P01215

CONVENŢIA
de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor şi al bagajelor lor, adoptată în 2002

COPIE CERTIFICATĂ

CONVENȚIA
de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, adoptată în 2002

COPIE CERTIFICATĂ

MINISTERUL INFRASTRUCTURII ȘI DEZVOLTĂRII REGIONALE AL REPUBLICII MOLDOVA
SECRETARIAT
1006501C00029

CONVENȚIA DE LA ATENA PRIVIND TRANSPORTUL PE MARE AL PASAGERILOR ȘI AL BAGAJELOR LOR, ADOPTATĂ ÎN 2002

(Text consolidat al Convenției de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, din 1974, și Protocolul din 2002 la Convenție)

SECRETARIAT

CONVENȚIA DE LA ATENA PRIVIND TRANSPORTUL PE MARE AL PASAGERILOR ȘI AL BAGAJELOR LOR, ADOPTATĂ ÎN 2002

(Text consolidat al Convenției de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, din 1974, și Protocolul din 2002 la Convenție)

Articolul 1

Definiții

În prezenta Convenție, următoarele expresii au înțelesul de mai jos:

1.

(a) „transportator" înseamnă o persoană care încheie sau în numele căreia se încheie un contract de transport, indiferent dacă transportul este executat efectiv de persoana respectivă sau de un transportator efectiv;

(b) „transportator efectiv" înseamnă o persoană, alta decât transportatorul, ce poate fi proprietarul, navlositorul sau operatorul navei, care execută efectiv transportul, în parte sau în întregime; și

(c) „transportator care execută efectiv transportul, în întregime sau în parte" înseamnă transportatorul efectiv sau transportatorul, în măsura în care acesta din urmă execută efectiv transportul;

2. „contract de transport" înseamnă un contract încheiat de către sau în numele unui transportator, pentru transportul pe mare al unui pasager sau al unui pasager și al bagajelor sale, după caz;

3. „navă" înseamnă numai o navă maritimă, cu excepția oricărui vehicul pe pernă de aer;

4. „pasager" înseamnă orice persoană transportată la bordul unei nave:

(a) în baza unui contract de transport; sau

(b) care, cu acordul transportatorului, însoțește un vehicul sau animale vii care sunt obiectul unui contract de transport de mărfuri, care nu intră sub incidența prezentei Convenții;

5. „bagaje" înseamnă orice obiecte sau vehicule transportate de către transportator în baza unui contract de transport, cu excepția:

(a) obiectelor și vehiculelor transportate în baza unui contract de navlosire, al unui conosament sau al altui contract având ca obiect principal transportul de mărfuri; și

(b) animalelor vii;

6. „bagaje de cabină" înseamnă bagajele pe care pasagerul le are în cabina sa sau care sunt în alt mod în posesia, custodia ori sub controlul său. Cu excepția aplicării alineatului 8al acestui articol și a articolului 8, bagajele de cabină includ și bagajele pe care pasagerul le are în interiorul său deasupra vehiculului său;

SECRETARIAT

7. „pierderea sau deteriorarea bagajelor" include prejudiciul material care rezultă din nepredarea bagajelor către pasager într-un termen rezonabil de la sosirea navei pe care acestea au fost sau trebuiau transportate, dar nu şi de întârzierile provocate de conflicte de muncă;

8. „transport" acoperă următoarele perioade:

(a) referitor la pasager şi la bagajele sale de cabină, perioada în care pasagerul şi/sau bagajele sale de cabină se află la bordul navei sau sunt în curs de îmbarcare sau debarcare, precum şi perioada în timpul căreia pasagerul şi bagajele sale de cabină sunt transportate pe apă de la ţărm până la navă sau invers, în cazul în care costul acestui transport este inclus în preţul biletului sau dacă nava folosită pentru acest transport auxiliar a fost pusă la dispoziţia pasagerului de către transportator. Cu toate acestea, transportul nu include, în privinţa pasagerului, perioada în care acesta se află într-o gară sau terminal maritim, pe chei sau în sau pe altă instalaţie portuară;

(b) referitor la bagajele de cabină, acoperă şi perioada în care pasagerul se află într-o gară sau terminal maritim, pe chei sau în sau pe altă instalaţie portuară, în cazul în care bagajele respective au fost preluate de transportator, de prepusul sau agentul acestuia şi nu au fost predate pasagerului;

(c) referitor la alte bagaje decât cele de cabină, perioada cuprinsă între momentul în care acestea au fost luate în primire de către transportator sau de către prepusul sau agentul său, pe ţărm sau la bord, şi momentul în care au fost predate de către transportator sau de către prepusul sau agentul său;

9. „transport internaţional" înseamnă orice transport în care, conform contractului de transport, locul de plecare şi cel de destinaţie fie se află în două State diferite, fie se află în acelaşi Stat, dar, conform contractului de transport sau itinerarului stabilit, există un port intermediar de escală pe teritoriul altui Stat;

10. „Organizaţie" înseamnă Organizaţia Maritimă Internaţională;

11. „Secretar general" înseamnă Secretarul general al Organizaţiei.

Articolul 1[1]

Anexă

Anexa la prezenta Convenţie face parte integrantă din aceasta.

Articolul 2

Punerea în aplicare

1. Prezenta Convenţie se aplică oricărui transport internaţional dacă:

(a) nava arborează pavilionul unui Stat parte la prezenta Convenţie sau este înmatriculată într-un astfel de Stat; sau

(b) contractul de transport a fost încheiat într-un Stat parte la prezenta Convenţie; sau

(c) conform contractului de transport, locul de plecare sau de destinaţie se află într-un Stat parte la prezenta Convenţie.

MINISTERUL INFRASTRUCTURII ȘI DEZVOLTĂRII REGIONALE MOLDOVA SECRETARIAT IDNO 1003601000076

2. Fără a aduce atingere alineatului 1 din acest articol, Convenţia nu se aplică atunci când transportul este supus unui regim de răspundere civilă conform unei alte convenţii internaţionale privind transportul de pasageri sau bagaje printr-un alt mod de transport, în măsura în care dispoziţiile convenţiei respective se aplică în mod obligatoriu transportului pe mare.

Articolul 3

Răspunderea transportatorului

1. În caz de prejudiciu produs ca urmare a decesului sau a vătămării corporale a unui pasager, cauzate de un incident maritim, transportatorul poartă răspundere în măsura în care prejudiciul suferit de pasagerul respectiv în urma unui astfel de incident nu depăşeşte 250.000 de unităţi de cont, cu excepţia cazului în care transportatorul dovedeşte că incidentul:

(a) a fost cauzat de un act de război, ostilităţi, război civil, insurecţie sau de un fenomen natural cu caracter excepţional, inevitabil şi căruia nu i se poate opune rezistenţă; sau

(b) a fost cauzat în întregime de o acţiune sau o omisiune deliberată a unui terţ.

Dacă şi în măsura în care valoarea prejudiciului depăşeşte limita menţionată mai sus, transportatorul poartă, de asemenea, răspundere, cu excepţia cazului în care dovedeşte că incidentul care a cauzat prejudiciul nu s-a produs din vina sa sau ca urmare a neglijenţei sale.

