

Lege nr. 43/1937

din 13/03/1937

privind ratificarea convențiilor internaționale pentru unificarea anumitor reguli în materie de conosament, încheiată la Bruxelles la 25 august 1924, pentru unificarea anumitor reguli privitoare la privilegiile și ipotecile maritime, semnată la Bruxelles la 10 aprilie 1926, pentru unificarea anumitor reguli privitoare la imunitățile vaselor de stat, semnată la Bruxelles la 10 aprilie 1926

Publicat în MOF nr. 60 - 13/03/1937

Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 60 din 13/03/1937

Actul a intrat în vigoare la data de 13 martie 1937

Articol unic. - Guvernul este autorizat a ratifica și a face să se execute:

1. Convențiunea internațională pentru unificarea anumitor reguli în materie de conosament, încheiată la Bruxelles la 25 August 1924.
 2. Convențiunea internațională pentru unificarea anumitor reguli privitoare la privilegiile și ipotecile maritime, semnată la Bruxelles la 10 Aprilie 1926.
 3. Convențiunea internațională pentru unificarea anumitor reguli privind imunitățile vaselor de Stat, semnată la Bruxelles la 10 Aprilie 1926.
 4. Protocolul adițional acestei Convențiuni semnat la Bruxelles la 24 Mai 1934.
- Copie și traducere de pe aceste Convențiuni și Protocolul se alătură la legea de față.

1. CONVENȚIUNE INTERNAȚIONALĂ
pentru unificarea anumitor reguli în materie de conosament

2. CONVENȚIUNE INTERNAȚIONALĂ
pentru unificarea anumitor reguli referitoare la
privilegiile și ipotecile Maritime

3. CONVENȚIUNE INTERNAȚIONALĂ
pentru unificarea anumitor reguli privitoare
la imunitățile vaselor de stat

4. PROTOCOL ADIȚIONAL
al convenției internaționale pentru unificarea anumitor reguli
privitoare la imunitățile vaselor de stat

1. CONVENȚIUNE INTERNAȚIONALĂ
pentru unificarea anumitor reguli în materie de conosament

Act Internațional

Convenție internațională pentru unificarea anumitor reguli în materie de conosament, încheiată la Bruxelles la 25 august 1924

din 25/08/1924

Publicat în MOF nr. 60 - 13/03/1937

Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 60 din 13/03/1937

Actul a intrat în vigoare la data de 13 martie 1937

1. În prezenta Convențiune, cuvintele specificate mai jos se definesc în mod precis, după cum urmează:

a) Prin "Transportator" se înțelege proprietarul vasului sau navlositorul care a încheiat un contract de transport cu un încărcător;

b) Prin "Contract de transport" se înțelege numai acel contract a cărei existență se poate constata printr'un conosament sau prin orice alt document similar, recunoscut drept titlu pentru transportul de mărfuri pe mare: aceeași denumire se dă conosamentului sau documentului similar emis în virtutea unui contract de navlosire din moment ce un astfel de document stabilește raporturile între transportator și purtătorul conosamentului;

c) Prin "Mărfuri" se înțeleg bunurile, obiectele, mărfurile și articolele de orice natură, cu excepția animalelor vii și a caricului care, prin contractul de transport, s'a prevăzut că va fi așezat pe punte și se transportă efectiv pe punte;

d) Prin "Vas" se înțelege orice bastiment folosit pentru transportul de mărfuri pe mare;

e) "Transportul de mărfuri" se referă numai la timpul scurs de la încărcarea mărfurilor la bordul vasului până la descărcarea lor din vas.

2. Sub rezerva dispozițiilor articolului 6, transportatorul, în toate contractele de transport de mărfuri pe mare, va fi supus responsabilităților și obligațiilor de mai jos, în ceea ce privește încărcarea, manipularea, arimarea, transportul, păzirea, îngrijirea și descărcarea mărfurilor, precum va beneficia de drepturile și dispensele de mai jos.

3. 1. Transportatorul va fi obligat înainte și la începutul voiajului a îngriji în mod rezonabil de următoarele:

a) Punerea vasului în stare de navigabilitate;

b) Armarea, echiparea și aprovizionarea îndestulătoare a vasului;

c) Înzestrarea și punerea în bună stare a calelor și camerelor reci și frigorifere, precum și a tuturor părților de pe vas în care sunt așezate mărfuri pentru luarea în primire, transportarea și conservarea lor.

2. Sub rezerva dispozițiilor articolului 4, transportatorul va proceda cu pricepere și sârguință la încărcarea, manipularea, arimarea, transportarea, păzirea, îngrijirea și descărcarea mărfurilor transportate.

3. După ce mărfurile vor fi fost luate în primire, transportatorul, căpitanul sau agentul transportatorului este obligat, la cererea încărcătorului, să elibereze acestuia un conosament cuprinzând printre altele:

a) Mărcile principale necesare identificării mărfurilor, așa cum au fost date înscris de către încărcător înainte ca încărcarea mărfii să fi început. Aceste mărci trebuie să fie tipărite sau aplicate în mod clar pe mărfurile împachetate, sau pe lăzile sau ambalajele care conțin aceste mărfuri, astfel că în mod normal ele vor rămâne cetibile până la sfârșitul voiajului;

b) Sau numărul coletelor sau al obiectelor, sau cantitatea sau greutatea lor după caz, așa cum sunt date în scris de către încărcător;

c) Starea și condițiunea aparentă în care se află mărfurile.

