

REGULAMENTUL (CE) NR. 392/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 23 aprilie 2009

privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽³⁾, având în vedere textul comun aprobat de Comitetul de conciliere la 3 februarie 2009,

întrucât:

- (1) Este necesar, în cadrul politicii comune privind transporturile, să se ia măsuri suplimentare pentru creșterea siguranței în transportul maritim. Măsurile respective ar trebui să includă norme privind răspunderea în caz de prejudicii cauzate pasagerilor, deoarece este important să se garanteze un nivel corespunzător de despăgubiri pasagerilor implicați în accidente maritime.
- (2) Protocolul din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor a fost adoptat la 1 noiembrie 2002 sub auspiciile Organizației Maritime Internaționale (OMI). Comunitatea și statele membre ale acesteia sunt în curs de a decide cu privire la aderarea la respectivul protocol sau ratificarea acestuia. În orice caz, prevederile sale încorporate în prezentul regulament ar trebui să se aplice pentru Comunitate cel târziu de la 31 decembrie 2012.
- (3) Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 2002 („Convenția de la Atena”), se aplică numai transportului internațional. Distincția dintre transportul național și cel internațional a fost eliminată pe piața maritimă de servicii de transport

maritim și, prin urmare, este oportun să existe același nivel și același tip de răspundere atât în transportul național, cât și în transportul internațional din interiorul Comunității.

- (4) Aranjamentele de asigurare impuse prin Convenția de la Atena trebuie să ia în considerare mijloacele financiare ale armatorilor și ale societăților de asigurări. Armatorii trebuie să fie în măsură să își gestioneze aranjamentele de asigurare în mod acceptabil din punct de vedere economic și trebuie să se țină seama de natura sezonieră a activității lor, în special în cazul societăților mici care operează servicii de transport intern. La stabilirea angajamentelor de asigurare în conformitate cu prezentul regulament ar trebui să se ia în considerare diferitele clase de nave.
- (5) Este adecvat ca transportatorului să i se impună să plătească un avans în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager, plata avansului neconstituind recunoașterea răspunderii.
- (6) Pasagerilor ar trebui să le fie furnizate informații adecvate, înainte de începerea călătoriei, cu privire la drepturile care le-au fost conferite sau, dacă acest lucru nu este posibil, cel mai târziu în momentul plecării.
- (7) Comitetul juridic al OMI a adoptat la 19 octombrie 2006 Rezerva și liniile directoare ale OMI privind punerea în aplicare a Convenției de la Atena („liniile directoare OMI”) pentru a aborda anumite aspecte reglementate prin Convenția de la Atena, cum ar fi, în special, compensarea pentru prejudiciile rezultate în urma atacurilor teroriste. Prin urmare, liniile directoare OMI pot fi considerate ca fiind *lex specialis*.
- (8) Prezentul regulament încorporează părți din liniile directoare OMI și le conferă forță juridică obligatorie. În acest scop, acolo unde se regăsește verbul „ar trebui” în dispozițiile liniilor directoare OMI, acest verb ar trebui înțeles, în special, ca având un caracter prescriptiv.
- (9) Dispozițiile Convenției de la Atena (anexa I) și liniile directoare OMI (anexa II) ar trebui înțelese, *mutatis mutandis*, în contextul dreptului comunitar.

⁽¹⁾ JO C 318, 23.12.2006, p. 195.⁽²⁾ JO C 229, 22.9.2006, p. 38.⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 25 aprilie 2007 (JO C 74 E, 20.3.2008, p. 562), Poziția comună a Consiliului din 6 iunie 2008 (JO C 190 E, 29.7.2008, p. 17), Poziția Parlamentului European din 24 septembrie 2008 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Decizia Consiliului din 26 februarie 2009 și Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 11 martie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

- (10) Sistemul de stabilire a răspunderii prevăzut în prezentul regulament ar trebui să fie extins, treptat, la diferitele clase de nave prevăzute la articolul 4 din Directiva 98/18/CE a Consiliului din 17 martie 1998 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri⁽¹⁾. Ar trebui să fie luate în considerare consecințele asupra prețurilor, precum și posibilitatea acordată de piață de încheiere a unor asigurări accesibile cu un grad de acoperire la nivelul necesar, prin raportare la prioritățile politice care vizează consolidarea drepturilor pasagerilor și având în vedere caracterul sezonier al traficului, în anumite cazuri.
- (11) Aspectele reglementate de articolele 17 și 17a din Convenția de la Atena sunt de competența exclusivă a Comunității, în măsura în care aceste articole afectează normele stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială⁽²⁾. În măsura respectivă, aceste două dispoziții vor face parte din ordinea juridică comunitară odată cu aderarea Comunității la Convenția de la Atena.
- (12) În sensul prezentului regulament, sintagma „sau este înmatriculat într-un stat membru” ar trebui considerată ca însemnând că statul de pavilion, în sensul conceptului de înmatriculare „charter-out” a navei nude, este fie un stat membru, fie o parte contractantă la Convenția de la Atena. Statele membre și Comisia ar trebui să întreprindă acțiunile necesare pentru a invita OMI să elaboreze linii directe privind conceptul de înmatriculare „charter-out” a navei nude.
- (13) În sensul prezentului regulament, nu ar trebui să se considere „echipament de mobilitate” ca însemnând bagajele și nici vehicule, în sensul articolului 8 din Convenția de la Atena.
- (14) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să se adopte în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei⁽³⁾.
- (15) În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să modifice prezentul regulament în vederea încorporării modificărilor ulterioare la convenția internațională, protocoalele, codurile și rezoluțiile asociate acesteia. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie să se adopte în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (16) Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, înființată prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁴⁾, ar trebui să asiste Comisia în pregătirea și elaborarea unui raport privind progresele înregistrate cu privire la funcționarea normelor prevăzute în prezentul regulament.
- (17) Autoritățile naționale, în special autoritățile portuare, joacă un rol fundamental și vital în identificarea și gestionarea diverselor riscuri la adresa siguranței maritime.
- (18) Prin Declarația asupra siguranței maritime din 9 octombrie 2008, statele membre și-au asumat angajamentul ferm de a-și exprima, nu mai târziu de 1 ianuarie 2012, consimțământul privind caracterul obligatoriu al Convenției internaționale din 1976 privind limitarea răspunderii în domeniul creanțelor maritime, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1996. Statele membre se pot folosi de opțiunea prevăzută la articolul 15 alineatul (3a) din convenția respectivă pentru a reglementa, prin intermediul unor dispoziții specifice cuprinse în prezentul regulament, sistemul de limitare a răspunderii care urmează să fie aplicat pasagerilor.
- (19) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume stabilirea unui set unic de norme care să reglementeze drepturile transportatorilor maritimi și ale pasagerilor acestora în caz de accident, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Obiectul**

- (1) Prezentul regulament stabilește regimul comunitar privind răspunderea și asigurarea pentru transportul de pasageri pe mare, astfel cum sunt stabilite prin dispozițiile relevante din:
- (a) Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 2002 (denumită în continuare „Convenția de la Atena”), care figurează în anexa I; și
- (b) Rezerva și liniile directe ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena, adoptate de comitetul juridic al OMI la 19 octombrie 2006 („liniile directe ale OMI”) care figurează în anexa II.

⁽¹⁾ JO L 144, 15.5.1998, p. 1.⁽²⁾ JO L 12, 16.1.2001, p. 1.⁽³⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.⁽⁴⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 1.

(2) În plus, prezentul regulament extinde aplicarea dispozițiilor respective la transportul maritim al pasagerilor în cadrul unui singur stat membru la bordul unor nave care se încadrează la clasele A și B, în conformitate cu articolul 4 din Directiva 98/18/CE, și stabilește anumite cerințe suplimentare.

(3) Cel târziu până la 30 iunie 2013, Comisia prezintă, dacă este cazul, o propunere legislativă privind extinderea domeniului de aplicare a prezentului regulament la navele care se încadrează la categoriile C și D în conformitate cu articolul 4 din Directiva 98/18/CE.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică oricărui transport internațional în sensul articolului 1 punctul 9 din Convenția de la Atena din 2002 și transportului maritim în cadrul unui singur stat membru la bordul unor nave care se încadrează la clasele A și B, în conformitate cu articolul 4 din Directiva 98/18/CE, în cazul în care:

- (a) nava este înmatriculată sau călătorește sub pavilionul unui stat membru;
- (b) contractul de transport a fost încheiat într-unul dintre statele membre; sau
- (c) locul de plecare sau de destinație, conform contractului de transport, se află pe teritoriul unui stat membru.

Statele membre pot aplica prezentul regulament tuturor călătoriilor maritime interne.

