

# CONVENȚIA din 1978

Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare, 1978\*)

EMITENT • CONSILIUL DE STAT

Publicat în BULETINUL OFICIAL nr. 95 din 28 noiembrie 1981

Data intrării în vigoare 28-11-1981

Notă \*) Traducere

PREAMBUL

Statele părți la prezenta convenție,  
recunoscind utilitatea elaborării de comun acord a anumitor reguli privind transportul de mărfuri pe mare,  
au hotărât să încheie o convenție în acest scop și au convenit asupra celor ce urmează:

## Partea I Prevederi generale

### Articolul 1

Definiții

În prezenta convenție:

1. căraș înseamnă orice persoană care (sau în numele căreia) a încheiat un contract de transport de mărfuri pe mare cu un încărcător;
2. căraș efectiv înseamnă orice persoană căreia i s-a încredințat, de către căraș, efectuarea parțială sau în întregime a unui transport de mărfuri și include orice altă persoană căreia i s-a încredințat o astfel de sarcină;
3. încărcător înseamnă orice persoană de către care sau în numele căreia sau din autorizarea căreia s-a încheiat cu cărașul un contract de transport de mărfuri pe mare, sau orice persoană de către care sau în numele căreia sau din autorizarea căreia mărfurile sînt în mod efectiv predate cărașului în legătură cu contractul de transport pe mare;
4. destinatar înseamnă persoana îndreptată să preia mărfurile;
5. termenul mărfuri include și animalele vii; în cazul cînd mărfurile sînt grupate într-un container, pe o paletă sau pe o alta unitate similară de transport sau în cazul cînd mărfurile sînt ambalate, termenul mărfuri include aceste unități de transport sau ambalaje, dacă sînt puse la dispoziție de către încărcător;
6. contract de transport pe mare înseamnă orice contract prin care cărașul se obliga, contra plății unui navlu, să transporte mărfuri pe mare de la un port la altul; în orice caz, un contract care implica, pe lîngă transportul pe mare, și transportul cu alte mijloace, este considerat contract de transport pe mare în sensul prezentei convenții numai în măsura în care are legătură cu transportul pe mare;
7. conosament înseamnă un document care face dovada unui contract de transport pe mare și a preluării sau încărcării mărfurilor de către căraș, prin care cărașul se obliga să livreze mărfurile contra prezentării acestui document. O astfel de obligație se realizează prin prevederea expresă din document ca mărfurile să fie livrate la ordinul unei persoane nominalizate, la ordin, sau la purtător;
8. în scris include, printre altele, telegrama și telex.

### Articolul 2

Domeniul de aplicare

1. Prevederile prezentei convenții se aplică la toate contractele de transport pe mare între două state diferite, dacă:
  - a) portul de încărcare prevăzut în contractul de transport pe mare este situat într-un stat contractant, sau
  - b) portul de descărcare prevăzut în contractul de transport pe mare este situat într-un stat contractant, sau
  - c) unul dintre porturile facultative de descărcare prevăzut în contractul de transport pe mare este portul efectiv de descărcare și este situat într-un stat contractant, sau
  - d) conosamentul sau alt document care face dovada contractului de transport pe mare este emis într-un stat contractant, sau
  - e) conosamentul sau alt document care face dovada contractului de transport pe mare stipulează ca prevederile prezentei convenții sau legislația oricărui stat care le aplica guvernează contractul.
2. Prevederile prezentei convenții se aplică independent de naționalitatea navei, a cărașului, a cărașului efectiv, a încărcătorului, a destinatarului sau a oricărei persoane interesate.
3. Prevederile prezentei convenții nu se aplică contractelor de navlosire. Totuși, în cazul cînd se emite un conosament ca urmare a unui contract de navlosire, prevederile convenției se aplică la un astfel de conosament în cazul în care acesta reglementează relațiile dintre căraș și deținătorul conosamentului, dacă acesta din urma nu este și navlositor.

4. Atunci cînd un contract stipulează ca în viitor transportul mărfurilor se va face prin expediții succesive, într-o perioadă convenită, prevederile prezentei convenții se vor aplica la fiecare expediție. Cu toate acestea, atunci cînd un transport se execută potrivit unui contract de navlosire, se aplică prevederilor pct. 3 al prezentului articol.

### Articolul 3

Interpretarea convenției

În interpretarea și aplicarea prevederilor prezentei convenții se va ține seama de caracterul ei internațional și de necesitatea de a promova uniformitatea.

## Partea A II-A RĂSPUNDEREA CĂRĂUȘULUI

### Articolul 4

Durata răspunderii

1. Răspunderea cărăușului pentru mărfuri în baza acestei convenții acoperă perioada în care mărfurile sînt în grija sa la portul de încărcare, pe timpul transportului și la portul de descărcare.

2. În sensul pct. 1 al acestui articol, mărfurile sînt considerate în grija cărăușului:

**a)** din momentul cînd acesta le preia de la:

**i)** încărcător sau de la o persoană care acționează în numele acestuia, sau

**ii)** o autoritate sau o alta terta persoană căreia, potrivit legii sau reglementărilor aplicabile în portul de încărcare, mărfurile trebuie predate pentru încărcare;

**b)** pînă în momentul cînd cărăușul livrează mărfurile:

**i)** prin predarea mărfurilor destinatarului, sau

**ii)** în cazurile cînd destinatarul nu primește mărfurile de la cărăuș, prin punerea lor la dispoziția destinatarului în conformitate cu contractul sau legea, sau cu practicile ce se aplică în portul de descărcare, sau

**iii)** prin predarea mărfurilor unei autorități sau unei terțe părți căreia, potrivit legii sau reglementărilor aplicabile în portul de descărcare, trebuie predate mărfurile.

3. La pct. 1 și 2 ale prezentului articol, referirea la cărăuș sau destinatar include, în afară de cărăuș sau destinatar, și pe prepușii sau mandatarii acestora.

### Articolul 5

Temeiul răspunderii

1. Cărăușul este răspunzător pentru daune rezultate din pierderea sau avarierea mărfurilor, precum și din intîrzierea în livrare, dacă împrejurarea care a cauzat pierderea, avarierea sau intîrzierea s-a produs în timpul cît mărfurile se aflau în grija sa în sensul art. 4, dacă nu dovedește ca el, prepușii sau mandatarii săi au luat toate măsurile care se cereau în mod rezonabil să fie luate pentru a evita apariția și consecințele acestei împrejurări.

2. Se considera întîrziere a livrării atunci cînd mărfurile nu au fost livrate la portul de descărcare prevăzut în contractul de transport maritim în termenul convenit în mod expres sau, în lipsa unui asemenea acord, într-un termen ce poate fi în mod rezonabil pretins unui cărăuș, diligent, avînd în vedere împrejurările de fapt.

3. Persoana îndreptățită să facă o reclamație pentru pierderea mărfurilor poate considera mărfurile ca pierdute dacă acestea nu au fost livrate, așa cum prevede art. 4, în termen de 60 de zile consecutive de la expirarea termenului de livrare conform pct. 2 al prezentului articol.