Cu toate acestea, niciun transportator, căpitan sau agent al transportului, nu este obligat să declare sau să menționeze în conosament vreo marcă, vreun număr, vreo cantitate sau vreo greutate,

atunci cînd are motive serioase să creadă că acestea nu reprezintă marfa primită de el sau nu are posibilitatea ca această marfă să fie verificată prin mijloace rezonabile.

4. Conosamentul care cuprinde cele prevăzute la paragraful 3, al. a, b și c, echivalează cu prezumția, până la proba contrarie, că marfa a fost primită de transportator așa cum a fost descrisă în acel conosament.

5. Conosamentul se va considera drept garanția încărcătorului față de transportator, că mărcile, numerile, cantitățile și greutatea sunt exacte, așa cum le-a indicat, și încărcătorul va îndemni pe transportator de orice pierdere, daune sau cheltuieli, provenind sau rezultînd din inexactități în această privință. Dreptul transportatorului la o asemenea indemnizație nu limitează în niciun fel responsabilitatea și angajamentele lui în virtutea contractului de transport, față de orice persoană, alta decît încărcătorul.

6. Dacă înainte sau în momentul ridicării mărfurilor și de depunerea lor în custodia persoanei care este în drept să le ia în primire în virtutea contractului de transport, transportatorul sau agentul transportatorului în portul de descărcare n'au fost înștiințați în scris de pierderi sau daune în care să fie prevăzută natura generală a acestor pierderi sau daune, se consideră că această ridicare a mărfurilor, constituie, până la proba contrarie, o prezumție că mărfurile au fost predate așa cum sunt descrise în conosament.

Dacă pierderile sau daunele nu sunt aparente, înștiințarea trebuie făcută în termen de 3 zile de la ridicarea mărfurilor.

Rezervele în scris sunt de prisos dacă starea mărfii a fost constatată în contradictoriu în momentul luării în primire.

În orice caz, atât transportatorul cît și vasul nu mai pot fi făcuți responsabili de pierderi și daune dacă împotriva lor nu s'a intentat o acțiune în termen de un an de la data la care mărfurile au fost predate sau ar fi trebuit să fie predate.

În caz de pierderi sau daune sigure sau presupuse, transportatorul și primitorul își vor acorda reciproc toate înlesnirile pentru inspectarea mărfurilor și verificarea numărului de colete.

7. După ce marfa va fi fost încărcată, transportatorul, căpitanul sau agentul transportatorului, la cererea încărcătorului, va elibera acestuia un conosament cu mențiunea "Îmbarcat". Dacă încărcătorul a primit mai înainte vreun alt document, dîndu-i drept la marfa încărcată, el va restitui acel document, luînd în schimb conosamentul cu mențiunea "Îmbarcat". Transportatorul, căpitanul sau agentul transportatorului va avea de asemenea, dreptul ca în documentul ce l-a remis încărcătorului înainte de încărcarea mărfii, să adauge în dreptul numelui portului de îmbarcare, numele vasului sau al vaselor pe care mărfurile au fost îmbarcate și data sau datele de îmbarcare. Dacă acest document astfel completat conține și datele menționate la art. 3, paragraful 3 din prezenta Convențiune, el va fi considerat în sensul acestui articol ca un conosament cu mențiune "Îmbarcat".

8. Orice clauză, convenție sau acord prevăzută într'un contract de transport, care desleagă pe transportator sau pe vas de responsabilitate în caz de pierderi sau daune provenite din neglijență, culpă sau încălcarea îndatoririlor sau obligațiilor enumerate în acest articol, este nulă și fără efect. De asemenea este nulă orice clauză, convenție sau acord care reduce această responsabilitate, altfel de cum este prescrist în prezenta Convențiune. O clauză prin care beneficiul asigurării este cedat transportatorului sau orice altă clauză similară va fi considerată ca dispensînd pe transportator de răspunderea sa.

4. 1. Nici transportatorul și nici vasul nu vor fi responsabili de pierderile și daunele provenite sau rezultate din cauza stării de inavizibilitate, dacă această stare nu se datorează unei lipse de grijă rezonabilă din partea transportatorului de a pune vasul în stare de navigabilitate, de a asigura vasului un armament, o echipare sau o aprovizionare potrivită, de a înzestra și pune în bună stare calele și camerele reci și frigorifere, precum și orice parte a vasului, în care sunt încărcate mărfuri, astfel ca ele să fie potrivite pentru primirea, transportul și conservarea mărfurilor, totul în conformitate cu prescripțiunile articolului 3, al. 1. Ori de cîte ori o pierdere sau o daună va rezulta din cauza stării de inavizibilitate, dovada în ceea ce privește depunerea grijei rezonabile va cădea în sarcina transportatorului sau asupra oricărei alte persoane care se prevalează de dispensele prevăzute în acest articol.

2. Nici transportatorul și nici vasul nu vor fi responsabili pentru pierderile și daunele rezultate sau provenite din:

- a) Faptele, neglijențele sau greșelile căpitanului, marinarilor, pilotului sau prepușilor transportatorului în materie de navigație sau administrarea vasului;
- b) Un incendiu la bord, dacă nu va fi cauzat de pe urma faptelor sau greșelilor transportatorului;
- c) Pericolele sau accidentele mării sau ale altor ape navigabile;
- d) Un "act al lui Dumnezeu";
- e) Acțiunile de războiu;