2. În caz de prejudiciu produs ca urmare a decesului sau a vătămării corporale a unui pasager, care nu au fost cauzate de un incident maritim, transportatorul poartă răspundere dacă incidentul care a provocat prejudiciul s-a produs din vina sa sau ca urmare a neglijenţei sale. Sarcina dovedirii vinovăţiei sau a neglijenţei revine reclamantului.

3. În caz de prejudiciu produs ca urmare a pierderii sau deteriorării bagajelor de cabină, transportatorul poartă răspundere dacă incidentul care a provocat prejudiciul s-a produs din vina sau ca urmare a neglijenţei sale. Prezumţia de vină sau neglijenţă a transportatorului se aplică în cazul unui prejudiciu cauzat de un incident maritim.

4. În caz de prejudiciu produs ca urmare a pierderii sau deteriorării altor bagaje decât cele de cabină, transportatorul poartă răspundere dacă nu poate dovedi că incidentul care a provocat prejudiciul nu a intervenit din vina sa sau ca urmare a neglijenţei sale.

5. În sensul prezentului articol:

(a) „incident maritim" înseamnă naufragiu, răsturnare, coliziune sau eşuare a navei, explozie sau incendiu la bord sau defecţiune a navei;

(b) „vina sau neglijenţa transportatorului" include şi vina sau neglijenţa prepuşilor săi care acţionează în limita atribuţiilor lor de serviciu;

(c) „defecţiune a navei" înseamnă orice funcţionare necorespunzătoare, defectare sau neconformitate cu normele de siguranţă aplicabile a oricărei părţi a navei sau a echipamentului său, atunci când sunt folosite pentru evacuarea, îmbarcarea şi debarcarea pasagerilor; sau atunci când sunt folosite pentru propulsie, guvernare, asigurarea siguranţei în timpul navigaţiei, legare, ancorare, sosire la sau plecare de la dană ori loc de ancorare, sau pentru controlul deteriorărilor provocate de inundare; sau atunci când sunt folosite pentru lansarea mijloacelor de salvare; şi

(d) „prejudiciu" nu include şi daunele punitive sau exemplare.

SECRETARI

6. Răspunderea transportatorului în conformitate cu prezentul articol se referă doar la prejudiciile cauzate de incidente survenite în timpul transportului. Sarcina dovedirii faptului că incidentul care a cauzat prejudiciul a avut loc în timpul transportului, precum şi a întinderii prejudiciului revine reclamantului.

7. Nicio dispoziţie din această Convenţie nu aduce atingere oricărui drept al transportatorului la o cale de atac împotriva unui terţ şi nici nu îi interzice să invoce în apărarea sa o neglijenţă concurentă, în conformitate cu articolul 6 din prezenta Convenţie. Nicio dispoziţie din acest articol nu aduce atingere dreptului de limitare prevăzut la articolele 7 sau 8 din prezenta Convenţie.

8. Prezumţia de vinovăţie sau neglijenţă a unei părţi sau atribuirea sarcinii dovedirii unei părţi nu împiedică examinarea probelor în favoarea părţii respective.

Articolul 4

Transportatorul efectiv

1. Dacă efectuarea unei părţi sau a întregului transport a fost încredinţată unui transportator efectiv, transportatorul poartă în continuare răspundere pentru întregul transport, în conformitate cu dispoziţiile prezentei Convenţii. De asemenea, transportatorul efectiv are drepturile şi obligaţiile ce decurg din dispoziţiile prezentei Convenţii pentru partea transportului pe care o efectuează.

2. Transportatorul poartă răspundere, în ceea ce priveşte transportul efectuat de transportatorul efectiv, pentru actele şi omisiunile transportatorului efectiv, precum şi pentru cele ale prepuşilor şi agenţilor transportatorului efectiv care acţionează în limitele atribuţiilor lor de serviciu.

3. Orice acord special, în temeiul căruia transportatorul îşi asumă obligaţii neimpuse de prezenta Convenţie sau renunţă la drepturile conferite de prezenta Convenţie, se aplică transportatorului efectiv doar dacă acesta îşi dă acordul în mod explicit şi în formă scrisă.

4. Atunci când şi în măsura în care atât transportatorul, cât şi transportatorul efectiv sunt răspunzători, răspunderea lor este solidară.

5. Nicio dispoziţie a prezentului articol nu aduce atingere oricărui drept al transportatorului şi al transportatorului efectiv la o cale de atac.

Articolul 4[1]

Asigurarea obligatorie

1. În cazul în care pasagerii sunt transportaţi la bordul unei nave înmatriculate într-un Stat parte, care este autorizată să transporte mai mult de doisprezece pasageri, şi prezenta Convenţie este aplicabilă, orice transportator care execută efectiv transportul, în parte sau în întregime, trebuie să aibă o asigurare sau o altă garanţie financiară, cum ar fi o garanţie acordată de o bancă sau o instituţie financiară similară, în scopul acoperirii răspunderii ce îi revine în caz de deces sau vătămare corporală a pasagerilor, prevăzute de prezenta Convenţie. Limita asigurării obligatorii sau a altei garanţii financiare trebuie să fie de cel puţin 250.000 de unităţi de cont pe pasager, pentru fiecare caz în parte.

2. După ce autoritatea competentă a unui Stat parte s-a asigurat de îndeplinirea cerinţelor de la alineatul 1, fiecărei nave i se emite un certificat care să ateste că o asigurare sau o altă garanţie financiară este în vigoare în conformitate cu dispoziţiile prezentei Convenţii. În cazul unei nave

SECRETARIAT

înmatriculate într-un Stat parte, acest certificat se emite sau se vizează de către autoritatea competentă a Statului de înmatriculare a navei; în cazul unei nave neînmatriculate într-un Stat parte, certificatul poate fi emis sau vizat de autoritatea competentă a oricărui Stat parte. Acest certificat trebuie să corespundă modelului prezentat în anexa la prezenta Convenţie şi să cuprindă următoarele informaţii:

(a) denumirea navei, numărul sau literele distinctive şi portul de înmatriculare;

(b) denumirea şi locul principal de activitate al transportatorului care execută efectiv transportul, în parte sau în întregime;

(c) numărul IMO de identificare a navei;

(d) tipul şi durata garanţiei;

(e) denumirea şi locul principal de activitate al asigurătorului sau al altei persoane care acordă garanţia financiară şi, dacă este cazul, locul de activitate unde a fost perfectată asigurarea sau o altă garanţie financiară; şi

(f) termenul de valabilitate a certificatului, care nu trebuie să depăşească termenul de valabilitate a asigurării sau a altei garanţii financiare.

3.

(a) Un Stat parte poate autoriza o instituţie sau o organizaţie recunoscută de către acesta să emită certificatul. Această instituţie sau organizaţie trebuie să informeze Statul respectiv cu privire la emiterea fiecărui certificat. În orice caz, Statul parte are obligaţia de a garanta în totalitate caracterul complet şi exact al certificatului astfel emis şi de a lua măsurile necesare pentru îndeplinirea acestei obligaţii.

(b) Un Stat parte notifică Secretarul general despre următoarele:

(i) responsabilităţile specifice şi condiţiile competenţei delegate unei instituţii sau unei organizaţii recunoscute de către Statul parte;

(ii) retragerea competenţei respective; şi

(iii) data intrării în vigoare a acestei competenţe sau a retragerii acesteia.

O competenţă delegată nu intră în vigoare mai devreme de trei luni de la data notificării în acest sens a Secretarului general.