Articolul 3

Răspunderea și asigurarea

(1) Regimul de răspundere față de pasageri, bagajele și vehiculele acestora, precum și normele privind asigurarea sau un alt tip de garanție financiară sunt reglementate de dispozițiile prezentului regulament și de articolele 1 și 1a, articolul 2 alineatul (2), articolele 3-16 și articolele 18, 20 și 21 din Convenția de la Atena, care figurează în anexa I, precum și de dispozițiile liniilor directoare OMI, care figurează în anexa II.

(2) Liniile directoare OMI, astfel cum figurează în anexa II, au forță juridică obligatorie.

Articolul 4

Despăgubirea pentru echipamentul de mobilitate sau alte echipamente specifice

În caz de pierdere sau avariere a unui echipament de mobilitate sau a unui alt echipament special folosit de un pasager cu mobilitate redusă, răspunderea transportatorului este reglementată de articolul 3 alineatul (3) din Convenția de la Atena. Despăgubirea corespunde valorii de înlocuire a echipamentului în cauză sau, dacă este cazul, costurilor pentru reparații.

Articolul 5

Limitarea generală a răspunderii

(1) Prezentul regulament nu modifică drepturile sau obligațiile transportatorului sau ale transportatorului de fapt în temeiul legislației naționale de punere în aplicare a Convenției internaționale din 1976 privind limitarea răspunderii în domeniul creanțelor maritime, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1996, inclusiv orice modificări viitoare aduse acesteia.

În absența unei astfel de legislații naționale aplicabile, răspunderea transportatorului sau a transportatorului de fapt se stabilește numai în conformitate cu articolul 3 din prezentul regulament.

(2) În ceea ce privește despăgubirile solicitate în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager, cauzate de oricare dintre riscurile menționate la punctul 2.2 din liniile directoare OMI, transportatorul și transportatorul de fapt își pot limita răspunderea în conformitate cu dispozițiile menționate la alineatul (1) din prezentul articol.

Articolul 6

Plata în avans

(1) În cazul în care decesul sau vătămarea corporală a unui pasager este cauzat(ă) de un incident maritim, transportatorul care a realizat efectiv întregul transport sau numai o parte a acestuia în momentul producerii incidentului maritim execută o plată în avans suficientă pentru a acoperi necesitățile economice imediate, în mod proporțional cu dauna suferită, în termen de 15 zile de la identificarea persoanei îndreptățite să primească despăgubiri. În caz de deces, această plată nu poate fi inferioară sumei de 21 000 EUR.

Prezenta dispoziție se aplică și în cazul în care transportatorul este stabilit în Comunitate.

(2) O plată în avans nu constituie o recunoaștere a răspunderii și poate fi dedusă din orice sumă plătită ulterior în baza prezentului regulament. Plata în avans nu este rambursabilă, cu excepția cazurilor prevăzute la articolul 3 alineatul (1) sau la articolul 6 din Convenția de la Atena și în apendicele A la liniile directoare OMI, sau cu excepția cazurilor în care persoana care a primit plata în avans nu este persoana îndreptățită la despăgubire.

Articolul 7

Informarea pasagerilor

Fără a aduce atingere obligațiilor care revin operatorilor de turism în conformitate cu Directiva 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite⁽¹⁾, transportatorul și/sau transportatorul de fapt se asigură că pasagerilor li se pun la dispoziție informații corespunzătoare și inteligibile cu privire la drepturile lor în temeiul prezentului regulament.

(¹) JO L 158, 23.6.1990, p. 59.

În cazul în care contractul de transport este încheiat într-un stat membru, informațiile respective trebuie să fie oferite la toate punctele de vânzare, inclusiv în cazul vânzării prin telefon sau prin internet. În cazul în care locul de plecare este situat într-un stat membru, informațiile respective trebuie să fie oferite înaintea plecării. În toate celelalte cazuri, informațiile respective trebuie să fie oferite cel târziu în momentul plecării. În măsura în care informațiile solicitate în conformitate cu prezentul articol au fost furnizate fie de către transportator, fie de către transportatorul de fapt, celălalt nu este obligat să le furnizeze. Informațiile respective se oferă în forma cea mai adecvată.

În vederea respectării cerinței privind informarea în conformitate cu prezentul articol, transportatorul și/sau transportatorul de fapt oferă pasagerilor cel puțin informațiile cuprinse într-un rezumat al dispozițiilor prezentului regulament pregătit de către Comisie și pus la dispoziția publicului.

Articolul 8

Raportare

Comisia elaborează, în termen de trei ani de la data aplicării prezentului regulament, un raport privind aplicarea prezentului regulament, care trebuie să ia în considerare, printre altele, evoluția situației economice și progresele realizate la nivelul forurilor internaționale.

Raportul respectiv poate fi însoțit de o propunere de modificare a prezentului regulament sau de o propunere care să fie prezentată de către Comunitate forurilor internaționale competente.

Articolul 9

Modificări

(1) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament și care se referă la încorporarea modificărilor limitelor stabilite la articolul 3 alineatul (1), la articolul 4a alineatul (1), la articolul 7 alineatul (1) și la articolul 8 din Convenția de la Atena, pentru a lua în considerare deciziile luate în conformitate cu articolul 23 din respectiva convenție, precum și actualizările aferente din anexa I la prezentul regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 10 alineatul (2) din prezentul regulament.

Având în vedere consecințele asupra prețurilor, precum și posibilitatea acordată de piață de încheiere a unor asigurări accesibile cu un grad de acoperire la nivelul necesar, prin raportare la prioritățile politice care vizează consolidarea drepturilor pasagerilor și având în vedere, de asemenea, în anumite cazuri, caracterul sezonier al traficului, Comisia adoptă până la 31 decembrie 2016, în baza unei evaluări de impact adecvate,

o măsură care se referă la limitele stabilite în anexa I pentru navele care se încadrează la clasa B în conformitate cu articolul 4 din Directiva 98/18/CE. Măsura respectivă, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 10 alineatul (2) din prezentul regulament.

(2) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament și care se referă la încorporarea modificărilor dispozițiilor liniilor directe OMI, care figurează în anexa II, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 10 alineatul (2).

Articolul 10

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării cauzate de către nave (COSS), instituit prin articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Articolul 11

Dispoziții tranzitorii

(1) În ceea ce privește transportul maritim pe teritoriul unui singur stat membru la bordul unor nave care se încadrează la clasa A în conformitate cu articolul 4 din Directiva 98/18/CE, statele membre pot alege să amâne aplicarea prezentului regulament până la patru ani de la data aplicării acestuia.

(2) În ceea ce privește transportul maritim pe teritoriul unui singur stat membru la bordul unor nave care se încadrează la clasa B în conformitate cu articolul 4 din Directiva 98/18/CE, statele membre pot alege să amâne aplicarea prezentului regulament până la 31 decembrie 2018.

Articolul 12

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la data intrării în vigoare, pentru Comunitate, a Convenției de la Atena, dar, în orice caz, nu mai târziu de 31 decembrie 2012.

⁽¹⁾ JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg, 23 aprilie 2009.

Pentru Parlamentul European
Președintele
H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu
Președintele
P. NEČAS

ANEXA I

DISPOZIȚII ALE CONVENȚIEI DE LA ATENA PRIVIND TRANSPORTUL PE MARE AL PASAGERILOR ȘI AL BAGAJELOR LOR CARE SUNT RELEVANTE PENTRU APLICAREA PREZENTULUI REGULAMENT

(Textul consolidat al Convenției de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor și al Protocolului 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 efectuat de persoana respectivă sau de un transportator de fapt;
- (b) „transportator de fapt” înseamnă o persoană, alta decât transportatorul, care este proprietar, navlositor sau exploatator al navei și care realizează efectiv transportul, în parte sau în întregime; și
- (c) „transportator care realizează efectiv transportul, în parte sau în întregime” înseamnă transportatorul de fapt sau transportatorul, în măsura în care acesta din urmă realizează efectiv transportul;
2. „contract de transport” înseamnă un contract încheiat de un transportator sau în numele unui transportator, pentru transportul pe mare al unui pasager sau al unui pasager împreună cu bagajele sale;
3. „navă” înseamnă exclusiv o ambarcațiune navigând pe mare, nu și un aeroglisor;
4. „pasager” înseamnă o persoană transportată la bordul unei nave:
 - (a) în cadrul unui contract de transport; sau
 - (b) care, cu acordul transportatorului, însoțește un vehicul sau animale vii făcând obiectul unui contract de transport de mărfuri, care nu intră sub incidența prezentei convenții;
5. „bagaj” înseamnă orice obiect sau vehicul transportat de către transportator în cadrul unui contract de transport, cu excepția:
 - (a) obiectelor și vehiculelor transportate în cadrul unui contract de navlosire, al unui conosament sau al altui contract având ca obiect principal transportul de mărfuri; și
 - (b) animalelor vii;
6. „bagajele de cabină” înseamnă bagaje pe care pasagerul le ia în cabină sau le are în custodia sa și sub controlul său. Cu excepția aplicării alineatului (8) al acestui articol și a articolului 8, bagajele de cabină includ și bagajele aflate în sau deasupra vehiculului său;
7. „pierderea sau deteriorarea” bagajelor include și prejudiciul material rezultat din nepredarea bagajelor către pasager într-un termen rezonabil de la sosirea navei pe care acestea au fost sau trebuiau transportate, dar nu și din întârzierile provocate de conflicte de muncă;
8. „transportul” comportă următoarele perioade:
 - (a) referitor la pasager și la bagajele sale de cabină, perioada în care pasagerul și/sau bagajele sale de cabină se află la bordul navei sau în curs de îmbarcare sau debarcare, precum și perioada în timpul căreia pasagerul și bagajele sale de cabină sunt transportate pe apă de la țărm până la navă sau invers, în cazul în care costul acestei operațiuni este inclus în prețul biletului sau dacă ambarcațiunea folosită pentru acest transport auxiliar a fost pusă la dispoziția pasagerului de către transportator. Cu toate acestea, transportul nu include, în privința pasagerului, perioada în care acesta se află într-o gară sau terminal maritim, pe chei sau pe altă instalație portuară;