4. a) Cărăușul este răspunzător:

**i)** pentru pierderea sau avariile provocate mărfurilor sau pentru intîrzierea în livrare cauzată de incendiu, dacă reclamantul dovedește ca incendiul a rezultat dintr-o greșeală sau dintr-o neglijența a cărăușului, a prepușilor sau mandatarilor săi;

**ii)** pentru pierderea, avariile sau întîrzierile în livrarea mărfurilor pentru care reclamantul dovedește ca sînt un rezultat al culpei sau al neglijenței cărăușului, a prepușilor sau a mandatarilor săi în luarea tuturor măsurilor care pot fi pretinse în mod rezonabil pentru a stinge incendiul și a evita sau a limita consecințele acestuia.

**b)** În cazul cînd incendiul la bordul navei afectează mărfurile, dacă reclamantul sau cărăușul dorește, va fi efectuat un raport de expertiză, în conformitate cu practica transporturilor maritime, pentru determinarea cauzelor și a împrejurărilor ce au provocat incendiul, și o copie a raportului întocmit de expert va fi pusă, la cerere, la dispoziția cărăușului și a reclamantului.

5. În cazul transportului de animale vii, cărăușul nu este răspunzător de pierderile, daunele sau intîrzierea în livrare care rezultă din riscuri speciale inerente acestui fel de transport. Dacă cărăușul dovedește ca s-a conformat instrucțiunilor speciale care i-au fost date de către încărcător și ca, în împrejurările de fapt, pierderea, dăuna sau intîrzierea în livrare poate fi atribuită unor astfel de riscuri, se presupune ca pierderea, dăuna sau intîrzierea în livrare a fost astfel cauzată, dacă nu se face dovada ca pierderea, dăuna sau intîrzierea rezultă, în totalitate sau în parte, dintr-o culpa sau dintr-o neglijența a cărăușului, a prepușilor sau a mandatarilor săi.

6. Cărauşul nu este răspunzător, cu excepţia cazurilor de avarie comuna, când pierderea, avarierea sau intirzierea în livrare a apărut ca urmare a măsurilor luate pentru salvarea de vieţi omeneşti sau din măsuri rezonabile luate în vederea salvării bunurilor pe mare.

7. Atunci când culpa sau neglijenţa cărauşului, a prepuşilor sau a mandatarilor săi este combinata cu alte cauze de producere a pierderii, avarierii sau intirzierii în livrare, cărauşul este răspunzător numai în măsura în care pierderea, avarierea sau intirzierea în livrare se datorează unei astfel de culpe sau neglijente, cu condiţia ca el sa dovedească cuantumul pierderii, al avarierii sau al intirzierii în livrare care nu poate fi atribuit respectivei culpe sau neglijente.

## Articolul 6

### Limitele răspunderii

1. a) Răspunderea cărauşului pentru daune rezultate din pierderea sau avarierea produsă mărfurilor în conformitate cu prevederile art. 5 este limitată la o sumă echivalentă cu 835 de unităţi de cont pe colet sau alta unitate de transport, sau la 2,5 unităţi de cont pe kilogram de greutate bruta a mărfurilor pierdute sau avariate, oricare din ele este mai mare.

b) Răspunderea cărauşului pentru întârziere în livrare în conformitate cu prevederile art. 5 este limitată la un cuantum echivalent cu de doua ori şi jumătate valoarea navlului plătit pentru mărfurile livrate cu întârziere, dar care nu va depăşi navlul total plătit potrivit contractului de transport maritim al mărfurilor.

c) În nici un caz totalul responsabilităţii cărauşului potrivit subpunctelor a) şi b) ale prezentului articol nu va depăşi limitarea care ar fi stabilită conform subpunctului a) al prezentului articol pentru pierderea totală a mărfurilor la care o asemenea responsabilitate a apărut.

2. În scopul calculării cuantumului mai mare, conform pct. 1 a) al acestui articol, se vor aplica următoarele reguli:

a) În cazul când pentru gruparea mărfurilor se utilizează un container, paleta sau alta unitate similară de transport, enumerate în conosament, dacă este emis, sau în orice alt document făcînd dovada unui contract de transport maritim, acestea sînt considerate colete sau unităţi de transport.

Cu excepţia celor menţionate mai sus, mărfurile într-o astfel de unitate de transport sînt considerate o singura unitate de transport.

b) Atunci când însăşi unitatea de transport este pierdută sau avariata, aceasta este considerată ca o unitate distinctă dacă nu aparţine cărauşului sau nu este pusă la dispoziţie de către cărauş.

3. Prin unitate de cont se înţelege unitatea de cont menţionată în art. 26.

4. Cărauşul şi încărcătorul pot fixa, de comun acord, limite de răspundere superioare celor prevăzute în art. 1.

## Articolul 7

### Aplicarea la pretenţii necontractuale

1. Apărările şi limitarile răspunderii prevăzute în prezenta convenţie se aplică în orice acţiune împotriva cărauşului cu privire la pierderea sau avarierea mărfurilor ce fac obiectul contractului de transport maritim sau pentru intirzieri în livrare, indiferent dacă acţiunea este întemeiată pe răspunderea contractuală sau delictuala sau în alt mod.

2. Dacă aceasta acţiune este îndreptată împotriva unui prepus sau mandatar al cărauşului, acest prepus sau mandatar, dacă dovedeşte ca a acţionat în limitele angajamentului sau, este îndreptăţit să se prevaleze de apărările şi limitarile răspunderii pe care cărauşul este îndreptăţit să le invoce potrivit prezentei convenţii.

3. Cu excepţia prevederilor de la art. 8, suma totală a despăgubirilor datorate de cărauş şi de persoanele vizate la pct. 2 al prezentului articol nu va depăşi limitele răspunderii prevăzute în prezenta convenţie.

## Articolul 8

### Decăderea din dreptul la limitarea răspunderii

1. Cărauşul nu este îndreptăţit să beneficieze de limitarea răspunderii prevăzute la art. 6 dacă se dovedeşte ca pierderea, avarierea sau intirzierea în livrare a rezultat dintr-o acţiune sau omisiune a cărauşului comisă fie cu intenţia de a cauza aceasta pierdere, avariere sau întârziere, fie prin nechibzuinta şi cunoscînd ca o asemenea pierdere, avariere sau întârziere ar putea probabil să se producă.

2. Independent de prevederile pct. 2 al art. 7, un prepus sau un mandatar al cărauşului nu este îndreptăţit să beneficieze de limitarea răspunderii așa cum este prevăzută în art. 6, dacă se dovedeşte ca pierderea, avarierea sau intirzierea în livrare rezultă dintr-un act sau dintr-o omisiune a acestui prepus sau mandatar, comisă fie cu intenţia de a cauza o asemenea pierdere, avariere sau întârziere, fie prin nechibzuinta şi cunoscînd ca o asemenea pierdere, avariere sau întârziere ar putea probabil să se producă.