(c) Instituţia sau organizaţia autorizată să emită certificate în conformitate cu acest alineat trebuie, cel puţin, să fie autorizată şi să retragă aceste certificate atunci când condiţiile stabilite pentru emiterea lor nu mai sunt îndeplinite. În toate cazurile, instituţia sau organizaţia trebuie să informeze Statul în numele căruia a fost emis certificatul despre retragerea acestuia

4. Certificatul se întocmeşte în limba sau în limbile oficiale ale Statului emitent. În cazul în care limba folosită este alta decât engleza, franceza sau spaniola, textul trebuie să includă şi o traducere în una dintre aceste limbi; dacă Statul respectiv decide astfel, versiunea în limba sa oficială poate fi omisă.

5. Certificatul este păstrat la bordul navei, iar o copie a acestuia se depune la autorităţile care ţin registrul de înmatriculare a navei sau, în cazul în care nava nu este înmatriculată într-un Stat parte, la autoritatea Statului care emite sau vizează certificatul.

SECRETARIAT

6. O asigurare sau o altă garanţie financiară nu îndeplineşte cerinţele prezentului articol dacă poate înceta să producă efecte din alte cauze decât expirarea termenului de valabilitate a asigurării sau a garanţiei specificate în certificat, înainte de trei luni de la data transmiterii autorităţilor menţionate la alineatul 5 a notificării privind expirarea acestuia, în cazul în care certificatul nu a fost predat autorităţilor în cauză sau nu a fost emis un certificat nou în termenul menţionat. Dispoziţiile precedente se aplică, de asemenea, oricărei modificări în urma căreia asigurarea sau garanţia financiară nu mai îndeplineşte cerinţele prezentului articol.

7. Statul de înmatriculare a navei stabileşte, în conformitate cu dispoziţiile prezentului articol, condiţiile de emitere şi de valabilitate a certificatului.

8. Nicio dispoziţie a acestei Convenţii nu trebuie interpretată ca împiedicând un Stat parte să se bazeze pe informaţiile obţinute de la alte State, de la Organizaţie sau de la alte organizaţii internaţionale, referitoare la situaţia financiară a asigurătorilor sau a altor furnizori de garanţii financiare în sensul prezentei Convenţii. În astfel de cazuri, Statul parte care se bazează pe informaţiile respective nu îşi poate declina răspunderea ce îi revine în calitate de Stat care a emis certificatul.

9. Certificatele emise sau vizate sub responsabilitatea unui Stat parte sunt acceptate de celelalte State părţi în sensul prezentei Convenţii şi sunt considerate de către alte State părţi ca având aceeaşi valoare ca şi certificatele emise sau vizate de ele, chiar dacă sunt emise sau vizate pentru o navă care nu este înmatriculată într-un Stat parte. Un Stat parte poate solicita, în orice moment, consultarea cu Statul care a emis sau care a vizat certificatul, în cazul în care consideră că asigurătorul sau garantul indicat în certificatul de asigurare nu este capabil, din punct de vedere financiar, să îndeplinească obligaţiile impuse de prezenta Convenţie.

10. Orice cerere de despăgubire acoperită de asigurare sau de o altă garanţie financiară, în temeiul prezentului articol, poate fi formulată direct împotriva asigurătorului sau a altei persoane care acordă garanţie financiară. În acest caz, suma menţionată la alineatul 1 constituie limita răspunderii asigurătorului sau a altei persoane care acordă garanţie financiară, chiar dacă transportatorul sau transportatorul efectiv nu au dreptul la o limitare a răspunderii. Pârâtul poate utiliza modalităţile de apărare pe care transportatorul menţionat la alineatul 1 are dreptul să le folosească în conformitate cu prezenta Convenţie (cu excepţia celor legate de faliment sau lichidare). Pârâtul poate, de asemenea, invoca în apărarea sa faptul că prejudiciul a fost cauzat de fapta intenţionată a asiguratului, dar nu poate invoca orice alt mijloc de apărare pe care ar fi avut dreptul să-l invoce într-o acţiune intentată de asigurat împotriva pârâtului. În orice caz, pârâtul are dreptul să solicite ca transportatorul şi transportatorul efectiv să fie introduşi în cauză.

11. Orice sumă provenită dintr-o asigurare sau altă garanţie financiară menţinută în conformitate cu alineatul 1 trebuie să fie disponibilă exclusiv pentru acordarea despăgubirilor revendicate în temeiul prezentei Convenţii şi orice plăţi efectuate din aceste sume reduc valoarea oricărei răspunderi care apare în temeiul acestei Convenţii cu valoarea sumelor achitate.

12. Un Stat parte nu trebuie să permită niciodată ca o navă aflată sub pavilionul său şi căreia i se aplică prezentul articol să opereze, dacă acesteia nu i-a fost emis un certificat în conformitate cu alineatul 2 sau 15.

13. În conformitate cu dispoziţiile prezentului articol, fiecare Stat parte trebuie să asigure ca, în conformitate cu legislaţia sa internă, asigurarea sau o altă garanţie financiară, în limitele specificate la alineatul 1, să fie în vigoare pentru fiecare navă autorizată să transporte mai mult de doisprezece pasageri, indiferent de locul de înmatriculare, care intră în sau iese dintr-un port aflat pe teritoriul său, în măsura în care se aplică prezenta Convenţie.

SECRETARIAT

14. Fără a aduce atingere dispoziţiilor alineatului 5, un Stat parte poate să notifice Secretarul general despre faptul că, în sensul alineatului 13, nu este obligatoriu ca navele să aibă la bord sau să prezinte certificatul menţionat la alineatul 2 atunci când intră în sau ies dintr-un port aflat pe teritoriul său, cu condiţia ca Statul parte care a emis certificatul a notificat Secretarul general despre faptul că deţine, în format electronic, documente accesibile tuturor Statelor părţi, care atestă existenţa certificatului şi permit Statelor părţi să-şi îndeplinească obligaţiile ce decurg din alineatul 13.

15. Dacă o navă aflată în proprietatea unui Stat parte nu are o asigurare sau o altă garanţie financiară, dispoziţiile prezentului articol în acest sens nu se aplică faţă de nava respectivă, însă nava trebuie să aibă la bord un certificat emis de autorităţile competente din Statul de înmatriculare a navei, care să ateste faptul că nava se află în proprietatea Statului respectiv şi că răspunderea navei este acoperită în limita sumei prescrise în conformitate cu alineatul 1. Acest certificat trebuie să corespundă, cât mai fidel posibil, modelului prevăzut la alineatul 2.

Articolul 5

Bunurile de valoare

Transportatorul nu poartă răspundere pentru pierderea sau deteriorarea banilor, titlurilor negociabile, aurului, argintului, bijuteriilor, accesoriilor, operelor de artă sau a altor bunuri de valoare, cu excepţia cazului în care aceste bunuri de valoare au fost depozitate la transportator cu scopul convenit de a fi păstrate în siguranţă, caz în care transportatorul poartă răspundere în limita prevăzută la alineatul 3 din articolul 8, dacă nu a fost stabilită o altă limită mai mare în conformitate cu alineatul 1 din articolul 10.