- (b) referitor la bagajele de cabină, include de asemenea perioada în care pasagerul se află într-o gară sau terminal maritim, pe chei sau pe altă instalație portuară, în cazul în care bagajele respective au fost preluate de transportator, de prepusul sau agentul acestuia și 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 țărm sau la bord, și momentul în care au fost predate de către transportator sau de către prepusul sau agentul său;
9. „transport internațional” înseamnă orice transport în care, conform contractului de transport, locul de plecare și cel de destinație fie se află în două state diferite, fie se află în același stat, dar, conform contractului de transport sau itinerariului stabilit, există un port intermediar de escală pe teritoriul altui stat;
10. „Organizație” înseamnă Organizația Maritimă Internațională;
11. „Secretar General” înseamnă Secretarul General al Organizației.

Articolul 1a

Anexă

Anexa la prezenta convenție face parte integrantă din aceasta.

Articolul 2

Punerea în aplicare

(1) [...] (*)

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1) din acest articol, convenția nu se aplică atunci când transportul este supus unui regim de răspundere civilă din cadrul unei alte convenții internaționale privind transportul de pasageri sau bagaje printr-un alt mod de transport, în măsura în care dispozițiile convenției respective se aplică în mod obligatoriu transportului pe mare.

Articolul 3

Răspunderea transportatorului

(1) În caz de prejudiciu intervenit în urma decesului sau vătămării corporale a unui pasager, cauzate de un incident maritim, transportatorul este răspunzător în măsura în care prejudiciul suferit de pasagerul respectiv în urma fiecărui incident nu depășește 250 000 de unități de cont, cu excepția cazului în care transportatorul dovedește că incidentul:

- (a) a fost cauzat de un act de război, ostilități, război civil, insurecție sau de un fenomen natural cu caracter excepțional, inevitabil și căruia nu i se poate opune rezistență; sau
- (b) a fost cauzat în întregime de o acțiune sau o omisiune deliberată a unui terț.

Dacă și în măsura în care valoarea prejudiciului depășește limita menționată mai sus, transportatorul este, de asemenea, responsabil, cu excepția cazului în care dovedește că incidentul care a cauzat prejudiciile nu s-a produs din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale.

(2) În caz de prejudiciu în urma decesului sau a vătămării corporale a unui pasager, necauzate de un incident maritim, transportatorul este răspunzător dacă incidentul care a provocat prejudiciul s-a produs din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale. Sarcina dovedirii vinovăției sau a neglijenței revine reclamantului.

(3) În caz de prejudiciu rezultând din pierderea sau deteriorarea bagajelor de cabină, transportatorul este răspunzător dacă incidentul care a provocat prejudiciul s-a produs din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale. Prezumția de vină sau neglijență a transportatorului se aplică în cazul unui prejudiciu cauzat de un incident maritim.

(4) În caz de prejudiciu rezultând din pierderea sau deteriorarea altor bagaje decât cele de cabină, transportatorul este răspunzător dacă nu poate dovedi că incidentul care a provocat prejudiciul nu a intervenit din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale.

(5) În sensul prezentului articol:

- (a) „incident maritim” înseamnă naufragiu, răsturnare, coliziune sau eșuare a navei, explozii sau incendii la bord sau defectarea acesteia;
- (b) „vina sau neglijența transportatorului” include și vina sau neglijența prepușilor săi care acționează în cadrul atribuțiilor lor de serviciu;

(*) Nu este reprodus.

- (c) „defecțiune a navei” înseamnă funcționare necorespunzătoare, avarie sau neconformitate cu normele de securitate aplicabile a oricărei părți a navei sau a echipamentului aferent, în timpul folosirii acestora în scopul evacuării, îmbarcării și debarcării pasagerilor, sau pentru propulsare, manevrare, asigurarea securității navigației, acostare, ancorare, sosirea sau plecarea dintr-un loc de staționare sau de ancorare, controlul avariilor provocate de inundare; sau în timpul folosirii acestora pentru lansarea dispozitivelor de salvare; și
- (d) „prejudiciu” nu include și daunele punitive sau exemplare.
- (6) Răspunderea transportatorului în conformitate cu prezentul articol se referă exclusiv la prejudiciile cauzate de incidente survenite în timpul transportului. Dovedirea faptului că incidentul care a cauzat prejudiciul a avut loc în timpul transportului, precum și a amplorii acestuia revine reclamantului.
- (7) Nici o dispoziție din această convenție nu aduce atingere dreptului transportatorului la o cale de atac împotriva unui terț și nici nu îi interzice să invoce în apărarea sa o neglijență concurentă, în conformitate cu articolul 6 din prezenta convenție. Nici o dispoziție din acest articol nu aduce atingere dreptului de limitare prevăzut la articolele 7 și 8 din prezenta convenție.
- (8) Presumția de vinovăție sau neglijență a unei părți sau atribuirea sarcinii probei uneia dintre părți nu împiedică examinarea probelor în favoarea părții respective.

Articolul 4

Transportatorul de fapt

- (1) Dacă efectuarea unei părți sau a întregului transport a fost încredințată unui transportator de fapt, transportatorul este în continuare răspunzător pentru totalitatea transportului, în conformitate cu dispozițiile prezentei convenții. În plus, transportatorul de fapt are drepturile și obligațiile ce decurg din dispozițiile prezentei convenții pentru acea parte a transportului pe care o efectuează.
- (2) Transportatorul este răspunzător, în ceea ce privește transportul efectuat de transportatorul de fapt, pentru actele și omisiunile acestuia, precum și pentru cele ale prepușilor și agenților transportatorului de fapt acționând în cadrul atribuțiilor lor de serviciu.
- (3) Orice acord special, în temeiul căruia transportatorul își asumă obligații neimpuse de prezenta convenție sau renunță la anumite drepturi conferite de prezenta convenție, se aplică transportatorului de fapt doar dacă acesta își dă acordul în mod expres și în scris.
- (4) Atunci când și în măsura în care atât transportatorul, cât și transportatorul de fapt sunt răspunzători, răspunderea lor este solidară.
- (5) Nici o dispoziție a prezentului articol nu aduce atingere dreptului transportatorului și transportatorului de fapt la o cale de atac.

Articolul 4a

Asigurarea obligatorie

- (1) Atunci când pasagerii sunt transportați la bordul unei nave înmatriculate într-un stat parte la prezenta convenție, care are dreptul să transporte peste 12 pasageri, și în cazul în care prezenta convenție este aplicabilă, transportatorul care efectuează în fapt o parte sau totalitatea transportului subscrie o asigurare sau o altă garanție financiară, cum ar fi o garanție furnizată de o bancă sau o instituție financiară similară, în scopul acoperirii răspunderii în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager, prevăzute în cadrul prezentei convenții. Limita asigurării obligatorii sau a altei garanții financiare nu trebuie să se situeze sub pragul de 250 000 de unități de cont per pasager, pentru fiecare incident în parte.
- (2) După ce autoritatea competentă a unui stat care este parte s-a asigurat de îndeplinirea cerințelor de la alineatul (1), se eliberează fiecărei nave un certificat atestând că o asigurare sau o altă garanție financiară este în vigoare în conformitate cu dispozițiile prezentei convenții. În cazul unei nave înmatriculate într-un stat parte, acest certificat se eliberează sau se vizează de către autoritatea competentă din statul de înmatriculare a navei; în cazul unei nave neînmatriculate într-un stat care este parte, certificatul poate fi eliberat sau vizat de autoritatea competentă a oricărui stat care este parte. Acest certificat trebuie să respecte modelul prezentat în anexa la prezenta convenție și să cuprindă următoarele informații:
- (a) numele navei, numărul sau literele distinctive și portul de înmatriculare;