## Articolul 9

### Mărfuri transportate pe punte

1. Cărauşul este autorizat să transporte mărfurile pe punte numai dacă un asemenea transport se efectuează pe baza unui acord cu încărcătorul sau în conformitate cu uzanţele comerţului respectiv sau dacă este cerut de reglementări sau reguli statutare în vigoare.

2. Dacă cărauşul şi încarcătorul au convenit ca mărfurile vor fi sau ar putea fi transportate pe punte, cărauşul trebuie să insereze în conosament sau în orice alt document care face dovada contractului de transport maritim o declaraţie în acest sens. În lipsa unei asemenea declaraţii, cărauşul are sarcina de a dovedi ca s-a încheiat o asemenea înţelegere pentru transportul pe punte; cărauşul nu are însă dreptul de a invoca aceasta înţelegere faţă de un terţ, inclusiv faţă de un destinatar, care este deţinător de buna-credinţa al conosamentului.

3. Atunci cînd mărfurile au fost transportate pe punte contrar prevederilor pct. 1 al prezentului articol sau cînd cărauşul nu poate invoca o înţelegere privind transportul pe punte potrivit pct. 2 al prezentului articol, cărauşul, independent de prevederile pct. 1 al art. 5, este răspunzător de pierderea sau avarierea mărfurilor, ca şi de intirzierea în livrare care rezultă numai din transportul pe punte, iar întinderea răspunderii sale va fi stabilită conform prevederilor art. 6 sau art. 8 din prezenta convenţie, după caz.

4. Transportul mărfurilor efectuat pe punte, contrar unei înţelegeri exprese de transport sub punte, este considerat ca un act sau o omisiune a cărauşului în sensul art. 8.

#### Articolul 10

Răspunderea cărauşului şi a cărauşului efectiv

1. Cînd executarea transportului sau a unei părţi a acestuia a fost încredinţată unui cărauş efectiv, indiferent dacă contractul de transport maritim îi permite sau nu, cărauşul rămîne în orice caz răspunzător de întregul transport conform prevederilor prezentei convenţii. Cărauşul este răspunzător, pentru partea de transport efectuat de cărauşul efectiv, de actele şi omisiunile cărauşului efectiv şi de cele ale prepuşilor sau mandatarilor acestuia, care acţionează în cadrul atribuţiilor lor.

2. Toate prevederile prezentei convenţii care guvernează răspunderea cărauşului se aplică de asemenea şi răspunderii cărauşului efectiv pentru transportul efectuat de către el. Prevederile pct. 2 şi 3 ale art. 7 şi cele ale pct. 2 al art. 8 se aplică atunci cînd o acţiune este intentată împotriva unui prepus sau mandatar al cărauşului efectiv.

3. Orice înţelegere specială prin care cărauşul îşi asuma obligaţii ce nu îi incumba în virtutea prezentei convenţii sau renunţa la drepturi care îi sînt conferite prin prezenta convenţie are efecte faţă de cărauşul efectiv numai dacă acesta a fost de acord cu aceasta înţelegere în mod expres şi în scris. Chiar dacă cărauşul efectiv a fost sau nu de acord cu aceasta înţelegere, cărauşul rămîne în orice caz legat de obligaţiile sau renunţările rezultînd dintr-o asemenea înţelegere specială.

4. Dacă şi în măsura în care atît cărauşul, cît şi cărauşul efectiv, sînt responsabili, responsabilitatea lor este solidară.

5. Suma totală a despăgubirilor datorate de cărauş, de cărauşul efectiv şi de prepuşii şi mandatarii acestora nu poate depăşi limitele răspunderii prevăzute în prezenta convenţie.

6. Nici o prevedere din prezentul articol nu va aduce atingerea drepturilor de regres care pot exista între cărauş şi cărauşul efectiv.

#### Articolul 11

Transport cu cărauşi succesivi

1. Deosebit de prevederile pct. 1 al art. 1, cînd un contract de transport pe mare prevede în mod expres ca o parte anumită a transportului căruia i se aplică contractul respectiv va fi executată de o persoană desemnată, alta decît cărauşul, contractul poate, de asemenea, prevedea ca cărauşul nu este răspunzător de pierderea, avarierea sau intirzierea în livrare cauzate de o împrejurare care a avut loc în timp ce mărfurile se aflau în grija cărauşului efectiv pe durata acestei părţi a transportului. Totuşi, orice prevedere limitînd sau excluzînd o asemenea răspundere este fără efect dacă nici o procedură judiciară nu poate fi pornită împotriva cărauşului efectiv în faţa unui tribunal competent în conformitate cu pct. 1 şi 2 ale art. 21. Cărauşul are sarcina de a dovedi ca pierderea, avarierea sau intirzierea în livrare a fost cauzată de o astfel de împrejurare.

2. Cărauşul efectiv este răspunzător, în conformitate cu prevederile pct. 2 al art. 10, pentru pierderea, avarierea sau intirzierea în livrare cauzată printr-o împrejurare care s-a produs în timp ce mărfurile erau în grija sa.

## Partea A III-A RĂSPUNDEREA ÎNCĂRCĂTORULUI

#### Articolul 12

Regula generală

Încărcătorul nu este răspunzător de prejudiciul suferit de cărauş sau de cărauşul efectiv, nici de avarierea navei, decît dacă prejudiciul sau avarierea a fost provocată din culpa sau neglijenţa încărcătorului, a prepuşilor sau a mandatarilor acestuia. De asemenea, nici prepuşii sau mandatarii încărcătorului nu sînt răspunzători de pierdere sau avariere decît dacă ele au rezultat din culpa sau prin neglijenţa lor.

#### Articolul 13

Reguli speciale privind mărfurile periculoase

1. Încărcătorul trebuie să aplice pe mărfurile periculoase un marcaj sau o eticheta prin care se indica într-un mod corespunzător ca mărfurile sînt periculoase.
2. Cînd încărcătorul preda mărfuri periculoase cărauşului sau cărauşului efectiv, încărcătorul trebuie să-l informeze pe cărauş sau pe cărauşul efectiv, după caz, despre caracterul periculos al mărfurilor şi, dacă este necesar, asupra precautiilor ce trebuie luate. Dacă încărcătorul nu-şi îndeplineşte aceasta obligaţie şi dacă cărauşul sau cărauşul efectiv nu cunoaşte pe alta cale caracterul lor periculos:
  - a) încărcătorul este răspunzător faţă de cărauş şi faţă de orice alt cărauş efectiv pentru pierderea care rezultă din încărcarea acestor mărfuri, şi
  - b) mărfurile pot fi descărcate în orice moment, distruse sau făcute inofensive, după cum o cer împrejurările, fără plata unei compensări.
3. Prevederile pct. 2 al prezentului articol nu pot fi invocate de o persoană care, în timpul transportului, a luat în primire mărfurile cunoscînd ca ele sînt periculoase.
4. Dacă în cazurile cînd prevederile pct. 2 subpunctul b) din prezentul articol nu sînt aplicabile sau nu pot fi invocate, mărfurile periculoase devin un pericol efectiv pentru persoane sau bunuri, ele pot fi descărcate, distruse sau făcute inofensive, după cum o cer împrejurările, fără plata unei compensări, cu excepţia cazurilor cînd exista obligaţia de a contribui la avaria comuna sau cînd cărauşul este răspunzător în conformitate cu prevederile art. 5.