- f) Actele inamicilor publici;
- g) Un decret sau o constrângere din partea unui suveran, autorități sau popor sau un sechestrul judiciar;
- h) O restricțiune de carantină;
- i) O faptă sau o omisiune a încărcătorului sau a proprietarului mărfurilor, a agentului sau a reprezentantului lui;
- j) Grevele sau lok-out-urile, precum și opririle sau obstacolele aduse muncii, fie complet, fie parțial, și oricare ar fi cauza;
- k) O răscoală sau turburări civile;
- l) O salvare sau încercare de salvare de vieți sau de bunuri pe mare;
- m) Scăderile în volum sau în greutate, precum și orice altă pierdere sau daună, rezultată dintr'un viciu ascuns, natură specială sau un viciu propriu mărfurilor;
- n) Insuficiența ambalajului;
- o) Insuficiența sau imperfecțiunea mărcilor;
- p) Viciurile ascunse care scapă unei atenții rezonabile;
- q) Orice altă cauză care nu provine din faptele sau greșelile transportatorului, ale agentului sau însărcinatului său, însă dovada ce trebuie făcută cade în sarcina persoanei care se prevalează de această exceptare și-i incumbă să arate că nici greșeala personală, nici fapta transportatorului, a agentului sau a reprezentantului lui, nu au contribuit la pierderi sau la daune.

3. Încărcătorul nu va fi responsabil de pierderile sau daunele suferite de transportator sau de vas și care provin sau rezultă dintr'o cauză oarecare, fără să fi intervenit un act, o greșeală sau o neglijență a încărcătorului, agentului sau însărcinatului lui.

4. Nu va fi considerată ca infracțiune la prezenta Convențiune sau la contractul de transport, nicio abatere dela drum făcută cu scopul de a salva sau a încerca să se salveze vieți sau bunuri pe mare și nicio abatere dela drum rezonabilă, și transportatorul nu poate fi făcut responsabil de pierderi sau daunele ce rezultă din aceste cauze.

5. Pierderile și daunele care cad asupra transportatorului sau a vasului nu trebuie să întrecă suma de 100 lire sterline sau o sumă echivalentă în altă valută pentru fiecare colet sau unitate, afară de cazul, însă, când încărcătorul a declarat natura și valoarea mărfurilor înainte de încărcare și această declarațiune a fost trecută în conosament.

O asemenea declarație trecută în conosament va constitui o prezumpție, până la proba contrarie, că în adevăr marfa are valoarea declarată, dar nu este obligatorie pentru transportator care poate s'o conteste.

Transportatorul, căpitanul sau agentul transportatorului și încărcătorul, pot să convie asupra unei sume maxime de plată, diferită de aceea arătată la acest paragraf, însă acest maximum convențional nu trebuie să fie în niciun caz mai mic ca cifra de mai sus.

În caz de pierderi și daune, transportatorul sau vasul nu pot fi făcuți responsabili, dacă s'a dovedit că declarația asupra naturii sau valorii mărfurilor, trecută de încărcător în conosament, a fost dată fals în mod intenționat.

6. Mărfurile de natură inflamabilă, explozibilă sau periculoasă, la îmbarcarea cărora nu au consimțit transportatorul, căpitanul sau agentul transportatorului, cunoscând natura sau caracterul lor, vor putea fi oricând debarcate și în orice loc, distruse sau făcute inofensive de către transportator, înainte de descărcarea celorlalte mărfuri, fără a plăti indemnizații. În același timp, încărcătorul este responsabil de orice daune și cheltuieli provenite sau rezultate în mod direct sau indirect din cauza îmbarcării acestor mărfuri periculoase. Dacă astfel de mărfuri au fost îmbarcate de asemenea cu cunoștința și consimțământul transportatorului, ele pot fi debarcate, distruse sau făcute inofensive de către transportator, atât timp cât ele s'au dovedit periculoase pentru vas sau caric, iar transportatorul nu poate fi făcut responsabil, cu excepția avariilor comune, dacă este cazul.

5. Un transportator are dreptul de a renunța, în total sau în parte, la drepturile și dispensele, sau de a spori responsabilitățile și obligațiunile lui așa cum sunt prevăzute în prezenta Convențiune, cu condițiunea ca această clauză să fie trecută în conosamentul eliberat încărcătorului.

Niciuna din dispozițiunile prezentei Convențiuni nu se aplică contractelor de navlosire, însă dacă în cazul unui vas luat cu contract de navlosire vor fi emise conosamente, acestea vor fi supuse dispozițiunilor prezentei Convențiuni. Nicio dispozițiune din aceste reguli nu va fi considerată ca împiedicând inserarea într-un conosament a oricărei dispozițiuni legale referitoare la avariile comune.

6. Cu toate dispozițiunile articolelor precedente, un transportator, căpitan sau agentul transportatorului și un încărcător, vor fi liberi a încheia pentru mărfuri determinate, oricare ar fi ele, un contract în care să se prevadă orice condițiuni referitoare la responsabilitatea și obligațiunile transportatorului pentru aceste mărfuri, precum și la drepturile sau dispensele transportatorului cu privire la aceste mărfuri referitoare la obligațiunile sale în privința stării de navigabilitate a vasului,

dacă nu sunt contrare ordinii publice sau privitoare la datoriile prepușilor sau agenților lui pentru manipularea, transportate pe mare, dacă nu s'a emis sau nu se va emite niciun conosament. Condițiunile acordului trebuie înscrise într'o recipisă care va constitui un document nenegociabil și va purta mențiunea acestui fapt.

Orice Convențiune, astfel încheiată, va avea deplin efect legal.

Însă s'a înțeles că acest articol nu va fi aplicat caricurilor comerciale obișnuite făcute în cursul unor operațiuni comerciale de asemeni obișnuite, ci numai acelor caricuri la care condițiunea și caracterul bunurilor de transportat și circumstanțele, termenele, condițiunile în care urmează să se facă transportul, pot justifica o convențiune specială.