- (b) numele și sediul principal al transportatorului care efectuează o parte sau întregul transport;
- (c) numărul OMI de identificare al navei;
- (d) tipul și durata garanției;
- (e) numele și sediul principal al asigurătorului sau al altei persoane furnizoare de garanție financiară și, dacă este cazul, locul unde este constituită asigurarea sau garanția; și
- (f) perioada de valabilitate a certificatului, care nu trebuie să depășească perioada de valabilitate a asigurării sau a garanției financiare.
- (3) (a) Un stat parte poate autoriza o instituție sau o organizație recunoscută de către acesta să elibereze certificatul. Instituția sau organizația trebuie să informeze statul respectiv cu privire la eliberarea fiecărui certificat. În orice caz, statul parte are obligația de a garanta în totalitate caracterul complet și exact al certificatului astfel eliberat și de a lua măsurile necesare pentru îndeplinirea acestei obligații.
- (b) Un stat care este parte notifică Secretarului General următoarele:
- (i) responsabilitățile specifice și condițiile abilitării instituției sau organizației recunoscute de către statul parte;
- (ii) retragerea abilitării respective; și
- (iii) data de intrare în vigoare a acestei competențe sau a retragerii ei.
- O competență delegată nu intră în vigoare mai devreme de trei luni de la data la care s-a depus notificarea în acest sens la Secretarul General.
- (c) Instituția sau organizația abilitată să elibereze certificate în conformitate cu acest alineat trebuie să fie autorizată să le retragă atunci când condițiile stabilite pentru eliberarea acestora nu mai sunt îndeplinite. În orice caz, instituția sau organizația trebuie să înștiințeze statul în numele căruia au fost eliberate certificatele de retragere a acestora.
- (4) Certificatul se întocmește 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 și o traducere în una dintre aceste limbi; dacă statul respectiv decide astfel, redactarea în limba sa oficială poate fi omisă.
- (5) Certificatul este păstrat la bordul navei, iar o copie a acestuia se depune la autoritățile care țin registrul de înmatriculare a navei sau, în cazul în care nava nu este înmatriculată într-un stat parte, la autoritatea statului care eliberează sau vizează certificatul.
- (6) O asigurare sau altă garanție financiară nu îndeplinește cerințele prezentului articol dacă poate înceta să producă efecte din alte cauze decât expirarea perioadei de valabilitate a asigurării sau a garanției specificate în certificat, înainte de trei luni de la data preavizului prezentat autorităților menționate la alineatul (5), în cazul în care certificatul nu a fost predat autorităților în cauză sau nu s-a eliberat un nou certificat în perioada menționată. Dispozițiile precedente se aplică, de asemenea, oricărei modificări care face ca asigurarea sau garanția financiară să nu mai îndeplinească cerințele prezentului articol.
- (7) Statul de înmatriculare a navei stabilește, sub rezerva dispozițiilor prezentului articol, condițiile de eliberare și de valabilitate a certificatului.
- (8) Nici o dispoziție a acestei convenții nu trebuie interpretată ca împiedicând un stat parte să se bazeze pe informațiile obținute de la alte state, de la organizație sau de la alte organizații internaționale, referitoare la situația financiară a asigurătorilor sau a altor furnizori de garanții financiare în sensul prezentei convenții. În astfel de cazuri, statul parte care se bazează pe informațiile respective nu-și poate declina răspunderea ce îi revine în calitate de stat care a eliberat certificatul.

(9) Certificatele eliberate sau vizate sub responsabilitatea unui stat parte sunt acceptate de celelalte state părți în sensul prezentei convenții și sunt considerate de către acestea ca având aceeași valoare ca și certificatele eliberate sau vizate de ele, chiar dacă sunt eliberate sau atestate pentru o navă care nu este înmatriculată într-un stat parte. Un stat care este parte poate solicita, în orice moment, consultarea cu statul care a eliberat sau care a vizat certificatul, în eventualitatea în care estimează că asigurătorul sau garantul numit în certificatul de asigurare nu este capabil, din punct de vedere financiar, să îndeplinească obligațiile impuse de prezenta convenție.

(10) Orice cerere de despăgubire acoperită de asigurare sau de o altă garanție financiară, în temeiul prezentului articol, poate fi formulată direct împotriva asigurătorului sau a altei persoane furnizoare de garanție financiară. În acest caz, suma menționată la alineatul (1) constituie limita răspunderii asigurătorului sau a altei persoane furnizoare de garanție financiară, chiar dacă transportatorul sau transportatorul de fapt nu au dreptul la o limitare a răspunderii. Pârătul poate uza de modalitățile de apărare pe care transportatorul menționat în alineatul (1) are dreptul să le folosească în conformitate cu prezenta convenție (cu excepția celor legate de faliment sau lichidare). Pârătul poate, de asemenea, invoca în apărarea sa faptul că prejudiciul a fost cauzat de fapta intenționată a asiguratului, dar nu poate invoca nici un alt mijloc de apărare pe care ar fi avut dreptul să-l invoce într-o acțiune intentată de asigurat împotriva lui. În orice caz, pârătul are dreptul să solicite ca transportatorul și transportatorul de fapt să fie implicați în procedură.

(11) Orice sumă provenită dintr-o asigurare sau altă garanție financiară subscrisă în conformitate cu alineatul (1) este disponibilă exclusiv pentru daunele solicitate în temeiul prezentei convenții și orice plată efectuată din aceste sume scade valoarea răspunderii provenite din această convenție cu o sumă echivalentă cu cea plătită.

(12) Un stat parte nu trebuie să permită niciodată ca o navă aflată sub pavilionul său și căreia i se aplică prezentul articol să fie exploatată, dacă acestea nu i s-a eliberat un certificat în conformitate cu alineatul (2) sau (15).

(13) Sub rezerva dispozițiilor prezentului articol, fiecare stat parte trebuie să garanteze că, în conformitate cu dreptul său intern, asigurarea sau garanția financiară, în limitele specificate la alineatul (1), acoperă toate navele, indiferent de locul de înmatriculare, autorizate să transporte peste 12 pasageri, care intră sau ies dintr-un port aflat pe teritoriul său, în măsura în care prezenta convenție este aplicabilă.

(14) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului (5), un stat parte poate să notifice Secretarului General că, în sensul alineatului (13), nu este obligatoriu ca navele să aibă la bord sau să prezinte certificatul menționat la alineatul (2) atunci când intră sau ies dintr-un port aflat pe teritoriul său, cu condiția ca statul parte care a eliberat certificatul să fi notificat Secretarului General faptul că deține, în format electronic, documente accesibile tuturor celorlalte state părți, care atestă existența certificatului și permit statelor părți să se achite de obligațiile ce decurg din alineatul (13).

(15) Dacă o navă aflată în proprietatea unui stat parte nu este acoperită de o asigurare sau de o altă garanție financiară, dispozițiile prezentului articol în acest sens nu se aplică în cazul navei respective, însă nava deține la bord un certificat eliberat de autoritatea competentă din statul de înmatriculare a navei, care să ateste faptul că nava se află în proprietatea statului respectiv și că răspunderea navei este acoperită în limita prescrisă în conformitate cu alineatul (1). Acest certificat respectă, cât mai fidel posibil, modelul prevăzut la alineatul (2).

Articolul 5

Bunuri de valoare

Transportatorul nu este răspunzător în caz de pierdere sau deteriorare a banilor, titlurilor negociabile, aurului, argintului, bijuteriilor și accesoriilor, operelor de artă și a altor obiecte de valoare, cu excepția celor care au fost depozitate la transportator cu acordul acestuia și cu scopul de a fi păstrate în siguranță, caz în care transportatorul este răspunzător până la limita prevăzută la alineatul (3) din articolul 8, dacă nu s-a stabilit o altă limită în conformitate cu articolul 10 alineatul (1).

Articolul 6

Vina pasagerului

Dacă transportatorul dovedește că decesul sau vătămarea corporală a pasagerului sau pierderea sau deteriorarea bagajelor au intervenit, în parte sau în totalitate, din vina sau ca urmare a neglijenței pasagerului, instanța sesizată poate exonera total sau parțial transportatorul de răspundere, în conformitate cu dreptul statului în care se află instanța respectivă.

*Articolul 7***Limitele răspunderii în caz de deces sau vătămare corporală**

(1) Răspunderea transportatorului în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager în sensul articolului 3 nu trebuie să depășească în nici un caz 400 000 de unități de cont per pasager pentru fiecare incident în parte. Dacă, în conformitate cu legea statului în care se află instanța sesizată, despăgubirile pot fi plătite eșalonat, suma totală corespunzătoare acestor despăgubiri nu poate depăși limita menționată mai sus.

(2) Un stat parte poate stabili limita răspunderii menționată la alineatul (1) prin dispoziții specifice de drept intern, cu condiția ca limita răspunderii prevăzută de dreptul intern, dacă există, să nu fie inferioară celei prevăzute la alineatul (1). Un stat parte care face uz de posibilitățile prevăzute în acest alineat trebuie să informeze Secretarul General cu privire la limita răspunderii stabilită sau la faptul că nu există o astfel de limită.