## Partea A IV-A

### DOCUMENTE DE TRANSPORT

#### Articolul 14

Emiterea conosamentului

1. Cînd mărfurile sînt luate în primire de către cărauş sau de către cărauşul efectiv, cărauşul trebuie, la cererea încărcătorului, sa emita un conosament.
2. Conosamentul poate fi semnat de către o persoană care a primit împuternicirea cărauşului. Un conosament semnat de comerciantul navei care transporta mărfurile se considera ca fiind semnat în numele cărauşului.
3. Semnatura depusa pe conosament poate fi scrisă de mina, tiparita în facsimil, aplicată prin perforare sau prin stampilare, se poate prezenta sub forma de simbol sau să fie aplicată prin orice alte mijloace mecanice sau electronice, dacă procedeul nu contravine legilor tarii unde s-a emis conosamentul.

#### Articolul 15

Conţinutul conosamentului

1. Conosamentul trebuie să cuprindă, printre altele, următoarele menţiuni:
  - a) natura generală a mărfurilor, marcajele principale necesare pentru identificarea mărfurilor, o declaraţie expresă, dacă este cazul, privind caracterul periculos al mărfurilor, numărul de colete sau de bucăţi, precum şi greutatea mărfurilor sau cantitatea lor exprimată în alt mod, asa cum au fost furnizate aceste indicaţii de către încărcător;
  - b) starea aparentă a mărfurilor;
  - c) numele şi sediul cărauşului;
  - d) numele încărcătorului;
  - e) destinatarul, dacă este numit de încărcător;
  - f) portul de încărcare prevăzut în contractul de transport maritim şi data la care mărfurile au fost preluate în portul de încărcare;
  - g) portul de descărcare prevăzut în contractul de transport maritim;
  - h) numărul de exemplare originale ale conosamentului, dacă sînt mai mult de unu;
  - i) locul emiterii conosamentului;
  - j) semnatura cărauşului sau a unei persoane care acţionează în numele sau;
  - k) navlul în măsura în care trebuie plătit de destinatar sau alta indicaţie ca navlul este plătit de către acesta;
  - l) declaraţia vizată în pct. 3 al art. 23;
  - m) declaraţia, dacă este cazul, ca mărfurile vor fi sau vor putea fi transportate pe punte;
  - n) data sau perioada de livrare a mărfurilor în portul de descărcare dacă aceasta a fost expres agreată de către părţi, şi
  - o) limita sau limitele majorate ale răspunderii dacă au fost fixate de comun acord în conformitate cu pct. 4 al art. 6.
2. După ce mărfurile au fost încărcate la bord, cărauşul trebuie să elibereze încărcătorului, la cererea acestuia, un conosament cu menţiunea "imbarcat", care, în afară de indicaţiile cerute la pct. 1 al prezentului articol, trebuie să indice ca mărfurile sînt la bordul unei sau mai multor nave nominalizate şi data sau datele încărcării. Dacă cărauşul a emis anterior încărcătorului un conosament sau orice alt titlu cu privire la oricare din aceste mărfuri, încărcătorul trebuie să predea cărauşului, la cererea acestuia, documentul respectiv, în schimbul unui conosament cu menţiunea "imbarcat". Cărauşul poate modifica orice document emis anterior, în scopul satisfacerii cererii

încărcătorului privind un conosament "imbarcat", cu condiția ca documentul astfel modificat să conțină toate informațiile ce se cer a fi conținute într-un conosament "imbarcat".

3. Lipsa în conosament a uneia sau mai multor indicații la care se referă prezentul articol nu afectează natura juridică de conosament a documentului, cu condiția totuși ca el să satisfacă cerințele pct. 7 al art. 1.

#### Articolul 16

Conosamentul: rezerve și forța probantă

1. Dacă conosamentul conține indicații privind natura generală, marcajele principale, numărul de colete sau de bucăți, greutatea sau cantitatea mărfurilor, despre care cărașul sau altă persoană ce emite conosamentul în numele sau știe sau are motive serioase să banuiască că nu reprezintă exact mărfurile pe care le-a preluat efectiv, sau, când a fost emis un conosament "imbarcat", încărcat, sau dacă el nu a avut mijloace suficiente de a controla aceste indicații, cărașul sau o astfel de persoană trebuie să facă în conosament o rezervă prin care să precizeze aceste inexactități, motivele banuiei sau lipsa mijloacelor suficiente de control.

2. Dacă cărașul sau altă persoană care emite conosamentul în numele sau nu face în conosament mențiuni privind starea aparentă a mărfurilor, se considera ca el a menționat în conosament ca mărfurile erau în stare aparentă bună.

3. Cu excepția indicațiilor pentru care și în limita în care a fost făcută o rezervă permisă de pct. 1 al prezentului articol:

a) conosamentul face dovada, pînă la proba contrară, a preluării sau, în cazul unui conosament "imbarcat", a încărcării la bord de către căraș sau a mărfurilor așa cum sînt descrise în conosament;

h) dovada contrară făcută de către căraș nu este admisă dacă conosamentul a fost transmis unui terț, inclusiv unui destinatar, care a acționat cu buna-credință bazindu-se pe descrierea mărfurilor cuprinsă în conosament.

4. Un conosament care nu menționează navlul, așa cum prevede pct. 1 subpunctul k) al art. 15, sau nu indica, în alt mod, ca navlul este plătit de către destinatar sau nu menționează contrastaliile ocazionate la portul de încărcare plătit de către destinatar, constituie o dovadă, pînă la proba contrară, ca navlul sau contrastaliile nu sînt plătit de către el. Totuși, dovada contrară a cărașului nu este admisă cînd conosamentul a fost transmis unui terț, inclusiv unui destinatar, care a acționat cu buna-credință bazindu-se pe lipsa unei asemenea mențiuni în conosament.

#### Articolul 17

Garanții date de către încărcător

1. Se considera ca încărcătorul a garantat cărașului exactitatea indicațiilor privind natura generală a mărfurilor, marcajul lor, numărul, cantitatea și greutatea, furnizate de către el pentru a fi inserate în conosament. Încărcătorul trebuie să despăgubească pe căraș pentru prejudiciul rezultat din inexactitatea acestor indicații. Încărcătorul rămîne răspunzător chiar dacă conosamentul a fost transmis de către el. Dreptul cărașului la o asemenea despăgubire nu limitează în nici un fel răspunderea ce revine pe baza contractului de transport maritim față de orice persoană, alta decît încărcătorul.

