațiune este necesară și

interiorul unui același port sau în interiorul unui același loc de încărcare sau de descărcare.

Articolul 5: Contrastali

1. Dacă expeditorul sau destinatarul nu reușesc efectuarea operațiunii de încărcare sau descărcare în termenul determinat, conform articolului 1, aceștia trebuie să plătească pentru perioada de depășire a termenului de încărcare sau de descărcare contrastalii corespunzătoare cu mărimea și categoria navei.
2. Dacă valoarea totală a contrastaliilor ce se calculează fie pe zi, fie pe oră de depășire nu este convenită în contractul de transport, acestea se fixează prin reglementări naționale, sau în lipsa acestora, conform uzanțelor locale.
3. Contrastaliile sunt datorate continuu și neîntrerupt pentru fiecare zi civilă și fiecare oră a zilei de depășire, inclusiv zilele de duminică și zilele oficiale de sărbătoare, precum și pentru zilele și orele în cursul cărora încărcarea și descărcarea nu se poate efectua pe motivul unor evenimente sau situații de care transportatorul nu este răspunzător.

Articolul 6: Termenul de așteptare

1. Dacă prin contractul de transport nu s-a prevăzut altfel, după expirarea termenului de încărcare sau a unui termen de așteptare prevăzut în contractul de transport, transportatorul nu are obligația de a aștepta punerea la dispoziție a încărcăturii chiar dacă încărcarea nu este obligația expeditorului.
2. Dacă până la expirarea termenului de încărcare sau a unui termen de așteptare consecutiv convenit, expeditorul nu a livrat nici o marfă, transportatorul numai este legat prin contract și are dreptul de a pretinde contrastalii și jumătate din navlul convenit.
3. Atunci când în cursul perioadei prevăzute la paragraful 2 de mai sus s-a livrat numai o parte din încărcătură, dacă expeditorul nu reziliază contractul, transportatorul are dreptul de a începe voiajul cu încărcătura incompletă și de a pretinde navlul pentru întreaga încărcătură convenită, precum și rambursarea sumelor ce rezultă din faptul că încărcătura este incompletă.
4. Dacă expeditorul reziliază contractul în cazul paragrafului 3 de mai sus, acesta trebuie să suporte cheltuielile de descărcare a mărfurilor și să ramburseze transportatorului staliile și jumătate din navlul convenit pentru întreaga încărcătură.
5. În cazul articolelor 2, 3 și 4, încasările provenind din navlu pentru alte mărfuri nu se iau în considerare.

Articolul 7: Piedici la livrare

1. După expirarea termenului de încărcare sau a unui termen de așteptare eventual convenit, transportatorul nu are obligația de a aștepta mai mult timp descărcarea sau, dacă descărcarea nu revine expeditorului, de a aștepta primirea mărfurilor. Transportatorul este îndreptățit să descarce mărfurile pe cheltuiala destinatarului și să le amplaseze conform prevederilor locale într-un depozit, sau în altă manieră, în siguranță, pe cheltuiala și riscul destinatarului. Expeditorul trebuie să plătească transportatorului taxele și cheltuielile neplătite de destinatar.
2. Dacă nu se poate determina destinatarul sau dacă acesta refuză să primească mărfurile sau dacă există un alt obstacol care să împiedice livrarea, transportatorul trebuie să înștiințeze în această privință, fără întârziere, expeditorul și să-i ceară instrucțiuni. Dacă împrejurările nu permit acest lucru sau dacă expeditorul întârzie să dea instrucțiuni, sau dacă instrucțiunile sale nu pot fi urmate, transportatorul poate proceda conform paragrafului 1 de mai sus.