*Articolul 8***Limita răspunderii în caz de pierdere sau deteriorare a bagajelor și a vehiculelor**

(1) Răspunderea transportatorului în caz de pierdere sau deteriorare a bagajelor de cabină nu trebuie să depășească în nici un caz 2 250 de unități de cont per pasager pentru fiecare transport.

(2) Răspunderea transportatorului în caz de pierdere sau deteriorare a vehiculelor, inclusiv a bagajelor transportate în interiorul sau deasupra acestuia, nu trebuie să depășească în nici un caz 12 700 de unități de cont per vehicul pentru fiecare transport.

(3) Răspunderea transportatorului în caz de pierdere sau deteriorare a altor bagaje decât cele menționate la alineatele (1) și (2) nu trebuie să depășească în nici un caz 3 375 de unități de cont per pasager pentru fiecare transport.

(4) Transportatorul și pasagerul pot conveni ca răspunderea transportatorului să fie redusă la 330 de unități de cont în caz de deteriorare a unui vehicul și până la 149 de unități de cont per pasager în caz de pierdere sau deteriorare a altor bagaje, sumele respective deducându-se din prejudiciu.

*Articolul 9***Unitățile de cont și conversia**

(1) Unitatea de cont menționată în prezenta convenție reprezintă un drept special de tragere conform definiției Fondului Monetar Internațional. Sumele menționate la articolul 3 alineatul (1), articolul 4a alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 sunt convertite în moneda națională a statului în care se află instanța sesizată, pe baza valorii monedei respective în raport cu dreptul special de tragere la data hotărârii sau la o dată stabilită de comun acord de către părțile implicate. Valoarea, în drepturi speciale de tragere, a monedei naționale a unui stat parte care este membru al Fondului Internațional Monetar se calculează în conformitate cu metoda de evaluare aplicată de Fondul Monetar Internațional în vigoare la data respectivă pentru operațiunile și tranzacțiile sale. Valoarea, în drepturi speciale de tragere, a monedei naționale a unui stat parte care nu este membru al Fondului Monetar Internațional se calculează în modul stabilit de acest stat.

(2) Cu toate acestea, un stat care nu este membru al Fondului Monetar Internațional și a cărui legislație nu permite aplicarea dispozițiilor alineatului (1) poate, la data ratificării, acceptării, aprobării sau aderării la prezenta convenție, dar și ulterior, să declare că unitatea de cont prevăzută la alineatul (1) este egală cu 15 franci-aur. Francului-aur menționat în acest alineat îi corespund 65,5 miligrame de aur cu o finețe de nouă sute la mie. Conversia francului-aur în moneda națională se face în conformitate cu legislația statului respectiv.

(3) Calculul menționat la ultima teză de la alineatul (1) și conversia menționată la alineatul (2) se fac astfel încât, în măsura posibilului, să exprime în moneda națională a statului parte aceeași valoare reală pentru sumele prevăzute la articolul 3 alineatul (1), articolul 4a alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8, așa cum ar rezulta din aplicarea primelor trei teze de la alineatul (1). Statele părți 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 convenții sau de aderare la aceasta și de fiecare dată când se produce o schimbare a acestei metode de calcul sau a rezultatelor.

*Articolul 10***Dispozițiile suplimentare privind limitele răspunderii**

- (1) Transportatorul sau pasagerul pot cădea de acord, în mod expres și în scris, asupra unor limite mai ridicate ale răspunderii decât cele prevăzute la articolele 7 și 8.
- (2) Dobânzile aferente despăgubirilor și cheltuielile de judecată nu sunt incluse în limitele răspunderii prevăzute la articolele 7 și 8.

*Articolul 11***Modalități de apărare și limite în cazul prepușilor transportatorului**

Dacă se intențează o acțiune împotriva unui prepus sau agent al transportatorului sau al transportatorului de fapt, având ca obiect despăgubirile menționate în prezenta convenție, prepusul sau agentul respectiv este îndreptățit, dacă dovedește că a acționat în cadrul atribuțiilor sale de serviciu, să se prevaleze de aceleași modalități de apărare și limite ale răspunderii pe care transportatorul sau transportatorul de fapt au dreptul să le invoce în temeiul prezentei convenții.

*Articolul 12***Cumularea cererilor de despăgubire**

- (1) Din momentul în care produc efecte, limitele răspunderii prevăzute la articolele 7 și 8 se aplică sumei totale a despăgubirilor ce pot fi obținute în urma tuturor solicitărilor intervenite ca urmare a decesului sau a vătămării corporale a unui pasager sau a pierderii sau deteriorării bagajelor acestuia.
- (2) În ceea ce privește transportul efectuat de transportatorul de fapt, suma totală ce poate fi solicitată transportatorului, transportatorului de fapt, prepușilor și agenților lor acționând în cadrul atribuțiilor lor de serviciu nu depășește suma cea mai mare ce poate fi imputată fie transportatorului, fie transportatorului de fapt în conformitate cu prezenta convenție, însă nici una dintre aceste persoane nu i se poate cere să plătească o sumă ce depășește limita care îi este aplicabilă.
- (3) În toate situațiile în care un prepus sau agent al transportatorului sau transportatorului de fapt poate, în temeiul articolului 11 din prezenta convenție, să se prevaleze de limitele răspunderii prevăzute la articolele 7 și 8 din aceasta, suma totală a despăgubirilor imputabilă transportatorului, transportatorului de fapt sau, dacă este cazul, prepusului sau agentului respectiv, nu depășește aceste limite.

*Articolul 13***Pierderea dreptului de a se prevala de limitele răspunderii**

- (1) Transportatorul pierde dreptul de a beneficia de limitarea răspunderii, prevăzută la articolele 7 și 8, precum și la alineatul (1) din articolul 10, dacă se dovedește că prejudiciul a fost cauzat de o acțiune sau de o omisiune comisă de transportator fie cu intenția de a provoca prejudiciul respectiv, fie din imprudență și conștient fiind că este probabil ca acesta să se producă.
- (2) Prepusul sau agentul transportatorului sau al transportatorului de fapt nu au dreptul de a se prevala de aceste limite, dacă se dovedește că prejudiciul a fost cauzat de o acțiune sau de o omisiune comisă de prepus sau de agent fie cu intenția de a provoca prejudiciul respectiv, fie din imprudență și fiind conștient că este probabil ca acesta să se producă.

*Articolul 14***Temeiul acțiunilor în despăgubire**

Nici o acțiune în despăgubire pentru decesul sau vătămarea corporală a unui pasager sau pentru pierderea sau deteriorarea bagajelor nu poate fi intentată împotriva transportatorului sau transportatorului de fapt altfel decât în temeiul prezentei convenții.

*Articolul 15***Notificarea pierderii sau deteriorării bagajelor**

- (1) Pasagerul adresează o notificare scrisă transportatorului sau agentului său:
 - (a) în caz de deteriorare vizibilă a bagajelor:
 - (i) pentru bagaje de cabină, înaintea sau în momentul debarcării;
 - (ii) pentru celelalte bagaje, înaintea sau în momentul livrării lor;

- (b) în caz de deteriorare nevizibilă sau pierdere a bagajelor, în termen de 15 zile de la data debarcării, de la data livrării acestora sau de la data la care livrarea ar fi trebuit să aibă loc.
- (2) Dacă pasagerul nu se conformează dispozițiilor acestui articol, se consideră că, în lipsa probei contrariului, acesta a primit bagajele în stare bună.
- (3) Notificarea scrisă nu este necesară dacă starea bagajelor a făcut obiectul unei constatări comune sau al unei inspecții în momentul primirii.

Articolul 16

Termenul de prescripție a acțiunilor

- (1) Orice acțiune pentru daune intentată în urma decesului sau a vătămării corporale a unui pasager sau a pierderii sau deteriorării bagajelor se prescrie după doi ani.
- (2) Termenul de prescripție se calculează după cum urmează:
- (a) în caz de vătămare corporală, începând de la data debarcării pasagerului;
- (b) în caz de deces intervenit în timpul transportului, începând de la data când pasagerul ar fi trebuit să debarce, iar în caz de vătămare corporală survenită în timpul transportului și în urma căreia pasagerul a decedat după debarcare, începând de la data decesului, cu condiția ca acest termen să nu depășească trei ani de la data debarcării;
- (c) în caz de pierdere sau deteriorare a bagajelor, începând de la data debarcării sau de la data la care debarcarea ar fi trebuit să aibă loc, în funcție de care este cea mai recentă.
- (3) Motivele suspendării sau întreruperii termenului de prescripție sunt reglementate de legea statului unde se află instanța sesizată; însă, în nici un caz, o acțiune intentată în temeiul acestei convenții nu poate fi introdusă după expirarea oricăruia dintre termenele de mai jos:
- (a) cinci ani de la data debarcării pasagerului sau de la data la care debarcarea ar fi trebuit să aibă loc, în funcție de care este cea mai recentă; sau, dacă această dată este anterioară,
- (b) trei ani de la data când reclamantul a luat cunoștință sau ar fi trebuit, în mod normal, să ia cunoștință de vătămarea corporală, pierderea sau daunele provocate de incident.
- (4) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la alineatele (1), (2) și (3) din prezentul articol, termenul de prescripție poate fi prelungit în urma unei declarații a transportatorului sau a unui acord al părților, intervenite după incidentul care a dus la intentarea cauzei. Atât declarația, cât și acordul sunt consemnate în scris.