7. Nicio dispozițiune din prezenta Convențiune nu oprește pe un transportator sau pe un încărcător de a introduce într'un contract stipulațiuni, condițiuni, rezerve sau dispense referitoare la obligațiunile și responsabilitățile transportatorului sau ale vasului pentru pierderile și daunele suferite de mărfuri, precum și stipulațiuni privitoare la păzirea mărfii, îngrijirea și manipularea ei înainte de încărcarea sau după descărcarea vasului care a transportat mărfurile pe mare.

8. Dispozițiunile prezentei Convențiuni nu modifică nici drepturile și nici obligațiunile transportatorului, așa cum ar putea rezulta din orice lege aflată în prezent în vigoare, și care s'ar referi la responsabilitatea proprietarilor de vase de mare.

9. Unitățile monetare de care este vorba în prezenta Convențiune, se înțeleg în valuta aur.

Acelea dintre Statele contractante, în care lira sterlină nu este folosită ca unitate monetară, își rezervă dreptul de rotunjirea cifrelor, după sistemul lor monetar, pentru sumele indicate în prezenta Convențiune în lire sterline.

Legile naționale pot rezerva debitorului dreptul de plată în moneda națională, socotită la cursul din ziua sosirii vasului în portul de descărcare a mărfii în chestiune.

10. Dispozițiunile prezentei Convențiuni vor fi aplicate tuturor conosamentelor eliberate în unul dintre Statele contractante.

11. Cel mai târziu la expirarea termenului de doi ani dela semnarea Convențiunii, Guvernul belgian va intra în legătură cu Guvernele Înaltelor Părți contractante, care s'au declarat dispuse să ratifice, pentru a decide dacă este cazul s'o pună în vigoare. Ratificările vor fi depuse la Bruxelles, la data fixată de Guverne, de comun acord. Prima depunere a unei ratificări va fi constatată printr'un proces-verbal iscălit de reprezentanții Statelor, care vor lua parte, precum și de Ministrul Afacerilor Străine al Belgiei.

Depunerile ulterioare se vor face printr'o notificare scrisă, adresată Guvernului belgian și însoțită de instrumentul ratificării.

Copia certificată conformă după procesul-verbal referitor la prima depunere a unei ratificări de notificările menționate la alineatul precedent și după instrumentele de ratificare, care le însoțesc, va fi de îndată remisă prin îngrijirile Guvernului belgian și pe cale diplomatică, Statelor semnatare ale prezentei Convențiuni sau care au aderat la ea. În cazurile vizate de alineatul precedent, Guvernul belgian va comunica totodată și data la care a primit notificarea.

12. Statele nesemnatare vor putea adera la prezenta Convenție, fie că au fost reprezentante la Conferința Internațională dela Bruxelles sau nu.

Statul care dorește să adere notifică Guvernului belgian intenția sa în scris și îi transmite actul de adeziune, urmând a fi depus în arhivele Guvernului belgian.

Guvernul belgian va transmite imediat tuturor Statelor semnatare sau aderente, copia certificată conformă a notificării, precum și aceea a actului de adeziune, indicând data primirii acestei notificări.

13. Înaltele Părți Contractante pot declara în momentul iscălirei notificării de ratificare sau al adeziunilor că acceptarea Convențiunii de către ele nu se aplică unuia sau tuturor Dominionurilor autonome, colonii, posesiuni, protectorate sau teritorii de peste mare, aflate sub suveranitatea sau autoritatea lor. În consecință, ele vor putea adera ulterior și în mod separat, în numele unuia sau altuia al acestor dominionuri autonome, colonii, posesiuni, protectorate sau teritorii de peste mare, excluse în declarația lor originală.

De asemenea ele vor putea denunța, conformându-se acestor dispozițiuni, prezenta Convențiune în mod separat, pentru unul sau mai multe dominionuri autonome, colonii, posesiuni, protectorate sau teritorii de peste mare, aflate sub suveranitatea sau autoritatea lor.

14. Pentru Statele care vor fi luat parte la prima depunere de ratificări, prezenta Convențiune va avea efect un an după data procesului-verbal al acestei depuneri. În ceea ce privește Statele care au ratificat ulterior sau care vor adera la ea, precum și în cazurile când punerea în vigoare se va produce ulterior în conformitate cu art. 13, al. 2, Convențiunea va produce efect șase luni după ce notificările prevăzute la art. 11. al. 2 și la art. 12, al. 2, vor fi fost primite de către Guvernul belgian.

15. Dacă s'ar întâmpla ca unul din State ar voi să denunțe prezenta Convențiune, denunțarea va fi notificată în scris Guvernului belgian, care va comunica imediat tuturor celorlalte State copia certificată conformă a notificării, însoțită de indicarea datei la care a fost primită.

Denunțarea își va produce efectul numai pentru Statul care a notificat-o un an după ce notificarea va fi parvenit Guvernului belgian.

16. Fiecare Stat contractant va avea facultatea provocării unei noi Conferințe, cu scopul de a cerceta îmbunătățirile care ar putea fi aduse prezentei Convențiuni.

Acela dintre State care ar face uz de această facultate va trebui să notifice intenția sa cu un an înaintea celorlalte State, prin intermediul Guvernului belgian, care își va lua însărcinarea de a convoca Conferința.

Făcută la Bruxelles, într-un singur exemplar, la 25 August 1924.