Articolul 6

Vina pasagerului

Dacă transportatorul dovedeşte că decesul sau vătămarea corporală a pasagerului ori pierderea sau deteriorarea bagajelor acestuia au fost cauzate sau au avut loc din vina sau ca urmare a neglijenţei pasagerului, Instanţa sesizată poate exonera în totalitate sau parţial transportatorul de răspunderea acestuia, în conformitate cu legislaţia statului în care se află instanţa respectivă.

Articolul 7

Limita răspunderii pentru deces sau vătămare corporală

1. Răspunderea transportatorului pentru decesul sau vătămarea corporală a unui pasager în temeiul articolului 3 nu trebuie să depăşească în niciun caz 400.000 de unităţi de cont pe pasager pentru fiecare incident în parte. Dacă, în conformitate cu legislaţia statului în care se află instanţa sesizată, despăgubirile pot fi achitate eşalonat, suma totală a acestor plăţi eşalonate nu poate depăşi limita menţionată.

SECRETARIAT

2. Un Stat parte poate reglementa limita răspunderii menţionată la alineatul 1 prin dispoziţii specifice în legislaţia internă, cu condiţia ca limita răspunderii prevăzută la nivel naţional, dacă există, să nu fie inferioară celei prevăzute la alineatul 1. Un Stat parte, care aplică posibilitatea prevăzută în acest alineat, trebuie să informeze Secretarul general cu privire la limita răspunderii adoptată sau cu privire la faptul că nu există o astfel de limită.

Articolul 8

Limita răspunderii pentru pierderea sau deteriorarea bagajelor şi vehiculelor

1. Răspunderea transportatorului pentru pierderea sau deteriorarea bagajelor de cabină nu trebuie să depăşească în niciun caz 2.250 de unităţi de cont pe pasager pentru fiecare transport.

2. Răspunderea transportatorului pentru pierderea sau deteriorarea vehiculelor, inclusiv a tuturor bagajelor transportate în interiorul sau deasupra acestora, nu trebuie să depăşească în niciun caz 12.700 de unităţi de cont pe vehicul pentru fiecare transport.

3. Răspunderea transportatorului pentru pierderea sau deteriorarea altor bagaje decât cele menţionate la alineatele 1 şi 2 nu trebuie să depăşească în niciun caz 3.375 de unităţi de cont pe pasager pentru fiecare transport.

4. Transportatorul şi pasagerul pot conveni ca răspunderea transportatorului să fie redusă cu o sumă care să nu depăşească 330 de unităţi de cont în caz de deteriorare a unui vehicul şi 149 de unităţi de cont pe pasager în caz de pierdere sau deteriorare a altor bagaje, sumele respective fiind deduse din valoarea pierderii sau a despăgubirii.

Articolul 9

Unitatea de cont şi conversia

1. Unitatea de cont menţionată în prezenta Convenţie este Dreptul special de tragere, astfel cum este definit de Fondul Monetar Internaţional. Sumele menţionate la alineatul 1 din articolul 3, alineatul 1 din articolul 4^1, alineatul 1 din articolul 7 şi articolul 8 sunt convertite în moneda naţională a Statului în care se află instanţa sesizată, pe baza valorii monedei respective în raport cu Dreptul special de tragere la data hotărârii judiciare sau la o dată stabilită de comun acord de către părţi. Valoarea, în Drepturi speciale de tragere, a monedei naţionale a unui Stat parte care este membru al Fondului Monetar Internaţional se calculează în conformitate cu metoda de evaluare aplicată de Fondul Monetar Internaţional în vigoare la data respectivă pentru operaţiunile şi tranzacţiile sale. Valoarea, în Drepturi speciale de tragere, a monedei naţionale a unui Stat parte care nu este membru al Fondului Monetar Internaţional se calculează în modul stabilit de Statul parte respectiv.

2. Cu toate acestea, un Stat care nu este membru al Fondului Monetar Internaţional şi a cărui legislaţie nu permite aplicarea dispoziţiilor alineatului 1 poate, la data ratificării, acceptării, aprobării sau aderării la prezenta Convenţie, dar şi ulterior, să declare că Unitatea de cont prevăzută la alineatul 1 este egală cu 15 franci-aur. Francului-aur menţionat în acest alineat îi corespund şaizeci şi cinci miligrame şi jumătate de aur cu o fineţe de nouă sute la mie. Conversia francului-aur în moneda naţională se efectuează în conformitate cu legislaţia Statului respectiv.

3. Calculul menţionat în ultima frază de la alineatul 1 şi conversia menţionată la alineatul 2 se efectuează astfel încât, în măsura posibilă, să exprime în moneda naţională a Statului parte aceeaşi

SECRETARIAT

valoare reală pentru sumele prevăzute la alineatul 1 din articolul 3, alineatul 1 din articolul 4^1, alineatul 1 din articolul 7 şi articolul 8, astfel cum ar rezulta din aplicarea primelor trei fraze din alineatul 1. Statele comunică Secretarului general metoda de calcul în conformitate cu alineatul 1 sau rezultatul conversiei în conformitate cu alineatul 2, după caz, la depunerea instrumentului de ratificare, acceptare sau aprobare a prezentei Convenţii sau de aderare la aceasta şi de fiecare dată când are loc o schimbare a acestei metode de calcul sau a rezultatelor.

Articolul 10

Dispoziţii suplimentare privind limitele răspunderii

1. Transportatorul şi pasagerul pot conveni, în mod explicit şi în formă scrisă, asupra unor limite mai ridicate ale răspunderii decât cele prevăzute la articolele 7 şi 8.

2. Dobânzile aferente despăgubirilor şi cheltuielile de judecată nu sunt incluse în limitele răspunderii prevăzute la articolele 7 şi 8.

Articolul 11

Modalităţile de apărare şi limitele în cazul prepuşilor transportatorilor

În cazul intentării unei acţiuni împotriva unui prepus sau agent al transportatorului sau al transportatorului efectiv care decurge din despăgubirile menţionate în prezenta Convenţie, prepusul sau agentul respectiv are dreptul, dacă dovedeşte că a acţionat în limitele atribuţiilor sale de serviciu, să utilizeze aceleaşi modalităţi de apărare şi limite ale răspunderii pe care transportatorul sau transportatorul efectiv au dreptul să le invoce în temeiul prezentei Convenţii.

Articolul 12

Cumularea cererilor de despăgubire

1. Din momentul în care produc efecte, limitele răspunderii prevăzute la articolele 7 şi 8 se aplică sumei totale a despăgubirilor ce pot fi obţinute în urma tuturor revendicărilor legate de decesul sau vătămarea corporală a oricărui pasager sau legate de pierderea sau deteriorarea bagajelor acestuia.

2. În ceea ce priveşte transportul efectuat de transportatorul efectiv, suma totală ce poate fi obţinută de la transportator, transportatorul efectiv, prepuşii şi agenţii lor care acţionează în limitele atribuţiilor lor de serviciu nu depăşeşte suma maximă care poate fi imputată transportatorului sau transportatorului efectiv în temeiul prezentei Convenţii, însă niciuna dintre aceste persoane nu va purta răspundere pentru achitarea sumei care depăşeşte limita care îi este aplicabilă.

3. În orice caz în care un prepus sau agent al transportatorului sau al transportatorului efectiv poate, în conformitate cu articolul 11 din prezenta Convenţie, să invoce limitele răspunderii prevăzute la articolele 7 şi 8, suma totală a despăgubirilor care pot fi obţinute de la transportator sau, după caz, de la transportatorul efectiv şi prepusul sau agentul respectiv nu depăşeşte aceste limite.