2. Orice scrisoare de garanție sau orice înțelegere prin care încărcătorul se obliga să despăgubească pe căraș pentru orice pierdere rezultată din emiterea de către căraș sau de către o persoană ce acționează în numele sau, a conosamentului fără rezerve privind indicațiile furnizate de către încărcător pentru a fi inserate în conosament, sau cu privire la starea aparentă a mărfurilor, este nul și fără efecte față de orice terț, inclusiv un destinatar, căruia i-a fost transmis conosamentul.

3. Aceasta scrisoare de garanție sau înțelegere este opozabilă încărcătorului, în afară de cazul în care cărașul sau persoana care acționează în numele sau, omițînd să facă rezerva la care se referă pct. 2 al prezentului articol, intenționează să lezeze o terță persoană, inclusiv un destinatar, care acționează bazat pe descrierea mărfurilor conform conosamentului. În acest ultim caz, dacă rezerva omisă se referă la indicații furnizate de către încărcător pentru a fi inserate în conosament, cărașul nu are dreptul la nici o despăgubire din partea încărcătorului în virtutea pct. 1 al prezentului articol.

4. În cazul lezării intenționate, la care se face referința la pct. 3 al prezentului articol, cărașul este răspunzător, fără să beneficieze de limitarea răspunderii prevăzută în prezenta convenție, pentru orice prejudiciu suferit de un terț, inclusiv un destinatar, deoarece el a acționat în baza descrierii mărfurilor conform conosamentului.

#### Articolul 18

Alte documente în afară de conosament

Dacă un căraș emite un document altul decît conosamentul pentru a face dovada primirii mărfurilor spre a fi transportate, acest document face dovada, pînă la proba contrară, a încheierii contractului de transport maritim și a preluării de către căraș a mărfurilor așa cum sînt descrise în acest document.

## Partea A V-A RECLAMAȚII ȘI ACȚIUNI

## Articolul 19

Notificare de pierdere, de avariere sau de întârziere

1. Dacă destinatarul nu transmite cărauşului o notificare scrisă de pierdere sau de avariere, specificind natura generală a acestei pierderi sau avarieri, cel mai târziu în ziua lucrătoare care urmează zilei când mărfurile i-au fost predate de către cărauş, se prezuma, pînă la dovada contrară, ca mărfurile au fost predate de către cărauş așa cum sînt descrise în documentul de transport sau, dacă nici un asemenea document nu a fost emis, ca ele au fost predate în bune condiții.
2. Cînd pierderea sau avarierea nu este aparenta, prevederile pct. 1 al prezentului articol se aplică corespunzător dacă notificarea nu este data în scris în termen de 15 zile consecutive începînd cu ziua următoare celei în care mărfurile au fost predate destinatarului.
3. Dacă starea mărfurilor în momentul predării lor către destinatar a făcut obiectul unei expertize/inspecții comune de către părți, nu este necesar să se dea o notificare în scris pentru pierderea sau avarierea constatată în timpul expertizei/inspecției respective.
4. În caz de pierdere sau de avarie efectivă sau prezumată, cărauşul și destinatarul trebuie să-și acorde reciproc toate facilitățile rezonabile pentru a proceda la inspectarea și talimania mărfurilor.
5. Nici o despăgubire nu va fi datorată pentru prejudiciul rezultat din intirzierea în livrare, dacă nu s-a dat nici o notificare în scris cărauşului în termen de 60 de zile consecutive începînd din ziua următoare celei în care mărfurile au fost predate către destinatar.
6. Dacă mărfurile au fost predate de către un cărauş efectiv, orice notificare care i-a fost data în virtutea prezentului articol va avea același efect ca și cum ar fi fost data cărauşului și orice notificare data cărauşului are același efect ca și cum ar fi fost data cărauşului efectiv.
7. Dacă o notificare de pierdere sau de avariere, specificind natura generală a pierderii sau avarierii, nu a fost data în scris de către cărauş sau de către cărauşul efectiv încărcătorului în termen de 90 de zile consecutive după împrejurarea care a produs o asemenea pierdere sau avariere sau după predarea mărfurilor conform cu pct. 2 al art. 4, oricare este mai târzie, în lipsa unei astfel de notificări, se considera, pînă la dovada contrară, ca cărauşul sau cărauşul efectiv nu a suportat nici o pierdere sau avariere datorată unei culpe sau unei neglijente a încărcătorului, a prepușilor sau a mandatarilor săi.
8. În sensul prezentului articol, o notificare data unei persoane ce acționează în numele cărauşului sau a cărauşului efectiv, inclusiv comandantul sau ofițerul sub controlul căruia este nava, sau unei persoane ce acționează în numele încărcătorului, se considera a fi fost data cărauşului, cărauşului efectiv, respectiv încărcătorului.

## Articolul 20

Prescrierea acțiunilor

1. Orice acțiune referitoare la transportul mărfurilor în virtutea prezentei convenții se prescrie dacă nici o procedură judiciară sau arbitrară nu a fost introdusă în termen de 2 ani.
2. Termenul de prescripție curge din ziua în care cărauşul a predat mărfurile sau o parte a acestora sau, în cazurile cînd mărfurile nu au fost predate, începînd din ultima zi în care mărfurile trebuiau să fie predate.
3. Ziua din care începe să curgă termenul de prescripție nu este inclusă în acest termen.
4. Persoana căreia îi este adresată o reclamație poate, în orice moment în timpul termenului de prescripție, să prelungească acest termen printr-o declarație în scris adresată reclamantului. Termenul poate fi prelungit din nou prin una sau mai multe alte declarații.
5. O acțiune pentru despăgubire a unei persoane ținuta răspunzătoare poate fi exercitată chiar și după expirarea termenului de prescripție prevăzut în punctele precedente, dacă a fost exercitată și în termenul fixat de legea statului unde a fost începută procedura, Totuși, acest termen nu va putea fi mai mic de 90 de zile începînd din ziua cînd persoana ce introduce acțiunea pentru despăgubire a rezolvat reclamația sau a primit ea însăși notificarea de introducere a unei acțiuni împotriva sa.