PROTOCOL DE SEMNĂTURĂ

2. CONVENȚIUNE INTERNAȚIONALĂ pentru unificarea anumitor reguli referitoare la privilegiile și ipotecile Maritime

Act Internațional

Convenție internațională pentru unificarea anumitor reguli privitoare la privilegiile și ipotecile maritime, semnată la Bruxelles la 10 aprilie 1926

din 10/04/1926

Publicat în MOF nr. 60 - 13/03/1937

Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 60 din 13/03/1937

Actul a intrat în vigoare la data de 13 martie 1937

1. Ipotecile, mortgages-urile, gajurile asupra vaselor, stabilite în mod regulat în conformitate cu legile Statului contractant căruia îi aparține vasul și înscrise într-un registru public, fie al portului de înscriere, fie al unui oficiu central, vor fi considerate ca valabile și respectate în toate celelalte țări contractante.

2. Vor fi privilegiate asupra vasului, asupra navlului pentru voiajul în cursul căruia creanța privilegiată a luat naștere și asupra accesoriilor vasului și a navlului, dobândite dela începutul voiajului:

1. Cheltuielile de justiție datorate Statului și cheltuielile făcute în interesul comun al creditorului pentru conservarea vasului sau pentru a ajunge la vânzarea și la distribuirea prețului lui, taxele de tonaj, de far sau de port și celelalte taxe și impozite publice de aceeași specie; cheltuielile de pilotaj, cheltuielile de pază și de conservare dela intrarea vasului în ultimul port.

2. Creanțele rezultând din contractul de angajare al căpitanului, echipajului și al celorlalte persoane angajate la bord.

3. Remunerațiile datorate pentru salvare și asistență și contribuțiunea vasului la avariile comune.

4. Indemnizațiile pentru abordaj și alte accidente de navigație, cât și pentru daunele cauzate lucrărilor de artă din porturi, docuri și căi navigabile; indemnizațiile pentru leziunile corporale pricinuite pasagerilor și echipajului; indemnizațiile pentru pierderile sau avariile de caric sau de bagaje.

5. Creanțele provenind din contracte încheiate sau operațiuni efectuate de căpitan, în afara portului de înscriere, în virtutea puterilor lui legale, pentru nevoile reale de conservarea vasului sau de continuarea voiajului, fără a se deosebi dacă căpitanul este în același timp proprietarul vasului sau nu

și dacă creanța este a lui sau aceea a furnizorilor, reparatorilor, a celor care au împrumutat bani sau a altor contractanți.

3. Ipotecile, "mortgages"-urile, gajurile asupra vaselor prevăzute la art. 1, iau rang imediat după creanțele privilegiate menționate la articolul precedent.

Legile naționale pot acorda un privilegiu altor creanțe ca, acelor prevăzute la articolul menționat, însă fără a modifica rangul rezervat creanțelor garantate prin ipotecă, "mortgages"-uri și gajuri, cât și privilegiilor care le primează.

4. Prin accesoriile vasului și ale navlului vizate la art. 2, se înțelege:

1. Indemnizațiile datorate proprietarului pentru daunele materiale suferite de vas, însă, nereparate sau pentru pierderi de navlu.

2. Indemnizările datorate proprietarului pentru avariile comune, în măsura în care acestea constituie, fie daune materiale, suferite de vas, însă nereparate, fie pierderi de navlu.

3. Remunerațiile datorate proprietarului pentru asistență dată sau o salvare efectuată până la sfârșitul voiajului, deducându-se sumele alocate căpitanului și celorlalte persoane din serviciul vasului.

Prețul voiajului de pasageri și, eventual, sumele datorate în virtutea art. 4 al Convenției pentru limitarea responsabilității proprietarilor de vase, sunt asimilate navlului.

Nu vor fi considerate ca accesorii ale vasului sau ale navlului indemnizările datorate proprietarului, în virtutea contractelor de asigurare și nici primele, subvențiile și alte subsidii naționale.

Prin derogarea dela art. 2, alin. 1, privilegiul prevăzut în profitul persoanelor din serviciul vasului, se referă la totalitatea navlurilor datorate, pentru toate călătoriile efectuate în cursul aceluiași contract de angajament.

5. Creanțele referitoare la una și aceeași călătorie, sunt privilegiate în ordinea în care sunt înșirate la art. 2. Creanțele cuprinse în fiecare dintre alineatele art. 2, în caz de insuficiență de preț, concurează între ele proporțional cu cuantumul lor.

Creanțele vizate la Nr. 3 și 5, și în fiecare dintre aceste categorii, sunt rambursate cu precădere în ordinea inversă datelor la care au luat naștere.

Creanțele referitoare la unul și același eveniment sunt considerate ca luând naștere în același timp.

6. Creanțele privilegiate ale ultimei călătorii sunt preferate acelorale ale călătoriilor precedente.

Însă, creanțele rezultând dintr'un contract de angajament unic, referitor la mai multe călătorii, au toate același rang ca creanțele ultimei călătorii.

7. În vederea distribuirii prețului de vânzare a obiectelor afectate de privilegiu, creditorii privilegiați au facultatea de a cere suma integrală a creanțelor lor, fără reduceri de pe urma regulilor asupra limitării, însă, fără ca părțile ce li se cuvin să poată depăși suma datorată în virtutea acestor reguli.

8. Creanțele privilegiate, urmează vasul în oricare mâini ar trece el.

9. În afară de celelalte cazuri prevăzute de către legile naționale, privilegiile se sting după trecerea termenului de un an, fără ca pentru creanțele de furnituri, vizate la Nr. 5 al art. 2, termenul să poată depăși 6 luni.