Articolul 13

Pierderea dreptului la limitarea răspunderii

SECRETARIAT

1. Transportatorul nu are dreptul de a beneficia de limitele răspunderii, prevăzute la articolele 7 şi 8, precum şi la alineatul 1din articolul 10, dacă se dovedeşte că prejudiciul a fost cauzat de o acţiune sau de o omisiune comisă de transportator fie cu intenţia de a provoca prejudiciul respectiv, fie din imprudenţă şi fiind conştient că este probabil ca acesta să se producă.

2. Prepusul sau agentul transportatorului sau al transportatorului efectiv nu au dreptul de a beneficia de aceste limite, dacă se dovedeşte că prejudiciul a fost cauzat de o acţiune sau de o omisiune comisă de prepus sau de agent fie cu intenţia de a provoca prejudiciul respectiv, fie din imprudenţă şi fiind conştient că este probabil ca acesta să se producă.

Articolul 14

Temeiul acţiunilor

Nicio acţiune în despăgubire pentru decesul sau vătămarea corporală a unui pasager sau pentru pierderea sau deteriorarea bagajelor nu poate fi intentată împotriva transportatorului sau transportatorului efectiv altfel decât în temeiul prezentei Convenţii.

Articolul 15

Notificarea pierderii sau deteriorării bagajelor

1. Pasagerul va notifica în formă scrisă transportatorul sau agentul său:

(a) în caz de deteriorare aparentă a bagajelor:

(i) pentru bagajele de cabină, înaintea sau în momentul debarcării pasagerului;

(ii) pentru toate celelalte bagaje, înaintea sau în momentul predării lor;

(b) în caz de deteriorare a bagajelor care nu este aparentă sau în caz de pierdere a bagajelor, în termen de cincisprezece zile de la data debarcării, predării sau din momentul în care predarea ar fi trebuit să aibă loc.

2. Dacă pasagerul nu respectă dispoziţiile acestui articol, se consideră că, în lipsa probei contrariului, acesta a primit bagajele nedeteriorate.

3. Notificarea scrisă nu este necesară dacă starea bagajelor a fost obiectul unei constatări sau inspecţii comune efectuate în momentul primirii acestora.

Articolul 16

Termenul de prescripţie a acţiunilor

1. Orice acţiune pentru prejudicii cauzate de decesul sau vătămarea corporală a unui pasager sau pentru pierderea sau deteriorarea bagajelor se prescrie după un termen de doi ani.

2. Termenul de prescripţie se calculează astfel:

(a) în caz de vătămare corporală, începând cu data debarcării pasagerului;

SECRETARIAT

(b) în caz de deces intervenit în timpul transportului, începând cu data când pasagerul ar fi trebuit să debarce, iar în caz de vătămare corporală survenită în timpul transportului şi în urma căreia pasagerul a decedat după debarcare, începând cu data decesului, cu condiţia ca acest termen să nu depăşească trei ani de la data debarcării;

(c) în caz de pierdere sau deteriorare a bagajelor, începând cu data debarcării sau cu data la care debarcarea ar fi trebuit să aibă loc, în funcţie de data care este cea mai recentă.

3. Motivele suspendării sau întreruperii termenului de prescripţie sunt reglementate de legislaţia statului unde se află instanţa sesizată, însă, în niciun caz, o acţiune intentată în temeiul acestei Convenţii nu poate fi depusă după expirarea oricăruia dintre termenele de mai jos:

(a) un termen de cinci ani de la data debarcării pasagerului sau de la data la care debarcarea ar fi trebuit să aibă loc, în funcţie de care este cea mai recentă; sau, dacă această dată este anterioară,

(b) un termen de trei ani de la data când reclamantul a luat cunoştinţă sau ar fi trebuit, în mod rezonabil, să ia cunoştinţă de vătămarea corporală, pierderea sau prejudiciile provocate de incident.

4. Fără a aduce atingere dispoziţiilor de la alineatele 1, 2 şi 3 din prezentul articol, termenul de prescripţie poate fi prelungit printr-o declaraţie a transportatorului sau prin acordul părţilor după producerea incidentului care a dus la intentarea acţiunii. Atât declaraţia, cât şi acordul vor fi în formă scrisă.

Articolul 17

Instanţa competentă

1. O acţiune intentată în temeiul articolelor 3 şi 4 din prezenta Convenţie trebuie depusă, la discreţia reclamantului, la una dintre instanţele enumerate mai jos, cu condiţia ca instanţa respectivă să fie situată într-unul dintre Statele părţi la această Convenţie şi, în Statele în care pot fi sesizate mai multe instanţe cu mai multe competenţe jurisdicţionale posibile, în conformitate cu legislaţia internă a fiecărui Stat parte:

(a) instanţa din Statul în care se află reşedinţa permanentă sau locul principal de activitate al pârâtului; sau

(b) instanţa din Statul în care se află locul de plecare sau locul de destinaţie, conform contractului de transport; sau

(c) instanţa din Statul în care se află domiciliul sau reşedinţa permanentă a reclamantului, dacă pârâtul are un loc de activitate în Statul respectiv şi se află sub jurisdicţia acestuia; sau

(d) instanţa din Statul în care s-a încheiat contractul de transport, dacă pârâtul are un loc de activitate în Statul respectiv şi se află sub jurisdicţia acestuia.

2. Acţiunile intentate în temeiul articolului 4^1 din prezenta Convenţie trebuie depuse, la discreţia reclamantului, la una dintre instanţele competente pentru depunerea acţiunii împotriva transportatorului sau transportatorului efectiv, în conformitate cu alineatul 1.

3. După producerea incidentului care a cauzat prejudiciul, părţile pot conveni ca acţiunea pentru despăgubiri să fie depusă la orice jurisdicţie sau să fie supusă arbitrajului.

SECRETARIAT

Articolul 17[1]

Recunoaşterea şi executarea hotărârilor

1. Orice hotărâre judiciară pronunţată de o instanţă competentă în conformitate cu articolul 17, care este executorie în Statul de origine unde nu mai poate fi obiectul unei căi de atac ordinare, este recunoscută în toate celelalte State părţi, cu excepţia următoarelor cazuri:

(a) hotărârea judiciară a fost obţinută în mod fraudulos; sau

(b) pârâtul nu a fost înştiinţat într-un termen rezonabil şi nu a avut posibilitatea rezonabilă de a-şi susţine apărarea.

2. O hotărâre judiciară recunoscută în temeiul alineatului 1 este executorie în fiecare Stat parte de îndată ce sunt îndeplinite formalităţile necesare din Statul respectiv. Aceste formalităţi nu trebuie să permită reexaminarea pe fond a cazului.

3. Un Stat parte la prezenta Convenţie poate aplica alte norme pentru recunoaşterea şi executarea hotărârilor judiciare, cu condiţia ca acestea să aibă ca efect recunoaşterea şi executarea hotărârilor cel puţin în aceeaşi măsură ca şi în temeiul alineatelor 1 şi 2.