Articolul 17

Instanța competentă (*)

Articolul 17 bis

Recunoașterea și executarea (*)

Articolul 18

Nulitatea dispozițiilor contractuale

Sunt nule și neavenite toate dispozițiile contractuale stabilite înaintea incidentului care a cauzat decesul sau vătămarea corporală a unui pasager, pierderea sau deteriorarea bagajelor sale, tinzând să exonereze o persoană răspunzătoare în conformitate cu prezenta convenție de răspunderea față de pasager sau să fixeze limite de răspundere inferioare celor stabilite de această convenție, cu excepția celor prevăzute la articolul 8 alineatul (4) sau tinzând să transfere sarcina probei ce incumbă transportatorului sau transportatorului de fapt sau având ca efect restricționarea opțiunilor menționate la articolul 17 alineatul (1) sau (2); cu toate acestea, nulitatea acestor dispoziții nu implică nulitatea contractului de transport, care rămâne sub incidența dispozițiilor prezentei convenții.

(*) Nu este reprodus.

*Articolul 20***Daune nucleare**

Nimeni nu este considerat răspunzător, în sensul prezentei convenții, pentru prejudiciile cauzate de un accident nuclear:

- (a) dacă exploatarea unei instalații nucleare este răspunzător pentru o astfel de daună în temeiul Convenției de la Paris din 29 iulie 1960 privind răspunderea civilă a terților în domeniul energiei nucleare, astfel cum a fost modificată prin Protocolul adițional din 28 ianuarie 1964, sau în temeiul Convenției 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 exploatarea unei instalații nucleare este răspunzător pentru o astfel de daună în conformitate cu dreptul intern privind răspunderea pentru daune de acest tip, cu condiția ca dreptul respectiv să fie, în toate privințele, la fel de favorabil persoanelor susceptibile de a suferi prejudicii ca și Convenția de la Paris, cea de la Viena sau alte acte de modificare sau protocoale în vigoare aferente acestora.

*Articolul 21***Transportul comercial efectuat de autoritățile publice**

Prezenta convenție se aplică transportului comercial efectuat de state sau autorități publice în cadrul unui contract de transport în sensul articolului 1.

[Articolele 22 și 23 din Protocolul din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor]

*Articolul 22***Revizuirea și modificarea (*)***Articolul 23***Modificarea limitelor**

- (1) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 22, procedura specială definită în acest articol se aplică doar în scopul modificării limitelor fixate la articolul 3 alineatul (1), articolul 4a alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 din convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol.
- (2) La cererea a cel puțin jumătate – dar nu mai puțin de șase – dintre statele părți la prezentul protocol, orice propunere de modificare a limitelor, inclusiv a sumelor deductibile, specificate la articolul 3 alineatul (1), articolul 4a alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 din convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, este comunicată de către Secretarul General tuturor statelor membre ale Organizației și tuturor statelor părți.
- (3) Orice modificare propusă și difuzată după cum se prevede anterior este prezentată comitetului juridic al Organizației (denumit în continuare „comitetul juridic”) spre examinare, după cel puțin șase luni de la data difuzării.
- (4) Toate statele părți la convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, fie că sunt sau nu membre ale Organizației, au dreptul să participe la lucrările comitetului juridic în vederea examinării și adoptării modificărilor.
- (5) Modificările se adoptă cu o majoritate de două treimi din numărul statelor părți la convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, prezente și cu drept de vot în cadrul comitetului juridic, lărgit în conformitate cu alineatul (4), cu condiția ca cel puțin jumătate din numărul statelor părți la convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, să fie prezente în momentul votării.
- (6) În cazul în care hotărâște cu privire la o propunere de modificare a limitelor, comitetul juridic ține seama de experiența acumulată în materie de incidente și, în special, de volumul daunelor care rezultă în urma acestora, de fluctuațiile valorice ale monedei și de efectul modificării propuse asupra costului asigurărilor.

(*) Nu este reprodus.

- (7) (a) Nici o 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 și 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) Nici o limită nu poate fi majorată astfel încât să depășească valoarea corespunzătoare unei limite stabilite în convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, majorată cu 6 % pe an, calculată ca dobândă compusă de la data la care prezentul protocol a fost deschis pentru semnare.
- (c) Nicio limită nu poate fi mărită astfel încât să depășească valoarea corespunzătoare limitei stabilite în convenție, astfel cum a fost modificată prin prezentul protocol, înmulțită cu trei.
- (8) Organizația notifică orice modificare adoptată în conformitate cu alineatul (5) tuturor statelor părți. Modificarea se consideră acceptată la sfârșitul unei perioade de optsprezece luni de la data notificării, cu excepția cazului în care, în această perioadă, cel puțin un sfert din statele care erau state părți la data adoptării modificării transmit Secretarului General că nu acceptă modificarea, situație în care modificarea este respinsă și nu produce nici un efect.
- (9) O modificare considerată ca acceptată în conformitate cu alineatul (8) intră în vigoare după optsprezece luni de la acceptare.
- (10) Toate statele părți au obligația să se conformeze modificării, în cazul în care nu denunță prezentul protocol în conformitate cu articolul 21 alineatele (1) și (2), cu cel puțin șase luni înainte ca modificarea să intre în vigoare. O astfel de denunțare produce efecte din momentul în care intră în vigoare modificarea.
- (11) În cazul în care o modificare a fost adoptată, dar perioada de optsprezece luni pentru acceptarea ei nu a expirat încă, un stat care devine stat parte în timpul acestei perioade are obligația să respecte modificarea în cazul în care 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 menționate în prezentul alineat, o modificare devine obligatorie pentru un stat în momentul în care ea intră în vigoare sau la data la care prezentul protocol intră în vigoare pentru statul respectiv, dacă aceasta survine mai târziu.
-

ANEXĂ LA CONVENȚIA DE LA ATENA

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

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

Numele navei	Numărul sau literele distinctive	Numărul OMI de identificare al navei	Port de înmatriculare	Numele și adresa completă ale sediului principal al transportatorului care realizează efectiv transportul

Se adeverește prin prezentul certificat că pentru nava sus-menționată există o poliță de asigurare valabilă sau orice altă garanție financiară care respectă cerințele articolului 4a din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor.

Tip de garanție financiară

Durata garanției

Numele și adresa asigurătorului/asigurătorilor și/sau a garantului/garanților

Nume

Adresă

Prezentul certificat este valabil până la

Eliberat sau vizat de guvernul

(denumirea completă a statului)

SAU

Se folosește următorul text în cazul în care un stat parte face uz de dispozițiile articolului 4a alineatul (3):

Prezentul certificat este eliberat sub autoritatea guvernului

(denumirea completă a statului) de către(numele instituției sau al organizației)

LaÎn
(Locul) (Data)

.....
(Semnătura și numele funcționarului emitent sau însărcinat cu certificarea)

Note explicative:

1. Pe lângă denumirea statului se poate adăuga eventual și cea a autorității publice competente din țara în care se eliberează certificatul.
2. Dacă suma totală a garanției provine din mai multe surse, trebuie indicată suma provenită de la fiecare dintre acestea.
3. Dacă garanția este furnizată sub mai multe forme, acestea trebuie enumerate.
4. La rubrica „Durata garanției” trebuie precizată data de la care garanția produce efecte.
5. La rubrica „Adresă” a asigurătorului (asigurătorilor) și/sau a garantului (garanților) trebuie indicat sediul principal al asigurătorului (asigurătorilor) și/sau al garantului (garanților). Dacă este cazul, trebuie indicat și sediul unde s-a încheiat asigurarea sau garanția.

ANEXA II

Extras din Rezerva și liniile directoare OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena din 2002, adoptate de comitetul juridic al Organizației Maritime Internaționale la 19 octombrie 2006**REZERVA ȘI LINIILE DIRECTOARE ALE OMI PENTRU PUNEREA ÎN APLICARE A CONVENȚIEI DE LA ATENA****Rezervă**

1. Convenția de la Atena ar trebui ratificată, cu următoarea rezervă sau o declarație cu același efect:

„[1.1.] Rezervă cu privire la ratificarea de către guvernul ... a Convenției de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, 2002 («convenția»)

Limitarea răspunderii transportatorilor etc.