Pentru privilegiile, garantând remunerațiile de ajutor și de salvare, termenul curge cu începere din ziua în care operațiunile au fost terminate; pentru privilegiile, garantând indemnizările de abordaj și alte accidente și pentru leziuni corporale, cu începere din ziua în care dauna a fost cauzată; pentru privilegiul de pe urma pierderilor sau avariilor de caric sau de bagaj, cu începere din ziua de predare a caricului sau a bagajelor sau dela data la care ar fi trebuit să fie predate; pentru reparațiunile și furniturile și alte cazuri vizate la Nr. 5, al art. 2, cu începere din ziua în care creanța a luat naștere. În toate celelalte cazuri, termenul începe dela data exigibilității creanței.

Facultatea de a cere avansuri sau acoturi nu va avea drept consecință de a face exigibile creanțele persoanelor angajate la bord, vizate de Nr. 2, al art. 2.

Printre cazurile de extincțiune prevăzute de către legile naționale, vânzarea nu stinge privilegiile decât dacă este însoțită de formalitățile de publicitate prescrise de către legile naționale. Aceste formalități vor comporta un preaviz în formă și în termenul prevăzut de către aceste legi, dat administrației însărcinată cu ținerea registrelor prevăzute la art. 1 al prezentei Convențiuni.

Cauzele de întrerupere al termenelor mai susmenționate, sunt determinate prin legea tribunalului la care s'a făcut apel.

Înaltele Părți Contractante își rezervă dreptul de a admite în legislațiunea lor, ca prorogând termenul mai sus fixat, faptul că vasul grevat n'a putut fi urmărit în apele teritoriale ale Statului în care petiționarul are domiciliul lui sau principalul lui stabiliment, fără ca acest termen să poată depăși 3 ani dela nașterea creanței.

10. Privilegiul asupra navlului poate fi exercitat atât timp cât navlul este încă datorat, sau cât suma navlului se găsește încă în mâinile căpitanului sau ale agentului proprietarului. Aceeași regulă se urmează pentru privilegiile asupra accesoriilor.

11. În afară de ceea ce este prevăzut în prezenta Convențiune, privilegiile stabilite de către dispozițiunile precedente, nu vor fi supuse niciunei formalități și niciunei condițiuni speciale de dovedire.

Această dispozițiune nu atinge dreptul fiecărui Stat de a menține în legislația lui dispozițiuni cerînd căpitanului îndeplinirea de formalități speciale, fie pentru împrumuturi asupra vasului; fie pentru vânzarea caricului.

12. Legile naționale vor trebui să fixeze natura și forma documentelor aflate la bordul vasului pe care va trebui să se facă mențiuni de ipotecile, "mortgages"-urile și gajurile prevăzute la art. 1, însă, fără ca creditorii care au cerut această înscriere în formele prevăzute, să poată fi făcuți responsabili de omisiunile, erorile sau întârzierile înscrierii pe aceste documente.

13. Dispozițiunile precedente sunt aplicabile vaselor exploatare de către un armator neproprietar sau de către un navlositor principal, în afară de cazul în care proprietarul a fost deposedat printr'un act ilegal și când, în afară de aceasta creditorul nu este de bună credință.

14. Dispozițiunile prezentei Convențiuni vor fi aplicate de către fiecare din Statele contractante atunci când vasul grevat aparține unuia dintre Statele contractante, ca și în toate celelalte cazuri prevăzute de către legile naționale.

Totuși, principiul formulat la alineatul precedent nu atinge dreptul Statelor contractante a nu aplica dispozițiunile prezentei Convențiuni în favoarea supușilor unui Stat necontractant.

15. Prezenta Convențiune nu se aplică vaselor de războiu și vaselor de Stat afectate exclusiv unui serviciu public.

16. Nimic în dispozițiunile de mai sus nu atinge competența tribunalelor, procedurii și căilor de execuțiune, organizate de către legile naționale.

17. La expirarea termenului de 2 ani cel mai târziu, începînd dela ziua iscăririi Convențiunii, guvernul belgian va intra în legătură cu guvernele Înalțelor Părți Contractante care se vor declara gata să ratifice, pentru a decide dacă este cazul să fie pusă în vigoare. Ratificările vor fi depuse la Bruxelles în ziua în care va fi fixată de comun acord între guvernele menționate. Prima depunere de ratificare va fi constatată printr'un proces-verbal, iscălit de către reprezentanții Statelor care vor lua parte și de către ministrul afacerilor străine al Belgiei.

Depunerile ulterioare se vor face printr'o notificare în scris, adresată guvernului belgian și însoțită de instrumentul ratificării.

Copia certificată conformă a procesului-verbal a primei depuneri de ratificări, a notificărilor menționate la alineatul precedent și a instrumentelor de ratificare ce le însoțesc va fi remisă imediat, prin îngrijirea guvernului belgian și pe cale diplomatică, Statelor care au semnat prezenta Convențiune sau care vor fi aderat la ea. În cazurile vizate de alineatul precedent, guvernul belgian va comunica în același timp și data la care a primit notificarea.

18. Statele nesemnate vor putea adera la prezenta Convențiune dacă au fost reprezentate la Conferința internațională dela Bruxelles sau nu.

Statul care dorește a adera notifică intențiunea sa guvernului belgian în scris, remițându-i actul de adeziune care va fi depus în arhivele guvernului belgian.

Guvernul belgian va transmite imediat tuturor Statelor semnate sau aderente copia certificată, conformă a notificării și a actului de adeziune, indicînd data primirii notificării.