Articolul 18

Nulitatea dispoziţiilor contractuale

Este nulă şi neavenită orice dispoziţie contractuală stabilită înaintea producerii incidentului care a cauzat decesul sau vătămarea corporală a unui pasager sau pierderea sau deteriorarea bagajelor pasagerului, dispoziţia dată urmărind scopul de a exonera de răspundere orice persoană care poartă răspundere, în sensul prezentei Convenţii, faţă de pasager sau de a stabili o limită a răspunderii inferioară celei stabilite de această Convenţie, cu excepţia celei prevăzute la alineatul 4 din articolul 8, şi orice astfel de dispoziţie care urmăreşte scopul de a transfera sarcina de dovedire care îi revine transportatorului sau transportatorului efectiv sau care are drept efect restricţionarea opţiunilor prevăzute la alineatul 1 sau 2 din articolul 17; cu toate acestea, nulitatea acestei dispoziţii nu atrage nulitatea contractului de transport, care rămâne sub incidenţa dispoziţiilor prezentei Convenţii.

Articolul 19

Alte convenţii privind limitarea răspunderii

Prezenta Convenţie nu modifică drepturile sau obligaţiile transportatorului, ale transportatorului efectiv şi ale prepuşilor sau agenţilor acestora, prevăzute de convenţiile internaţionale privind limitarea răspunderii proprietarilor de nave maritime.

Articolul 20

Daunele nucleare

SECRETARIAT

Nicio răspundere nu apare în sensul prezentei Convenţii pentru prejudiciile cauzate de un accident nuclear:

(a) dacă operatorul unei instalaţii nucleare poartă răspundere pentru o astfel de daună în temeiul Convenţiei de la Paris din 29 iulie 1960 privind răspunderea civilă în domeniul energiei nucleare, astfel cum a fost modificată prin Protocolul adiţional din 28 ianuarie 1964, sau în temeiul Convenţiei de la Viena din 21 mai 1963 privind răspunderea civilă pentru daune nucleare sau în temeiul oricărui act de modificare sau Protocol în vigoare aferent acestora; sau

(b) dacă operatorul unei instalaţii nucleare poartă răspundere pentru o astfel de daună în conformitate cu legislaţia naţională care reglementează răspunderea pentru astfel de daune, cu condiţia ca legislaţia respectivă să fie, în toate privinţele, la fel de favorabilă persoanelor susceptibile de a suferi prejudicii ca şi Convenţia de la Paris sau Convenţiile de la Viena sau în temeiul oricărui act de modificare sau Protocol în vigoare aferent acestora.

Articolul 21

Transporturile comerciale efectuate de autorităţile publice

Prezenta Convenţie se aplică transporturilor comerciale efectuate de State sau Autorităţi publice în baza unor contracte de transport în sensul articolului 1.

Articolul 22

Declaraţia de neaplicare

1. Orice Parte poate să declare în formă scrisă, în momentul semnării, ratificării, acceptării, aprobării sau aderării la prezenta Convenţie, că nu va aplica dispoziţiile prezentei Convenţii în cazul în care pasagerul şi transportatorul au naţionalitatea acelei Părţi.

2. Orice declaraţie făcută în temeiul alineatului 1 din prezentul articol poate fi retrasă în orice moment printr-o notificare în formă scrisă adresată Secretarului general.

Articolul 22[1]

Dispoziţiile finale ale Convenţiei

Articolele 17-25 ale Protocolului din 2002 la Convenţia de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor şi al bagajelor lor constituie dispoziţiile finale ale acestei Convenţii. În prezenta Convenţie, referinţele la Statele părţi constituie referinţe la Statele părţi la acest Protocol.

DISPOZIŢII FINALE

SECRETARIAT

[Articolele 17-25 din Protocolul din 2002 la Convenţia de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor şi al bagajelor lor]

ARTICOLUL 17

Semnarea, ratificarea, acceptarea, aprobarea şi aderarea

1. Prezentul Protocol poate fi semnat la Sediul Organizaţiei în perioada 1 mai 2003 – 30 aprilie 2004, iar apoi rămâne deschis pentru aderare.

2. Statele îşi pot exprima acordul de a deveni parte la prezentul Protocol prin:

(a) semnare fără rezerve privind ratificarea, acceptarea sau aprobarea; sau

(b) semnare sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, urmată de ratificare, acceptare sau aprobare; sau

(c) aderare.

3. Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea se efectuează prin depunerea unui instrument în acest sens la Secretarul general.

4. Orice instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, depus după intrarea în vigoare a unui act de modificare a acestui Protocol referitor la toate Statele părţi actuale sau după efectuarea tuturor măsurilor necesare pentru intrarea în vigoare a actului de modificare referitoare la aceste State părţi, se consideră ca aplicându-se acestui Protocol astfel cum a fost modificat.

5. Un Stat nu trebuie să îşi exprime acordul de a deveni parte la prezentul Protocol fără a denunţa, în cazul în care este Parte la acesta:

(a) Convenţia de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor şi al bagajelor lor, încheiată la Atena la 13 decembrie 1974;

(b) Protocolul la Convenţia de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor şi al bagajelor lor, încheiat la Londra la 19 noiembrie 1976; şi

(c) Protocolul din 1990 pentru modificarea Convenţiei de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor şi al bagajelor lor, încheiat la Londra la 29 martie 1990,

cu efect de la data intrării în vigoare a prezentului Protocol pentru Statul respectiv în conformitate cu articolul 20.

ARTICOLUL 18

Statele cu mai multe sisteme de drept

1. Dacă un Stat are două sau mai multe unităţi teritoriale, în care sunt aplicabile sisteme de drept diferite în privinţa subiectelor abordate în acest Protocol, Statul respectiv poate declara, în momentul semnării, ratificării, acceptării, aprobării sau aderării, că prezentul Protocol se aplică tuturor unităţilor sale teritoriale sau doar uneia sau mai multora dintre acestea şi îşi poate modifica oricând declaraţia depunând o altă declaraţie.

MINISTERUL INFRASTRUCTURII ŞI DEZVOLTĂRII REGIONALE AL REPUBLICII MOLDOVA
SECRETARIAT

2. Orice astfel de declaraţie trebuie notificată Secretarului general şi trebuie să specifice clar unităţile teritoriale cărora li se aplică acest Protocol.

3. Dacă un Stat parte a făcut o astfel de declaraţie:

(a) referinţele la Statul de înmatriculare a unei nave şi, în ceea ce priveşte certificatul de asigurare obligatorie, la Statul care l-a emis sau vizat, se interpretează ca referinţe la unitatea teritorială respectivă în care este înmatriculată nava şi care emite sau vizează certificatul;

(b) referinţele la dispoziţiile legislaţiei interne, la limita naţională a răspunderii şi la moneda naţională se interpretează ca referinţe la dispoziţiile legislaţiei, la limita de răspundere şi la moneda unităţii teritoriale în cauză; şi

(c) referinţele la instanţele şi la hotărârile judiciare care trebuie recunoscute în Statele părţi se interpretează ca referinţe la instanţe şi, respectiv, hotărâri judiciare care trebuie recunoscute în unitatea teritorială respectivă.

ARTICOLUL 19

Organizaţiile regionale de integrare economică

1. O Organizaţie regională de integrare economică, formată din State suverane care i-au transferat competenţe referitoare la anumite subiecte reglementate de prezentul Protocol, poate semna, ratifica, accepta, aproba sau adera la acest Protocol. O Organizaţie regională de integrare economică, care este Parte la acest Protocol, are drepturile şi obligaţiile unui Stat parte, în măsura în care această Organizaţie regională de integrare economică are competenţe în privinţa anumitor subiecte reglementate de prezentul Protocol.