Articolul 8 : Reglementări naționale

Reglementările naționale, în sensul articolului 1 și al articolului 5 paragraful 2, referitoare la durata termenelor de încărcare și de descărcare, precum și la calculul taxelor de stălie sunt adoptate de autoritățile competente ale statelor contractante după audierea mediilor interesate ținând cont de necesitatea unei derulări rapide a operațiunilor de transport și de nivelul tehnic. [p. ro]

PROTOCOL no. 2

referitor la calculul navlurilor și la repartizarea taxelor de navigație pe căile navigabile interioare

Articolul 1: Calcularea navlului

1. Navlul nu include decât transportul propriu-zis cu nava; expeditorul suportă cheltuielile de încărcare și de arimare, iar destinatarul cheltuielile de descărcare, cu excepția cazului unor prevederi contractuale contrare.
2. Atunci când navlul este convenit în funcție de dimensiuni, greutate și de cantitatea mărfurilor, prevederile documentului de transport stau dovadă, până la proba contrarie.
3. Pentru mărfurile luate în primire în vederea transportului, în lipsa unei convenții, navlul care trebuie plătit este cel prevăzut de reglementările naționale sau de uzanțele de la locul și din momentul încărcării.

Articolul 2: Cheltuieli de navigație

1. Dacă printr-un contract de transport nu se prevede altfel, transportatorul suportă cheltuielile de navigație, în special drepturile de port, de ecluză, de canal și de pod, drepturile de pilotaj, precum și cheltuielile făcute pe parcursul obișnuit al voiajului pentru împingere și remorcaj și, sub rezerva articolului 4, paragraful 6, litera a), cheltuielile de alimbare.
2. Transportatorul poate pretinde rambursarea taxelor și cheltuielilor de mai jos:
 - a) drepturile de cheu, de grui și de cântărire și drepturile portuare și taxele aferente cantității de mărfuri,
 - b) drepturile vamale, taxele de scoatere din vamă, taxele pe cifra de afaceri și primele de asigurare ce grevează asupra mărfurilor, precum și
 - c) cheltuielile făcute pentru măsuri speciale luate la cererea expeditorului sau a destinatarului cum ar fi degajarea unei nave prinse în ghețuri, luarea în primire sau descărcarea mărfurilor în urma prezenței ghețurilor, a unei furtuni, a unei creșteri (a apelor sau a prețurilor), în cursul nopții sau al duminicilor sau al zilelor de sărbătoare;
 - d) pentru transportul reziduurilor sau al deșeurilor periculoase sau poluante, cheltuielile de curățare a magaziiilor navei sau pentru eliminarea resturilor de marfă, conform prevederilor administrative.
3. Prevederile precedente nu afectează cazul avariilor comune.

Articolul 3: Ape scăzute

1. Navlul convenit se majorează pentru ape mici pentru transportul pe căile navigabile interioare unde nivelul apei fluctuează, dacă nu s-a ținut cont de aceasta la fixarea prețului navlului.
2. Valoarea majorării navlului pentru ape mici se stabilește prin acordul părților și, în lipsa acestuia, prin uzanțe comerciale.

Articolul 4: Obstacole pentru navigație

1. Acordul asupra stabilirii navlului presupune o navigație liberă și fără obstacole.
2. Sunt considerate obstacole de navigație următoarele evenimente și situații:
 - a) o situație pe care transportatorul nu o putea evita și ale cărei consecințe nu le putea preîntâmpina, cum ar fi o explozie, incendiu, război, mobilizare, operațiuni militare, revolte, activități teroriste, grevă, lock-out, blocadă, măsuri și acțiuni ale autorităților administrative;
 - b) baraje și accidente de navigație, incidente sau întreruperea serviciilor în ecluze, canale, porturi sau oprirea navigației;
 - c) fenomene naturale ca inundațiile, înghețul și pericolul de îngheț, creșterea și scăderea nivelului apelor, care împiedică desfășurarea navigației.
3. Dacă un obstacol de navigație, în sensul paragrafului 2 de mai sus, survine înaintea încărcării mărfurilor la bordul navei, atât transportatorul, cât și expeditorul pot rezilia contractul fără a cere daune-interese. Dacă mărfurile sunt deja încărcate fără ca voiajul să fi început, cheltuielile de încărcare și de descărcare și, în cazul în care aceste operațiuni au avut loc peste termenului de încărcare, contrastaliile revin expeditorului.
4. Atunci când un obstacol de navigație, în sensul paragrafului 2 de mai sus survine după încărcarea la bord a mărfurilor și începerea voiajului, expeditorul sau destinatarul, dacă acestuia i-a fost transferat dreptul de dispunere, poate rezilia contractul, și va suporta cheltuielile de descărcare a mărfurilor, de pregătire a voiajului și navlul proporțional cu distanța parcursă.
5. Dacă în loc de a rezilia contractul, expeditorul sau destinatarul doresc să aștepte dispariția obstacolului pentru navigație, acesta trebuie să plătească transportatorului pe parcursul termenului de așteptare contrastalii cu o valoare cel puțin egală cu cele plătite pentru depășirea termenului de încărcare, cheltuielile suplimentare pentru protecția mărfurilor, precum și, dacă este cazul, o majorare pentru ape scăzute, conform articolului 3.
6. Chiar dacă există un obstacol de navigație, continuarea și finalizarea voiajului sunt posibile fără pericol pentru navă și mărfurile încărcate, expeditorul sau destinatarul pot pretinde ca voiajul să continue; în acest caz acesta trebuie să plătească:
 - a) cheltuielile de alimbare și cheltuielile făcute pentru folosirea barjelor utilizate la alimbare, dacă această operațiune este necesară și