19. Înaltele Părți Contractante pot declara în momentul semnării depunerii ratificărilor sau a adeziunii lor, că acceptarea prezentei Convențiuni nu se aplică, fie unora, fie tuturor Dominionurilor autonome, colonii, posesiuni, protectorate sau teritorii de peste mare, de sub suveranitatea sau autoritatea lor. În consecință, ele vor putea adera ulterior, în mod separat, în numele unuia sau altuia din Dominionurile autonome, colonii, posesiuni, protectorate sau teritorii de peste mare, astfel excluse în declarația lor originală. De asemeni, și conformându-se acestor dispozițiuni, ele vor putea denunța prezenta convențiune în mod separat pentru unul sau altul al Dominionurilor autonome, coloniilor, posesiunilor, protectoratelor sau teritoriilor de peste mare, de sub suveranitatea sau autoritatea lor.

20. În ceea ce privește Statele care au participat la prima depunere de ratificări, prezenta Convențiune va produce efect un an după data procesului-verbal al acestei depuneri. În ceea ce privește Statele care au ratificat ulterior sau care vor adera, cât și în cazul că punerea în vigoare se va face ulterior și în conformitate cu art. 19, efectul se va produce la 6 luni după ce notificările prevăzute la art. 17, alin. 2 și la art. 18, alin. 2, vor fi fost primite de către guvernul belgian.

21. Dacă s'ar întâmpla că unul dintre Statele contractante ar voi să denunțe prezenta Convențiune, denunțarea va fi notificată în scris guvernului belgian, care va comunica imediat copia certificată conformă a notificării tuturor celorlalte State, informându-le de data la care a primit-o.

Denunțarea va produce efect numai pentru Statul care a notificat-o și un an după ce notificarea va fi parvenit guvernului belgian.

22. Fiecare Stat contractant va avea facultatea să provoace întrunirea unei noi conferințe, pentru cercetarea îmbunătățirilor ce ar fi putut să-i fie aduse.

Acela dintre State care ar face uz de această facultate va trebui să notifice intenția lui celorlalte State, un an înainte, prin intermediul guvernului belgian, care se va însărcina cu convocarea conferinței.

PROTOCOL DE SEMNĂTURĂ

3. CONVENȚIUNE INTERNAȚIONALĂ pentru unificarea anumitor reguli privitoare la imunitățile vaselor de stat

Act Internațional

Convenție internațională pentru unificarea anumitor reguli privitoare la imunitățile vaselor de stat, semnată la Bruxelles la 10 aprilie 1926 *din 10/04/1926*

Publicat in MOF nr. 60 - 13/03/1937

Publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 60 din 13/03/1937

Actul a intrat in vigoare la data de 13 martie 1937

1. Vasele de mare aparținând Statelor sau exploatare de către ele, caricurile ce le aparțin, caricurile și pasagerii transportați pe vase de Stat, cât și Statele care sunt proprietarii acestor vase, sau care le exploatează, sau care sunt proprietarii acestor caricuri, sunt supuse, în ceea ce privește reclamațiunile referitoare la exploatarea acestor vase sau la transportul acestor caricuri, la aceleași reguli de responsabilitate și la aceleași obligațiuni ca acelea aplicabile vaselor, caricurilor și armamentelor particulare.

2. Pentru aceste responsabilități și obligațiuni, regulile referitoare la competența tribunalelor, la chemările în judecată și la procedură, sunt aceleași ca pentru vasele de comerț, aparținând unor proprietari particulari, cât și pentru caricurile particulare și proprietarii lor.

3.1. Dispozițiunile celor două articole de mai sus nu sunt aplicabile navelor de război, yachturilor de Stat, vaselor de supraveghere, vaselor-spital, vaselor auxiliare, vaselor de aprovizionare și altor bastimente aparținând unui Stat sau exploatare de el și afectate în mod exclusiv, în momentul nașterii creanței, unui serviciu guvernamental și necomercial, și aceste vase nu vor fi supuse sechestrelor, deciziunilor sau detențiunilor de pe urma unei măsuri judiciare oarecare, niciunei proceduri judiciare "in rem".

Totuși interesații au dreptul de a reclama tribunalelor competente ale Statului, proprietar sau exploatare al vasului fără ca acest Stat să se poată prevala de imunitatea lui:

1. Pentru acțiuni de pe urma abordajelor și altor accidente de navigație.

2. Pentru acțiuni de pe urma asistenței, a salvării sau a avariilor comune.

3. Pentru acțiunile de pe urma reparațiunilor, furniturilor sau a altor contracte referitoare la vas.

Parag. 2. Aceleași reguli se aplică caricurilor aparținând unui Stat și transportate la bordul vaselor mai sus vizate.

Parag. 3. Caricurile aparținând unui Stat și transportate la bordul vaselor de comerț într'un scop guvernamental și necomercial, nu vor face obiectul unui sechestru, deciziuni sau detențiuni de pe urma unei măsuri judiciare oarecare, nici al unei proceduri judiciare "in rem".

Totuși, acțiunile de pe urma abordajelor și accidentelor nautice, a asistenței și a salvării și a avariilor comune, cât și acțiunile de pe urma contractelor referitoare la aceste caricuri, vor putea fi urmărite înaintea tribunalului, având competența în virtutea art. 2.

4. Statele vor putea invoca toate mijloacele de apărare, de prescripție și de limitarea responsabilității de care pot să se prevaleze vasele particulare și proprietarii lor.

Dacă va fi necesar de a adapta sau a modifica dispozițiunile referitoare la mijloacele de apărare, de prescripție și de limitare în vederea aplicării lor la navele de războiu sau la vasele de Stat, intrând în termenii art. 3, se va încheia o convențiune specială în acest scop. Între timp măsurile necesare vor putea fi luate de către legile naționale, conformându-se spiritului și principiilor prezentei Convențiuni.