2. Atunci când îşi exercită dreptul de vot în domenii în care este competentă, o Organizaţie regională de integrare economică dispune de un număr de voturi egal cu numărul Statelor sale membre care sunt Părţi la prezentul Protocol şi care i-au transferat competenţe în domeniile respective. O Organizaţie regională de integrare economică nu îşi poate exercita dreptul de vot atunci când Statele sale membre şi-l exercită şi invers.

3. În cazul în care numărul Statelor părţi este relevant în prezentul Protocol, inclusiv, printre altele, în articolele 20 şi 23 din acesta, Organizaţia regională de integrare economică nu este considerată ca Stat parte suplimentar pe lângă Statele membre ale sale care sunt State părţi.

4. În momentul semnării, ratificării, acceptării, aprobării sau aderării, Organizaţia regională de integrare economică trebuie să adreseze Secretarului general o declaraţie în care să se specifice subiectele reglementate de prezentul Protocol cu privire la care i-au fost transferate competenţe de către Statele membre semnatare ale sale sau Părţile la prezentul Protocol, precum şi orice alte restricţii relevante în raport cu domeniul competenţelor respective. Organizaţia regională de integrare economică trebuie să notifice fără întârziere Secretarul general despre orice modificare în repartizarea competenţelor specificate în declaraţia menţionată în prezentul alineat, inclusiv despre transferurile noi de competenţe. Orice astfel de declaraţii vor fi comunicate de către Secretarul general în conformitate cu articolul 24 din prezentul Protocol.

5. Statele părţi, care sunt State membre ale unei Organizaţii regionale de integrare economică, care la rândul ei este Parte la prezentul Protocol, se consideră că au competenţe în toate domeniile reglementate de prezentul Protocol cu privire la care transferurile de competenţe către Organizaţie în temeiul alineatului 4 nu au fost declarate sau notificate în mod explicit.

ARTICOLUL 20

Intrarea în vigoare

1. Prezentul Protocol intră în vigoare la douăsprezece luni de la data la care cele 10 State fie l-au semnat fără rezerve privind ratificarea, acceptarea sau aprobarea, fie au depus la Secretarul general instrumentele de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare.

2. Pentru orice Stat care ratifică, acceptă, aprobă sau aderă la prezentul Protocol după ce condiţiile de intrare în vigoare prevăzute la alineatul 1 au fost îndeplinite, prezentul Protocol intră în vigoare la trei luni după data depunerii instrumentului corespunzător de către Statul respectiv, dar nu înainte de intrarea în vigoare a prezentului Protocol, în conformitate cu alineatul 1.

ARTICOLUL 21

Denunţarea

1. Prezentul Protocol poate fi denunţat de orice Stat parte, în orice moment după data la care intră în vigoare pentru Statul parte respectiv.

2. Denunţarea se efectuează prin depunerea unui instrument în acest sens la Secretarul general.

3. Denunţarea intră în vigoare după douăsprezece luni sau într-un termen mai lung, specificat în instrumentul de denunţare, de la depunerea acestuia la Secretarul general.

4. Între Statele părţi la prezentul Protocol, denunţarea de către oricare dintre ele a Convenţiei, în conformitate cu articolul 25 din aceasta, nu trebuie interpretată în niciun caz ca o denunţare a Convenţiei astfel cum a fost revizuită prin prezentul Protocol.

ARTICOLUL 22

Revizuirea şi modificarea

1. Organizaţia poate convoca o Conferinţă în scopul revizuirii sau modificării prezentului Protocol.

2. Organizaţia poate convoca o Conferinţă a Statelor părţi la prezentul Protocol în scopul revizuirii sau modificării acestuia, la cererea a cel puţin o treime dintre Statele părţi.

ARTICOLUL 23

Modificarea limitelor

1. Fără a aduce atingere dispoziţiilor articolului 22, procedura specială prevăzută în acest articol se aplică doar în scopul modificării limitelor prevăzute la alineatul 1 din articolul 3, alineatul 1 din articolul 4^1, alineatul 1 din articolul 7 şi articolul 8 din Convenţie, astfel cum a fost revizuită prin prezentul Protocol.

2. La cererea a cel puţin jumătate, dar în niciun caz nu mai puţin de şase, dintre Statele părţi la prezentul Protocol, orice propunere de modificare a limitelor, inclusiv a sumelor cu care răspunderea poate fi redusă, specificate la alineatul 1 din articolul 3, alineatul 1 din articolul 4^1 alineatul 1 din articolul 7 şi articolul 8 din Convenţie, astfel cum a fost revizuită prin prezentul

SECRETARIAT

Protocol, este comunicată de către Secretarul general tuturor Statelor membre ale Organizaţiei şi tuturor Statelor părţi.

3. Orice modificare propusă şi comunicată după cum este prevăzut anterior este prezentată Comitetului juridic al Organizaţiei (denumit în continuare „Comitetul juridic") spre examinare, după cel puţin şase luni de la data comunicării sale.

4. Toate Statele părţi la Convenţie, astfel cum a fost revizuită prin prezentul Protocol, fie că sunt sau nu State membre ale Organizaţiei, au dreptul să participe la lucrările Comitetului juridic în vederea examinării şi adoptării modificărilor.

5. Modificările se adoptă cu o majoritate de două treimi din numărul Statelor părţi la Convenţie, astfel cum a fost revizuită prin prezentul Protocol, prezente şi cu drept de vot în cadrul Comitetului juridic, lărgit în conformitate cu alineatul 4, cu condiţia ca cel puţin jumătate din numărul Statelor părţi la Convenţie, astfel cum a fost revizuită prin prezentul Protocol, să fie prezente în momentul votării.

6. În cazul în care hotărăşte cu privire la o propunere de modificare a limitelor, Comitetul juridic ţine cont de experienţa acumulată în privinţa incidentelor şi, în special, de valoarea prejudiciilor care rezultă în urma acestora, de fluctuaţiile valorice ale monedei şi efectul modificării propuse asupra costului asigurării.

7.

(a) Nicio modificare a limitelor în temeiul prezentului articol nu poate fi examinată înainte de expirarea unui termen de cinci ani de la data la care prezentul Protocol a fost deschis pentru semnare şi nici într-un termen mai scurt de cinci ani de la data intrării în vigoare a unei modificări anterioare, adoptate în temeiul prezentului articol.

(b) Nicio limită nu poate fi majorată astfel încât să depăşească valoarea corespunzătoare limitei stabilite în Convenţie, astfel cum a fost revizuită prin prezentul Protocol, majorată cu şase la sută pe an, calculată ca dobândă compusă de la data la care prezentul Protocol a fost deschis pentru semnare.

(c) Nicio limită nu poate fi majorată astfel încât să depăşească valoarea corespunzătoare limitei stabilite în Convenţie, astfel cum a fost revizuită prin prezentul Protocol, înmulţită cu trei.

8. Organizaţia notifică despre orice modificare adoptată în conformitate cu alineatul 5 toate Statele părţi. Modificarea se consideră acceptată la sfârşitul unei perioade de optsprezece luni de la data notificării, cu excepţia cazului în care, în această perioadă, cel puţin un sfert din Statele care erau State părţi la data adoptării modificării anunţă Secretarul general că nu acceptă modificarea, caz în care modificarea este respinsă şi nu produce niciun efect.