[1.2.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) sau alineatul (2) din convenție, să limiteze eventuala răspundere în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager cauzat/ă de unul dintre riscurile menționate la punctul 2.2 din liniile directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena la o sumă mai mică decât:

— 250 000 de unități de cont per pasager, pentru fiecare incident în parte;

sau

— 340 milioane de unități de cont în total per navă, pentru fiecare incident în parte.

[1.3.] Mai mult decât atât, guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să aplice, *mutatis mutandis*, în cazul unei astfel de răspunderi, punctele 2.1.1 și 2.2.2 din liniile directoare OMI privind punerea în aplicare a Convenției de la Atena.

[1.4.] Sunt limitate în același mod răspunderea transportatorului de fapt, în temeiul articolului 4 din convenție, răspunderea prepușilor sau agenților transportatorului sau ai transportatorului de fapt, în temeiul articolului 11 din convenție și suma maximă totală a despăgubirilor, în temeiul articolului 12 din convenție.

[1.5.] Rezerva și angajamentul de la punctul 1.2 se aplică indiferent de baza răspunderii în temeiul articolului 3 alineatul (1) sau alineatul (2) și fără a aduce atingere oricăror dispoziții contrare de la articolul 4 sau de la articolul 7 din convenție; însă rezerva și angajamentul în cauză nu afectează aplicarea articolelor 10 și 13.

Asigurarea obligatorie și limitarea răspunderii asigurătorilor

[1.6.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să limiteze cerința prevăzută la articolul 4a alineatul (1) de a menține asigurarea sau alt tip de garanție financiară în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager cauzat/ă de oricare dintre riscurile menționate la punctul 2.2 din liniile directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena la o sumă mai mică decât:

— 250 000 de unități de cont per pasager, pentru fiecare incident în parte;

sau

— 340 milioane de unități de cont în total per navă, pentru fiecare incident în parte.

[1.7.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să limiteze răspunderea asigurătorului sau a altei persoane furnizoare de garanție financiară, prevăzută la articolul 4a alineatul (10), în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager cauzat/ă de oricare dintre riscurile menționate la punctul 2.2 din liniile directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena la o sumă maximă egală cu asigurarea sau alt tip de garanție financiară pe care transportatorul este obligat să o mențină în conformitate cu punctul 1.6 al prezentei rezerve.

[1.8.] Guvernul ... își rezervă, de asemenea, dreptul și se angajează să aplice liniile directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena, inclusiv aplicând clauzele menționate la punctele 2.1 și 2.2 din liniile directoare, pentru orice asigurare obligatorie în sensul convenției.

- [1.9.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să scutească furnizorul de asigurare sau de altă garanție financiară, în conformitate cu articolul 4a alineatul (1), de la orice răspundere pe care acesta din urmă nu și-a asumat-o.

Certificare

- [1.10.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să emită certificate de asigurare în conformitate cu articolul 4a alineatul (2) din convenție, astfel încât:

- să reflecte limitările răspunderii și cerințele de acoperire a asigurării menționate la punctele 1.2, 1.6, 1.7 și 1.9; și
- să includă alte limitări, cerințe și scutiri în funcție de necesitățile impuse de condițiile de pe piața asigurărilor la momentul emiterii certificatului.

- [1.11.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să accepte certificatele de asigurare emise de alte state părți în conformitate cu o rezervă similară.

- [1.12.] Toate aceste limitări, cerințe și scutiri vor fi clar reflectate în certificatul emis sau certificate în conformitate cu articolul 4a alineatul (2) din convenție.

Relația dintre prezentele rezerve și liniile directe ale IMO privind punerea în aplicare a Convenției de la Atena

- [1.13.] Drepturile acordate prin prezenta rezervă se vor exercita cu respectarea liniilor directe ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena sau a oricăror modificări aduse acestora, în scopul asigurării uniformității. În cazul în care o propunere de modificare a liniilor directe ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena, inclusiv de modificare a limitelor, a fost aprobată de către comitetul juridic al Organizației Maritime Internaționale, aceste modificări se aplică de la data stabilită de către comitet. Acest fapt nu aduce atingere normelor de drept internațional cu privire la dreptul unui stat de a-și reține sau de a-și modifica rezerva."

Linii directe

2. În contextul actual al pieței asigurărilor, statele părți ar trebui să elibereze certificate de asigurare pe baza unui angajament din partea unui asigurător care să acopere riscurile în caz de război și din partea unui alt angajator care să acopere riscurile nelegate de război. Fiecare asigurător ar trebui să fie răspunzător doar pentru partea sa de asigurare. Se recomandă aplicarea următoarelor norme (clauzele la care se face referire figurează în apendicele A):

- 2.1. Atât asigurarea pentru situații de război, cât și asigurarea pentru situații altele decât cele de război pot face obiectul următoarelor clauze:

2.1.1. activarea clauzei de excludere în caz de contaminare radioactivă și pentru arme chimice, biologice, biochimice și electromagnetice (activarea clauzei nr. 370);

2.1.2. activarea clauzei de excludere în caz de atac informatic (activarea clauzei nr. 380);

2.1.3. modalitățile de protecție și limitările unui furnizor de garanție financiară obligatorie în conformitate cu convenția, astfel cum a fost modificată prin prezentele linii directe, în special limita de 250 000 unități per pasager pentru fiecare incident în parte;

2.1.4. condiția potrivit căreia asigurarea acoperă numai daunele care fac obiectul convenției, astfel cum a fost modificată prin prezentele linii directe; și

2.1.5. condiția potrivit căreia orice sume achitate în temeiul convenției contribuie la diminuarea daunei restante a transportatorului și/sau a asigurătorului său, în conformitate cu articolul 4a din convenție, chiar dacă nu sunt plătite de sau solicitate asigurătorilor pentru situații de război și respectiv asigurătorilor pentru situații altele decât cele de război.

2.2. După caz, asigurarea pentru situații de război acoperă următoarele daune; în caz de prejudiciu intervenit în urma decesului sau vătămării corporale a unui pasager, produse de:

- război, război civil, revoluție, rebeliune, insurecție sau tensiune socială cauzate de acestea sau orice act ostil desfășurat de către o putere beligerantă sau împotriva acesteia;
- capturare, sechestru, arestare, privare de libertate sau detenție și consecințele acestora sau orice tentative în acest sens;
- mine, torpile, bombe abandonate sau alte echipamente militare abandonate;
- acte teroriste sau desfășurate de orice persoană care acționează cu rea-credință sau dintr-un motiv politic, precum și orice acțiune întreprinsă pentru a preveni sau contracara orice risc de acest tip;
- confiscare și expropriere,

și poate face obiectul următoarelor scutiri, limitări și cerințe:

2.2.1. clauza de încetare automată și de excludere în caz de război

2.2.2. în cazul în care daunele cumulate suferite de pasagerii considerați în mod individual depășesc suma de 340 milioane de unități de cont per total pentru o navă, pentru orice incident în parte, transportatorul are dreptul să invoce limitarea daunei sale la suma de 340 milioane de unități de cont per total, cu condiția ca:

- suma respectivă să fie distribuită între reclamanți în funcție de daunele stabilite ca fiind suferite de aceștia;
- distribuirea acestei sume să se poată face într-una sau mai multe tranșe către reclamanții cunoscuți în momentul distribuirii; și
- distribuirea acestei sume să se poată face de către asigurător, de către tribunal sau de către o altă autoritate competentă sesizată de asigurător în orice stat parte în care se instituie demersuri juridice cu privire la daunele presupus acoperite de asigurare.

2.2.3. clauza privind informarea în termen de 30 de zile, în cazurile care nu fac obiectul punctului 2.2.1.

2.3. Asigurarea pentru situații altele decât cele de război ar trebui să acopere toate pericolele care fac obiectul asigurării obligatorii diferite de riscurile menționate la punctul 2.2, indiferent dacă fac sau nu obiectul unor scutiri, limitări sau cerințe dintre cele enunțate la punctele 2.1 și 2.2.

3. Apendicele B conține un exemplu de set de angajamente de asigurări (cărți albastre) și un certificat de asigurare care respectă prezentele linii directoare.

APENDICELE A

Clauzele menționate la liniile directoare 2.1.1, 2.1.2 și 2.2.1

Activarea clauzei de excludere în caz de contaminare radioactivă și pentru arme chimice, biologice, biochimice și electromagnetice (clauza nr. 370, 10 noiembrie 2003)

Această clauză prevalează asupra oricărei dispoziții contrare cuprinse în prezenta asigurare.