## Articolul 21

Jurisdicție

1. În orice acțiune privind transportul de mărfuri în virtutea prezentei convenții, reclamantul poate, la opțiunea sa, să înainteze o acțiune în fața unui tribunal care este competent în conformitate cu legea statului în care este situat și sub jurisdicția căruia se afla unul dintre locurile următoare:
  - a) sediul pîrîtului sau, în lipsa, domiciliul sau obișnuit; sau
  - b) locul unde s-a încheiat contractul, cu condiția ca pîrîtul să aibă acolo sediul, o sucursala sau o agenție prin care s-a încheiat contractul; sau
  - c) portul de încărcare sau portul de descărcare; sau
  - d) orice alt loc desemnat în acest scop în contractul de transport maritim.
2. a) Independent de prevederile anterioare ale prezentului articol, o acțiune poate fi intentată în fața tribunalelor din orice port sau loc într-un stat contractant în care nava care efectuează transportul sau orice alta nava aparținînd aceluiași proprietar a fost sechestrata în concordanta cu regulile ce se aplică conform legislației acestui

stat și cele ale dreptului internațional. Totuși, într-un asemenea caz, la cererea pîrîtului, reclamantul trebuie să strămute acțiunea, la alegerea sa, într-una din jurisdicțiile vizate la pct. 1 al prezentului articol pentru ca aceasta să judece cererea, însă pîrîtul trebuie să depună în prealabil o garanție suficientă pentru a asigura plata oricăror sume care ar putea fi acordate reclamantului;

**b)** Tribunalul din portul sau locul sechestrării navei va hotărî dacă și în ce măsură garanția este suficientă.

3. Nici o procedură judiciară referitoare la transportul mărfurilor în virtutea prezentei convenții nu poate fi începută într-un loc care nu este specificat în pct. 1 sau 2 ale prezentului articol. Prevederile prezentului punct nu constituie un obstacol în competența tribunalelor din statele contractante în ce privește măsurile provizorii asigurătorii și de protecție.

4. a) Atunci cînd o acțiune a fost intentată în fața unui tribunal competent în baza pct. 1 sau 2 din prezentul articol sau cînd o hotărîre a fost pronunțată de un asemenea tribunal, o nouă acțiune nu mai poate fi introdusă între aceleași părți fiind intemeiată pe aceeași cauză, decît dacă hotărîrea tribunalului în fața căruia a fost intentată prima acțiune nu este executorie în țara în care se instituie noua procedură.

**b)** În sensul prezentului articol, măsurile avînd ca obiect obținerea executării unei hotărîri nu sînt considerate ca introducerea a unei noi acțiuni.

**c)** În sensul prezentului articol, strămutarea unei acțiuni în fața unui alt tribunal pe teritoriul aceleiași țări, sau în fața unui tribunal dintr-o altă țară, în conformitate cu pct. 2. a) al prezentului articol, nu se considera ca o introducerea a unei noi acțiuni.

5. Independent de prevederile punctelor precedente, o înțelegere între părți desemnînd locul unde reclamantul poate introduce acțiunea, intervenita după ce a apărut reclamația în baza contractului de transport, produce efecte.

## Articolul 22

### Arbitrajul

1. Sub rezerva prevederilor prezentului articol, părțile pot prevedea printr-o înțelegere atestată în scris ca orice litigiu ce poate apărea privind transportul mărfurilor în baza prezentei convenții va fi deferit arbitrajului.

2. Cînd un contract de navosire conține o dispoziție prin care se prevede că litigiile ce pot apărea din executarea lui vor fi supuse arbitrajului și conosamentul emis ca urmare a acestui contract de navosire nu specifică printr-o clauză expresă ca aceasta dispoziție este obligatorie pentru deținătorul conosamentului, căraușul nu poate invoca aceasta dispoziție față de un deținător de buna-credința al conosamentului.

3. Procedura de arbitraj va fi declansată, la opțiunea reclamantului, într-unul din următoarele locuri:

**a)** un loc într-un stat pe teritoriul căruia este situat:

**i)** sediul pîrîtului sau, în lipsa, domiciliul sau obișnuit; sau

**ii)** locul unde s-a încheiat contractul, cu condiția ca pîrîtul să aibă acolo un sediu, o sucursala sau o agenție prin care s-a încheiat contractul; sau

**iii)** portul de încărcare sau portul de descărcare; sau

**b)** orice loc desemnat în acest scop în clauza de arbitraj sau pact compromisoriu.

4. Arbitrul sau arbitrajul va aplica regulile din prezenta convenție.

5. Prevederile pct. 3 și 4 din prezentul articol se considera ca făcînd parte din orice clauză de arbitraj sau pact compromisoriu și orice dispoziție sau clauză care contravine celor de mai sus este nulă.

6. Nici o dispoziție din prezentul articol nu afectează validitatea unui acord referitor la arbitraj încheiat de părți după apariția unui litigiu din contractul de transport maritim.

## Partea A VI-A PREVEDERI SUPLIMENTARE

## Articolul 23

### Clauze contractuale

1. Orice stipulație dintr-un contract de transport maritim, dintr-un conosament sau orice alt document care face dovada contractului de transport maritim este nulă în măsura în care deroga, direct sau indirect, de la prevederile prezentei convenții. Nulitatea unei asemenea stipulații nu afectează valabilitatea celorlalte prevederi ale contractului sau documentului din care face parte. O clauză prin care se cesionează căraușului beneficiul asigurării mărfurilor sau orice alta clauză similară este nulă.

2. Independent de prevederile pct. 1 al prezentului articol, căraușul își poate asuma o responsabilitate și obligații mai mari decît cele care sînt prevăzute în prezenta convenție.

3. Atunci cînd se emite un conosament sau orice alt document care face dovada unui contract de transport maritim, acest document trebuie să conțină o mențiune din care să rezulte ca transportul este supus prevederilor prezentei convenții care anulează orice stipulație ce deroga de la aceasta în detrimentul încărcătorului sau primitorului.

4. Cînd reclamantul a suportat un prejudiciu cu privire la marfa, ca rezultat al unei stipulații nule în baza prezentului articol sau ca rezultat al unei omisiuni a mențiunii la care face referire pct. 3 al acestui articol, căraușul trebuie să despăgubească în limitele cerute, în scopul de a despăgubi pe reclamant conform prevederilor acestei convenții,

pentru orice pierdere sau avariere a mărfurilor, la fel ca și pentru întârziere în livrare. Cărașul trebuie, în plus, să ramburseze reclamantului cheltuielile efectuate în scopul exercitării dreptului sau cu condiția ca cheltuielile din acțiunea unde prevederea anterioară este invocată să fie determinate conform dreptului statului unde s-a instituit acțiunea.

#### Articolul 24

##### Avariile comune

1. Nici o prevedere din prezenta convenție nu se opune aplicării prevederilor contractului de transport maritim sau a legislației naționale privind reglementarea avariilor comune.
2. Cu excepția art. 20, prevederile prezentei convenții în legătură cu răspunderea cărașului pentru pierderea sau avarierea suferită de marfa stabilesc de asemenea dacă destinatarul poate refuza să contribuie la avariile comune și responsabilitatea cărașului pentru a-l despăgubi pe destinatar pentru o astfel de contribuție sau pentru cheltuielile de salvare plătite.

