

55

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

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

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

PROIECTUL

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

Nota Secretariatului

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

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

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

Articolul 2

Domeniul de aplicare

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

Articolul 4

Transportator substitut

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

Articolul 5

Termen de livrare

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

Articolul 6

Obligațiile expeditorului

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

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

Articolul 8

Răspunderea expeditorului

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

CAPITOLUL III

DOCUMENTE DE TRANSPORT

Articolul 11

Natură și conținut

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

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

Articolul 13

Conosamentul

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

CAPITOLUL IV

DREPTUL DE DISPOZIȚIE ASUPRA MĂRFURILOR

Articolul 14

Titularul dreptului de dispoziție asupra mărfurilor

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

CAPITOLUL V

RĂSPUNDEREA TRANSPORTATORULUI

Articolul 16

Răspunderea pentru prejudiciu

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

Articolul 17

Prepuși și mandatar

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

Articolul 19

Evaluarea prejudiciului

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

Articolul 20

Limitele maxime de răspundere

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

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

Articolul 22

Domeniul de aplicare a exonerărilor de răspundere și limitele acestora

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

CAPITOLUL VI TERMENELE DE RECLAMAȚII

Articolul 23

Anunțarea pagubei

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

CAPITOLUL VII LIMITĂRI ALE LIBERTĂȚII CONTRACTUALE

Articolul 25 Clauze lovite de nulitate

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

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

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

Articolul 29

Dispoziții naționale suplimentare

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

Articolul 32

Clauze regionale referitoare la răspundere

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

c) prin aderare.

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

Articolul 35 **Intrare în vigoare**

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

Variantă

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

Articolul 36 **Denunțare**

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

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

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

Articolul 39 **Depozitare**

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

2. Depozitarul

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

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

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

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

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

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

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

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

PROTOCOALE COMPLEMENTARE

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

PROTOCOL no. 1

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

Articolul 1: Termenii de încărcare și descărcare

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

Articolul 2: Puncte de încărcare și de descărcare

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

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

Articolul 5: Contrastali

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

Articolul 6: Termenul de așteptare

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

PROTOCOL no. 2

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

Articolul 1: Calcularea navlului

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

Articolul 2: Cheltuieli de navigație

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

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

Articolul 5: Dreptul de reziliere al expeditorului

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