9. O modificare considerată ca fiind acceptată în conformitate cu alineatul 8 intră în vigoare după optsprezece luni de la acceptarea sa.

10. Toate Statele părţi sunt obligate să respecte modificarea, în cazul în care nu denunţă prezentul Protocol în conformitate cu alineatele 1 şi 2 din articolul 21, cu cel puţin şase luni înainte de intrarea în vigoare a modificării. O astfel de denunţare produce efecte din momentul intrării în vigoare a modificării.

11. În cazul în care o modificare a fost adoptată, însă perioada de optsprezece luni pentru acceptarea acesteia încă nu a expirat, un Stat care devine Stat parte în această perioadă este obligat să respecte modificarea dacă aceasta intră în vigoare. Un Stat care devine Stat parte după această perioadă este obligat să respecte o modificare acceptată în conformitate cu alineatul 8. În cazurile

menţionate în prezentul alineat, o modificare devine obligatorie pentru un Stat în momentul în care modificarea intră în vigoare sau în momentul în care prezentul Protocol intră în vigoare pentru Statul respectiv, dacă aceasta survine mai târziu.

ARTICOLUL 24

Depozitarul

1. Prezentul Protocol şi orice modificări adoptate în conformitate cu articolul 23 se depun la Secretarul general.

2. Secretarul general:

(a) informează Statele care au semnat sau au acceptat acest Protocol în legătură cu:

(i) fiecare semnare nouă sau depunere a unui instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, ca şi data acestora;

(ii) fiecare declaraţie sau comunicare în conformitate cu alineatele 2 şi 3 din articolul 9, alineatul 1 din articolul 18 şi alineatul 4 din articolul 19 din Convenţie astfel cum a fost revizuită prin prezentul Protocol;

(iii) intrarea în vigoare a prezentului Protocol;

(iv) orice propunere de modificare a limitelor stabilite în conformitate cu alineatul 2 din articolul 23 din prezentul Protocol;

(v) orice modificare adoptată în conformitate cu alineatul 5 din articolul 23 din prezentul Protocol;

(vi) orice modificare considerată ca fiind acceptată în conformitate cu alineatul 8 din articolul 23 din prezentul Protocol, precum şi data la care această modificare intră în vigoare în conformitate cu alineatele 9 şi 10 din articolul respectiv;

(vii) depunerea oricărui instrument de denunţare a prezentului Protocol, împreună cu data depunerii acestuia şi data de la care denunţarea intră în vigoare;

(viii) orice comunicare prevăzută de orice articol din prezentul Protocol;

(b) transmite copii certificate conforme ale prezentului Protocol tuturor Statelor care au semnat prezentul Protocol sau au aderat la acesta.

3. De îndată ce prezentul Protocol intră în vigoare, textul acestuia se transmite de către Secretarul general la Secretariatul Organizaţiei Naţiunilor Unite, pentru înregistrare şi publicare în conformitate cu articolul 102 din Carta Naţiunilor Unite.

ARTICOLUL 25

Regimul lingvistic

Prezentul Protocol este întocmit într-un singur exemplar original, în limbile arabă, chineză, engleză, franceză, rusă şi spaniolă, toate textele fiind autentice în aceeaşi măsură.

MINISTERUL INFRASTRUCTURII ŞI DEZVOLTĂRII REGIONALE AL REPUBLICII MOLDOVA
SECRETARIAT

ÎNCHEIAT LA LONDRA la întâi noiembrie 2002.

DREPT CONFIRMARE, subsemnaţii, fiind autorizaţi în mod corespunzător de guvernele lor respective, au semnat prezentul Protocol.

MINISTERUL INFRASTRUCTURII ŞI DEZVOLTĂRII REGIONALE AL REPUBLICII MOLDOVA
SECRETARIAT

ANEXĂ

CERTIFICAT DE ASIGURARE SAU ALT TIP DE GARANȚIE FINANCIARĂ PRIVIND RĂSPUNDEREA ÎN CAZ DE DECES SAU VĂTĂMARE CORPORALĂ A PASAGERILOR

Emis în conformitate cu dispozițiile articolului 4^1 din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor

Denumirea navei	Numărul sau literele distinctive	Numărul IMO de identificare a navei	Portul de înmatriculare	Denumirea și adresa completă a locului principal de activitate al transportatorului care execută efectiv transportul

Prin prezentul certificat se adevereşte faptul că pentru nava menționată mai sus există o poliță de asigurare valabilă sau o altă garanție financiară conformă cu cerințele articolului 4^1 din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor.

Tipul garanției .....

Durata garanției .....

Denumirea și adresa asigurătorului (asigurătorilor) și/sau ale garantului (garanților)

Denumirea .....

Adresa .....
.....

Prezentul certificat este valabil până la .....

Emis sau vizat de Guvernul .....
.....

(Denumirea completă a Statului)

SAU

Următorul text se folosește în cazul în care un Stat parte aplică dispozițiile alineatului 3 din articolul 4^1 :

Prezentul certificat este emis sub autoritatea Guvernului .....
(denumirea completă a Statului) de către ..... (denumirea instituției sau a organizației)

....., ...

(locul) (data)

.....
(Semnătura și funcția persoanei oficiale care emite sau vizează certificatul)

SECRETARIAT

Note explicative:

1. La dorinţă, pe lângă denumirea Statului se poate indica şi denumirea autorităţii publice competente din ţara în care este emis Certificatul.
2. Dacă suma totală a garanţiei provine din mai multe surse, trebuie indicată suma provenită din fiecare sursă.
3. Dacă garanţia este acordată sub mai multe forme, acestea trebuie enumerate.
4. La rubrica „Durata garanţiei" trebuie precizată data de la care garanţia produce efecte.
5. La rubrica „Adresa" a asigurătorului (asigurătorilor) şi/sau a garantului (garanţilor) trebuie indicat locul principal de activitate al asigurătorului (asigurătorilor) şi/sau al garantului (garanţilor). Dacă este cazul, trebuie indicat şi locul de activitate unde a fost perfectată asigurarea sau garanţia.

SECRETARIAT

COPIE CERTIFICATĂ CONFORMĂ a Convenţiei de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor şi al bagajelor lor din 2002 (text consolidat al Convenţiei de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor şi al bagajelor lor din 1974 şi Protocolul din 2002 la Convenţie), al cărei original este depus la Secretarul general al Organizaţiei Maritime Internaţionale.

Pentru Secretarul general al Organizaţiei Maritime Internaţionale

/semnătura/

Londra, 17.08.2004

Prin prezenta confirm că textul alăturat este o copie autentică de pe Convenţia de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor şi al bagajelor lor, adoptată în 2002, originalul căreia este depozitat la Arhiva Tratatelor a Ministerului Afacerilor Externe.

/semnătura/

Anatol CEBUC
Şef al Direcţiei Drept Internaţional a
Ministerului Afacerilor Externe

Prin prezenta confirm că textul alăturat este traducerea oficială de pe Convenţia de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor şi al bagajelor lor, adoptată în 2002, copia certificată a căruia este depozitată la Arhiva Tratatelor a Ministerului Afacerilor Externe.

Anatol CEBUC
Şef al Direcţiei Drept Internaţional a
Ministerului Afacerilor Externe