#### Articolul 25

##### Alte convenții

1. Prezenta convenție nu afectează în nici un fel drepturile sau obligațiile cărașului, ale cărașului efectiv și ale prepușilor sau mandatarilor lor rezultând din convenții internaționale sau din legislația națională privind limitarea răspunderii proprietarilor de nave maritime.
2. Prevederile art. 21 și 22 ale prezentei convenții nu se opun aplicării prevederilor obligatorii conținute într-o alta convenție multilaterală deja în vigoare la data încheierii prezentei convenții și care privesc probleme tratate în articolele menționate, cu condiția ca diferendul să apară în exclusivitate între părți ce își au sediul în state care sînt membre la alta convenție de acest fel. Totuși, prezentul punct nu afectează aplicarea pct. 4 al art. 22 din prezenta convenție.
3. Nu se creează nici o răspundere în virtutea prevederilor prezentei convenții cu privire la o avariere cauzată de un accident nuclear, dacă cel care utilizează o instalație nucleară este răspunzător pentru aceasta avariere:
  - a) fie în aplicarea Convenției de la Paris din 29 iulie 1960, cu privire la răspunderea terțului în domeniul energiei nucleare, așa cum a fost modificată prin Protocolul sau adițional din 28 ianuarie 1964, fie în aplicarea Convenției de la Viena din 21 mai 1963 privind răspunderea civilă în materie de avarieri nucleare, sau
  - b) în baza legislației naționale ce guvernează răspunderea pentru asemenea avariere, cu condiția ca aceasta legislație să fie din toate punctele de vedere tot atît de favorabilă persoanelor ce ar putea fi lezate prin asemenea avariere ca și Convenția de la Paris sau cea de la Viena.
4. Nu se creează nici o răspundere în virtutea prevederilor prezentei convenții pentru pierderea, avarierea sau întârzierea în predarea barjelor, pentru care cărașul este răspunzător în baza oricărei convenții internaționale sau a legislației internaționale referitoare la transportul pasagerilor și al bagajelor lor pe mare.
5. Nici o prevedere din prezenta convenție nu interzice unui stat contractant să aplice o alta convenție internațională care este deja în vigoare la data încheierii prezentei convenții și care se aplică obligatoriu la contractele de transport de mărfuri efectuat în primul rînd în alt mod decît cel maritim. Aceasta prevedere se aplică de asemenea tuturor revizuirilor sau modificărilor ulterioare a convenției internaționale respective.

#### Articolul 26

##### Unitatea de cont

1. Unitatea de cont la care se face referire în art. 6 al prezentei convenții este dreptul special de tragere așa cum este el definit de Fondul Monetar Internațional. Sumele menționate în art. 6 se vor converti în moneda națională a unui stat în funcție de valoarea acestei monede la data pronunțării unei hotărîri judecătorești sau la o dată convenită de părți. Valoarea, în drepturi speciale de tragere, a monedei naționale a unui stat contractant care este membru al Fondului Monetar Internațional se calculează în conformitate cu metoda de evaluare aplicată de Fondul Monetar Internațional la data respectiva pentru operațiunile și tranzacțiile sale. Valoarea, în drepturi speciale de tragere, a monedei naționale a unui stat contractant care nu este membru al Fondului Monetar Internațional se calculează în modul stabilit de acel stat.
2. Totuși, acele state care nu sînt membre al Fondului Monetar Internațional și a căror legislație nu permite aplicarea prevederilor pct. 1 al prezentului articol pot, la data semnării sau la data ratificării, a acceptării, a aprobării sau a aderării sau la orice data ulterioară, să declare ca limitele răspunderii prevăzute în prezenta convenție și aplicabile pe teritoriile lor vor fi fixate la:
  - 12.000 unități monetare pe colet sau alta unitate de transport sau 37,5 unități monetare pe kg de greutate brută a mărfurilor.
3. Unitatea monetară la care se referă pct. 2 al prezentului articol corespunde cu 65,5 miligrame de aur de nouă sute miimi puritate. Convertirea în moneda națională a sumelor la care se referă pct. 2 se efectuează conform legislației statului respectiv.
4. Calculul menționat în ultima frază a pct. 1 și convertirea menționată la pct. 3 al prezentului articol se vor face astfel încît să exprime, în moneda națională a statului contractant, pe cît este posibil, aceeași valoare reală cu cea

care este exprimată în unități de cont în art. 6. La data semnării sau când se depun instrumentele lor de ratificare a acceptării, aprobării sau aderării sau când se prevalează de opțiunea oferită la pct. 2 al prezentului articol, și ori de câte ori se produce o schimbare în metoda lor de calcul sau în rezultatul convertirii, statele contractante trebuie să comunice depozitarului metoda de calcul în conformitate cu pct. 1 al prezentului articol sau rezultatul acestei convertirii menționată la pct. 3 al prezentului articol, după caz.

## **Partea A VII-A**

### **CLAUZE FINALE**

#### **Articolul 27**

Depozitar

Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite este desemnat ca depozitar al prezentei convenții.

#### **Articolul 28**

Semnarea, ratificarea, acceptarea, aprobarea, aderarea

1. Prezenta convenție este deschisă spre semnare tuturor statelor, pînă la 30 aprilie 1979, la sediul Organizației Națiunilor Unite din New York.
2. Prezenta convenție este supusă ratificării, acceptării sau aprobării de către statele semnatare.
3. După 30 aprilie 1979, prezenta convenție va fi deschisă spre aderare tuturor statelor care nu sînt semnatare.
4. Instrumentele de ratificare, de acceptare, de aprobare și de aderare vor fi depuse secretarului general al Organizației Națiunilor Unite.

#### **Articolul 29**

Rezerve

Nici o rezervă nu este admisă la prezenta convenție.

#### **Articolul 30**

Intrarea în vigoare

1. Prezenta convenție intră în vigoare în prima zi a lunii care urmează expirării unui termen de un an de la data depunerii celui de-al douazecilea instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare.
2. Pentru fiecare stat care devine un stat contractant la prezenta convenție după data depunerii celui de-al douazecilea instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare, prezenta convenție intră în vigoare în prima zi a lunii ce urmează expirării termenului de un an de la data depunerii instrumentului corespunzător în numele statului respectiv.
3. Fiecare stat contractant va aplica prevederile prezentei convenții contractelor de transport maritim încheiate la sau după data intrării în vigoare a prezentei convenții în ceea ce privește statul respectiv.

#### **Articolul 31**

Denunțarea altor convenții

1. În momentul când devine stat contractant la prezenta convenție, orice stat parte la Convenția internațională pentru unificarea anumitor reguli în materie de conosamente, semnată la Bruxelles la 25 august 1924 (Convenția din 1924), trebuie să notifice guvernului belgian, ca depozitar al Convenției din 1924, ca denunța numita convenție, declarînd ca denunțarea va intra în vigoare la data când prezenta convenție intră în vigoare pentru acel stat.
2. La data intrării în vigoare a prezentei convenții în virtutea pct. 1 al art. 30, depozitarul prezentei convenții trebuie să notifice guvernului Belgiei, ca depozitar al Convenției din 1924, data acestei intrări în vigoare, precum și numele statelor contractante pentru care convenția a intrat în vigoare.
3. Prevederile pct. 1 și 2 ale prezentului articol se aplică în mod corespunzător statelor părți la Protocolul semnat la 23 februarie 1968, care aduce modificări Convenției internaționale pentru unificarea anumitor reguli în materie de conosamente, semnată la Bruxelles la 25 august 1924.
4. Deosebit de prevederile art. 2 al prezentei convenții, în sensul pct. 1 al prezentului articol, un stat contractant poate, dacă considera necesar, să amine denunțarea Convenției din 1924 și a Convenției din 1924, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1968, pentru o perioadă de maximum 5 ani de la data intrării în vigoare a prezentei convenții. În acest caz, va notifica guvernului belgian intenția sa. În timpul acestei perioade tranzitorii va trebui să se aplice statelor contractante prezenta convenție excluzînd oricare alta convenție.