1. În nici un caz, asigurarea nu acoperă pierderile, daunele, prejudiciile sau cheltuielile provocate direct sau indirect de următorii factori, favorizate sau cauzate de aceștia:
 - 1.1. radiațiile ionizante provenite de la orice combustibil nuclear, deșeu nuclear sau de la combustia combustibilului nuclear sau contaminarea radioactivă determinată de acestea;
 - 1.2. proprietățile radioactive, toxice, explozibile sau alte proprietăți cauzatoare de pericol sau contaminante ale oricărei instalații nucleare, ale oricărui reactor nuclear, ale oricărui dispozitiv nuclear sau ale oricărei componente a acestuia;
 - 1.3. orice armă sau dispozitiv care face uz de fisiune și/sau fuziune atomică sau nucleară, de orice reacție similară sau de o forță sau materie radioactivă;
 - 1.4. proprietățile radioactive, toxice, explozibile sau cauzatoare de pericol sau contaminante ale oricărei materii radioactive. Excluderea prevăzută de prezenta subclauză nu se extinde la izotopii radioactivi, alții decât combustibilul nuclear, în cazul în care respectivi izotopi sunt creați, transportați, stocați sau utilizați în scopuri comerciale, agricole, medicale, științifice sau în alte scopuri pașnice;
 - 1.5. orice armă chimică, biologică, biochimică sau electromagnetică.

Activarea clauzei de excludere în caz de atac informatic (clauza nr. 380, 10 noiembrie 2003)

1. Exclusiv sub rezerva punctului 2 de mai jos, prezenta asigurare nu acoperă în nici un caz pierderile, daunele, prejudiciile sau cheltuielile provocate direct sau indirect de, cu concursul sau cauzate de utilizarea sau operarea cu rea intenție a oricărui computer, sistem informatic, program informatic, cod dăunător, virus sau proces informatic sau a oricărui alt sistem electronic.
2. În cazul în care prezenta clauză este susținută prin polițe care acoperă riscurile de război, război civil, revoluție, rebeliune, insurecție sau tensiune socială cauzată de acestea, sau orice act ostil desfășurat de către o putere beligerantă sau împotriva acesteia, terorism sau acțiune din motive politice din partea unei persoane, punctul 1 nu se aplică în sensul excluderii daunelor (care ar fi în caz contrar acoperite) provocate de folosirea oricărui computer, sistem computerizat, program informatic sau alt sistem electronic în sistemele de lansare și/sau ghidaj și/sau în mecanismele declanșatoare ale oricărei arme sau rachete.

Încetare automată și excludere în caz de război

- 1.1. Încetarea automată a acoperirii oferite de asigurare

Indiferent dacă anunțul de încetare a fost transmis, acoperirea în cazurile enumerate în continuare ÎNCETEAZĂ AUTOMAT

- 1.1.1. la izbucnirea unui război (indiferent dacă există o declarație de război sau nu) între oricare dintre următoarele state: Regatul Unit, Statele Unite ale Americii, Federația Rusă, Republica Populară Chineză;
- 1.1.2. cu privire la orice navă pentru care se oferă acoperire, în cazul rechiziționării acesteia în vederea titlului sau a folosirii.

- 1.2. Războiul între cele cinci puteri

Prezenta asigurare exclude

- 1.2.1. pierderile, daunele, prejudiciile sau cheltuielile provocate de izbucnirea războiului (indiferent dacă există o declarație de război sau nu) între oricare dintre următoarele state: Regatul Unit, Statele Unite ale Americii, Federația Rusă, Republica Populară Chineză;
- 1.2.2. rechiziționarea în vederea titlului sau a folosirii.

APENDICELE B

I. Exemple de angajamente de asigurare (cărți albastre) menționate la linia directoare 3

Carte albastră eliberată de asigurătorul pentru situații de război

Certificat furnizat ca dovadă a asigurării în conformitate cu dispozițiile articolului 4a din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor

Numele navei:

Numărul OMI de identificare al navei:

Portul de înmatriculare:

Numele și adresa proprietarului:

Se certifică prin prezenta că pentru nava cu numele sus-menționat, aflată în proprietatea sus-menționată, există o poliță de asigurare în conformitate cu articolul 4a din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, sub rezerva tuturor excepțiilor și limitărilor permise pentru asigurarea obligatorie pentru situații de război prevăzute de convenție și de liniile directoare de punere în aplicare adoptate de comitetul juridic al Organizației Maritime Internaționale în octombrie 2006, incluzând în special următoarele clauze: [Aici se pot introduce, în măsura dorită, textul convenției și liniile directoare însoțite de anexe]

Durata asigurării de la: 20 februarie 2007

până la: 20 februarie 2008

Cu condiția ca asigurătorul să poată în orice moment să anuleze prezentul certificat, pe baza unui preaviz scris de 30 de zile adresat autorității sus-menționate, caz în care responsabilitatea asigurătorului încetează după data-limită a respectivei perioade de preaviz, dar numai pentru incidentele intervenite după expirarea perioadei respective.

Data:

Prezentul certificat a fost eliberat de:

War Risks, Inc

[Adresă]

.....

Numai în calitate de agent al *War Risks, Inc.*

Semnătura asigurătorului

Carte albastră eliberată de asigurătorul pentru situații altele decât cele de război

Certificat furnizat ca dovadă a asigurării în conformitate cu dispozițiile articolului 4a din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor

Numele navei:

Numărul OMI de identificare al navei:

Portul de înmatriculare:

Numele și adresa proprietarului:

Se certifică prin prezenta că pentru nava cu numele sus-menționat, aflată în proprietatea sus-menționată, există o poliță de asigurare în conformitate cu 4a din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, sub rezerva tuturor excepțiilor și limitărilor permise în cazul asigurătorilor pentru situații altele decât cele de război prevăzute de convenție și de liniile directoare de punere în aplicare adoptate de comitetul juridic al Organizației Maritime Internaționale în octombrie 2006, incluzând în special următoarele clauze: [Aici se pot introduce, în măsura dorită, textul convenției și liniile directoare însoțite de anexe]

Durata asigurării de la: 20 februarie 2007

până la: 20 februarie 2008

Cu condiția ca asigurătorul să poată în orice moment să anuleze prezentul certificat, pe baza unui preaviz scris de trei luni adresat autorității sus-menționate, caz în care răspunderea asigurătorului încetează după data-limită a respectivei perioade de preaviz, dar numai pentru incidentele intervenite după expirarea perioadei respective.

Data:

Prezentul certificat a fost eliberat de:

PANDI P&I

[Adresă]

.....

Numai în calitate de agent al PANDI P&I

Semnătura asigurătorului

II. Model de certificat de asigurare menționat la linia directoare 3

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

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

Numele navei	Nr. distinctiv de litere	Nr. OMI Număr de identificare	Port de înmatriculare	Numele și adresa completă ale sediului principal al transportatorului care realizează efectiv transportul

Se adevărește prin prezentul certificat că pentru nava sus-menționată există o poliță de asigurare valabilă sau orice altă garanție financiară care respectă cerințele articolului 4a din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor.

Tip de garanție financiară

Durata garanției

Numele și adresa asigurătorului/asiguratorilor și/sau a garantului/garanților

Acoperirea oferită prin asigurare, dovedită de prezentul certificat, este divizată într-o parte destinată asigurării pentru situații de război și într-o parte destinată asigurării pentru situații altele decât cele de război, în conformitate cu liniile directoare de punere în aplicare adoptate în octombrie 2006 de comitetul juridic al Organizației Maritime Internaționale. Fiecare dintre cele două părți face obiectul tuturor excepțiilor și limitărilor prevăzute de convenție și de liniile directoare de punere în aplicare. Asiguratorii nu răspund în comun și în mod solidar. Asiguratorii sunt:

Pentru riscuri de război: War Risks, Inc., [adresă]

Pentru riscuri de altele decât cele de război: Pandi P&I, [adresă]

Prezentul certificat este valabil până la

Eliberat sau vizat de guvernul

(denumirea completă a statului)

SAU

Se folosește următorul text în cazul în care un stat parte face uz de dispozițiile articolului 4a alineatul (3):

Prezentul certificat este eliberat sub autoritatea guvernului(denumirea completă a statului) de către (numele instituției sau organizației)

La În
(Loc) (Dată)

.....
(Semnătura și numele funcționarului emitent sau însărcinat cu certificarea)

Note explicative:

1. Pe lângă denumirea statului, se poate adăuga eventual și cea a autorității publice competente din țara în care se eliberează certificatul.
2. Dacă suma totală a garanției provine din mai multe surse, trebuie indicată suma provenită de la fiecare dintre acestea.
3. Dacă garanția este furnizată sub mai multe forme, acestea trebuie enumerate.
4. La rubrica „Durata garanției” trebuie precizată data de la care garanția produce efecte.
5. La rubrica „Adresă” a asigurătorului (asigurătorilor) și/sau a garantului (garanților) trebuie indicat sediul principal al asigurătorului (asigurătorilor) și/sau al garantului (garanților). Dacă este cazul, trebuie indicat și sediul unde s-a încheiat asigurarea sau garanția.