- b) la alegerea transportatorului fie tarifele zilnice practicate sau uzitate la momentul respectiv, ținând cont de obstacolul de navigație, fie majorări de navlu cum ar fi majorări pentru ape scăzute sau contrastalii, precum și
 - c) toate taxele și cheltuielile suplimentare ocazionate în raport cu o navigație fără obstacole. [p.ro]
7. Transportatorul va respecta instrucțiunea expeditorului sau ale destinatarului, conform paragrafelor 5 și 6 de mai sus, cu condiția de a i se da o garanție pentru tarifele și cheltuielile suplimentare datorate.
 8. Pe perioada existenței unui obstacol de navigație, în sensul paragrafului 2 de mai sus, transportatorul poate declara că nu mai are obligația de a primi mărfurile ce trebuie transportate sau de a le transporta sau reexpedia, chiar dacă expeditorul sau destinatarul, în baza paragrafului 6 de mai sus, pretinde continuarea voiajului. Acesta poate face uz de drepturile sale, conform paragrafelor 3, 4, 5 și 6 de mai sus. Dacă declarația transportatorului intervine după încărcarea mărfurilor la bord și după începerea voiajului, acesta are obligația de a pune mărfurile la dispoziția expeditorului sau a destinatarului și de a le livra la locul de descărcare cel mai apropiat, folosind la nevoie nave pentru alimbare; începând din acest moment mărfurile nu mai sunt în custodia sa. În acest caz de asemenea, tarifele și cheltuielile suplimentare efectuate sunt în sarcina expeditorului sau a destinatarului, sub rezerva cazurilor de avarie comună.

Articolul 5: Dreptul de reziliere al expeditorului

1. Înaintea începerii voiajului, cu excepția cazului menționat la articolul 4, paragrafele 3 și 4, expeditorul nu poate rezilia contractul de transport decât cu condiția de a plăti jumătate din navlul convenit și, dacă mărfurile sunt deja încărcate la bord, tarifele de încărcare și de descărcare, precum și contrastaliile, dacă aceste operațiuni au avut loc în afara termenului de încărcare.
2. Dacă nava este deja pregătită pentru începerea voiajului, expeditorul nu-și poate exercita dreptul de reziliere a contractului, în baza paragrafului 1 de mai sus, decât cu condiția de a plăti, în plus, față de tarifele și cheltuielile, menționate la paragraful 1 de mai sus, totalitatea navlului convenit.
3. Nu se ține cont de navlul datorat, conform paragrafelor 1 și 2 de mai sus, pentru navlul pe care îl primește transportatorul pentru alte mărfuri.
4. Prevederile referitoare la plata navlului în baza paragrafelor 1 și 2 de mai sus, sunt de asemenea aplicabile contractelor privitoare la mai multe transporturi pe o perioadă determinată.