#### **Articolul 32**

Revizuire și amendamente

1. La cererea a minimum o treime din statele contractante la prezenta convenție, depozitarul va convoca o conferința a statelor contractante în scopul de a revizui sau de a aduce amendamente la prezenta convenție.
2. Orice instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare depus după intrarea în vigoare a unui amendament la prezenta convenție va fi considerat ca se aplică la convenție așa cum a fost ea modificată.

#### **Articolul 33**

Revizuirea cuantumurilor limita și a unității de cont sau a unității monetare

1. Deosebit de prevederile art. 32, o conferința avînd ca obiect numai revizuirea cuantumurilor stabilite în art. 6 și la pct. 2 al art. 26 sau substituirea oricăreia sau ambelor unități definite la pct. 1 și 3 ale art. 26, prin alte unități, va fi convocată de către depozitar în conformitate cu pct. 2 al prezentului articol. Revizuirea cuantumurilor se va face numai ca urmare a unei schimbări semnificative a valorii lor reale.

2. O conferința de revizuire va fi convocată de către depozitar la cererea a minimum o pătrime din numărul statelor contractante.

3. Orice hotărîre a conferinței trebuie adoptată cu o majoritate de două treimi din numărul statelor 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 intră în vigoare în prima zi a lunii ce urmează expirării unui an de la acceptarea ei de către două treimi din numărul statelor contractante. Acceptarea se va efectua prin depunerea unui instrument formal în acest sens depozitarului.

5. După intrarea în vigoare a unui amendament, un stat contractant care a acceptat amendamentul este îndreptățit să aplice convenția așa cum a fost ea modificată în relațiile sale cu statele contractante care, într-un termen de 6 luni de la adoptarea amendamentului, nu au notificat depozitarului că nu sînt legate de modificarea respectiva.

6. Orice instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare depus după intrarea în vigoare a unui amendament la prezenta convenție se considera ca se aplică la convenție așa cum a fost ea modificată.

#### Articolul 34

##### Denunțarea

1. Orice stat contractant poate denunța în orice moment prezenta convenție printr-o notificare în scris adresată depozitarului.

2. Denunțarea intră în vigoare în prima zi a lunii ce urmează expirării unui an de la primirea notificării de către depozitar. Dacă în notificare este specificată o perioadă mai lungă, denunțarea intră în vigoare la expirarea perioadei respective după ce notificarea a fost primită de către depozitar.

Facuta la Hamburg azi, treizeci și unu martie una mie noua sute șaptezeci și opt, într-un singur original, ale cărui texte în limbile arabă, chineza, engleza, franceza, rusa și spaniola sînt, de asemenea, autentice.

Drept pentru care subsemnații plenipotentari, pe deplin autorizați de guvernele lor respective, au semnat prezenta convenție.

#### CONSENSUL ADOPTAT DE CONFERINȚA NAȚIUNILOR UNITE ASUPRA TRANSPORTULUI DE MĂRFURI PE MARE

Se înțelege ca răspunderea căraușului în virtutea prezentei convenții se bazează pe principiul culpei sau neglijenței prezumate. Aceasta înseamnă ca, de regula, sarcina prezentării de dovezi incumba căraușului, dar ca, în anumite cazuri, prevederile convenției modifica aceasta regula.

#### REZOLUȚIA

adoptată de Conferința Națiunilor Unite asupra transportului de mărfuri pe mare

Conferința Națiunilor Unite asupra transportului de mărfuri pe mare,

amintind cu recunoștință amabila inițiativa a Republicii Federale Germania, care a găzduit conferința la Hamburg, conștientă de faptul ca serviciile puse la dispoziția conferinței și generoasa ospitalitate acordată participanților de guvernul Republicii Federale Germania și de orașul liber și hanseatic Hamburg au contribuit în mare măsura la succesul conferinței,

exprima recunoștință sa guvernului și poporului Republicii Federale Germania și,

adoptînd Convenția privind transportul de mărfuri pe mare pe baza unui proiect de convenție elaborat de Comisia Națiunilor Unite pentru dreptul comercial internațional, la solicitarea Conferinței Națiunilor Unite pentru comerț și dezvoltare,

exprima recunoștință sa Comisiei Națiunilor Unite pentru dreptul comercial internațional și Conferinței Națiunilor Unite pentru comerț și dezvoltare, pentru contribuția lor remarcabilă la simplificarea și la armonizarea dreptului privind transportul mărfurilor pe mare, și

hotărăște sa intituleze convenția adoptată de conferința: Convenția Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare, 1978, și

recomanda ca regulile pe care le conține să fie denumite "Regulile de la Hamburg".

#### NOTĂ:

Convenția a fost adoptată la 30 martie 1978 prin Conferința Națiunilor Unite asupra transportului mărfurilor pe mare, care s-a ținut la Hamburg între 6 și 31 martie 1978.

Conferința a fost convocată de către Secretarul general al O.N.U., în conformitate cu rezoluția nr. 31/100 adoptată de Adunarea generală din 15 decembrie 1976.

Convenția a fost deschisă odată cu semnatura de la Hamburg la 31 martie 1978 și a rămas deschisă pînă la semnarea ei de către toate statele la sediul O.N.U. de la New York, pînă la 30 aprilie 1979.

Statul		Semnatura	Ratificare /aderare (a)
1	2	3	
Australia Ins. Barbados Brazilia Cehoslovacia Chile Danemarca Ecuador Egipt Finlanda Filipine Franța Ghana R. F. G. Madagascar Maroc Norvegia Pakistan Panama Portugalia Senegal Sierra Leone Singapore S.U.A. Suedia Thailanda R. P. Unita Tanzania Tunisia Uganda R.P. Ungaria Vatican Venezuela Zair		30 aprilie 1979 31 martie 1978 6 martie 1979 31 martie 1978 18 aprilie 1979 31 martie 1978 31 martie 1978 18 aprilie 1979 14 iunie 1978 18 aprilie 1979 31 martie 1978 31 martie 1978 31 martie 1978 19 aprilie 1979 8 martie 1979 31 martie 1978 31 martie 1978 31 martie 1978 15 august 1978 31 martie 1978 30 aprilie 1979 18 aprilie 1979 6 decembrie 1985 31 martie 1978 1 octombrie 1986 31 martie 1978 19 aprilie 1979	2 februarie 1981 /a) 9 iulie 1982 23 aprilie 1979 12 iunie 1981 a) 24 iulie 1979/a 15 septembrie 1980 a) 6 iulie 1979

-----