5. Dacă, în cazul art. 3, tribunalul la care s'a făcut apel are vreo îndoială asupra naturii guvernamentale și necomerciale a vasului sau a caricului, atestațiunea iscălită de către reprezentantul diplomatic al Statului contractant, căruia îi aparține vasul sau caricul, produsă la intervenția Statului în fața Curților și tribunalelor de care litigiul este pendinte, va face dovadă că vasul sau caricul intră în termenii art. 3, însă, numai pentru a obține ridicarea sechestrului, a interzicerii sau a detențiunii ordonate de justiție.

6. Dispozițiunile prezentei Convențiuni vor fi aplicate de fiecare dintre Statele prezentei Convențiuni de a nu lăsa să beneficieze Statele necontractante și supușii lor sau de a subordona aplicarea ei condițiunii de reciprocitate.

Pe de altă parte, nimic nu împiedică un Stat contractant de a regula prin propriile lui legi, drepturile acordate supușilor săi în fața tribunalelor naționale.

7. În timp de războiu, fiecare dintre Statele contractante își rezervă dreptul, printr'o declarație notificată celorlalte State contractante, de a suspenda aplicarea prezentei Convențiuni, în sensul că nici vasele care îi aparțin, sau exploatate de el, nici caricurile care îi aparțin nu pot face obiectul vreunui sechestr, interdicții sau detențiuni din partea unei Curți de justiție streină. Creditorul însă va avea dreptul de a intenta acțiunea sa înaintea tribunalului competente în virtutea art. 2 și 3.

8. Nimic din prezenta Convențiune nu atinge drepturile Statelor contractante de a lua măsurile care ar putea fi impuse de drepturile și obligațiunile neutralității.

9. La expirarea termenului de doi ani sau mai târziu, începând dela data semnării Convențiunii, guvernul belgian va intra în legătură cu guvernele Înaltelor Părți Contractante care se vor fi declarat gata s'o ratifice, cu scopul de a decide dacă este cazul s'o pună în vigoare. Ratificările vor fi depuse la Bruxelles la data ce va fi hotărâtă de comun acord între zisele guverne. Prima depunere de ratificare va fi constatată printr'un proces-verbal, semnat de reprezentanții Statelor care vor lua parte și de ministrul afacerilor străine al Belgiei.

Depunerile ulterioare se vor face printr'o notificare în scris adresată guvernului belgian și însoțită de instrumentul de ratificare.

Copia certificată conformă a procesului-verbal referitor la prima depunere de ratificare, a notificărilor menționate la alineatul precedent, cât și a instrumentului de ratificare care le însoțesc va fi remisă imediat prin îngrijirea guvernului belgian și pe cale diplomatică Statelor care au semnat prezenta Convențiune sau care vor fi aderat la ea. În cazurile vizate din alineatul precedent, zisul guvern va comunica în același timp, data la care a primit notificarea.

10. Statele nesemnate vor putea adera la prezenta Convențiune dacă au fost sau nu reprezentate la Conferința internațională dela Bruxelles.

Statul, dorind să adere, notifică în scris intenția lui guvernului belgian, transmițându-i actul de adeziune, care va fi depus în arhivele zisului guvern.

Guvernul belgian va transmite imediat tuturor Statelor semnate sau aderente copia certificată conformă a notificării și a actului de adeziune, indicând data primirii notificării.

11. În momentul semnării, al depunerii ratificării sau cu ocazia aderării, Înaltele Părți Contractante pot declara că acceptarea dată prezentei Convențiuni nu se aplică unora sau nici unuia dintre Dominionurile autonome, coloniilor, posesiunilor, protectoratelor sau teritoriilor de peste mare, de sub suveranitatea sau autoritatea lor. În consecință, ele pot adera ulterior separat în numele unuia sau altuia dintre Dominionurile autonome, colonii, posesiuni, protectorate sau teritorii de peste mare astfel exceptate în declarația lor originală. De asemeni, conformându-se acestor dispozițiuni, ele pot denunța prezenta Convențiune în mod separat pentru unul sau mai multe dintre Dominionurile autonome, colonii, posesiuni, protectorate sau teritorii de peste mare de sub suveranitatea sau autoritatea lor.

12. În ceea ce privește Statele care au participat la prima depunere de ratificare, prezenta Convențiune va produce efect un an după data procesului-verbal al acestei depuneri. Cât despre Statele care o vor ratifica ulterior sau vor adera la ea și, de asemenea, în cazul că punerea în vigoare se va face ulterior și în conformitate cu art. 11, ea va produce efect șase luni după ce notificarea prevăzută la art. 9, al. 2 și la art. 10, al. 2, vor fi fost primite de către guvernul belgian.

13. Dacă s'ar întâmpla ca unul dintre Statele contractante ar voi să denunțe prezenta Convențiune, denunțarea va fi notificată în scris guvernului belgian, care va comunica imediat copia certificată conformă a notificării, tuturor celorlalte State, comunicându-le data la care a primit-o.

Denunțarea va produce efect numai pentru Statul care o va fi notificat, și un an după ce notificarea ei va fi parvenit guvernului belgian.

14. Fiecare Stat contractant va avea facultatea să provoace întrunirea unei noi conferințe cu scopul de a căuta îmbunătățirile care ar putea să-i fie aduse.

Acela dintre State care ar face uz de această facultate, va trebui să notifice intenția lui tuturor celorlalte State, cu un an mai înainte și prin intermediul guvernului belgian, care își va lua sarcina convocării Conferinței.

Făcută la Bruxelles, într'un singur exemplar, la 10 Aprilie 1926.

4. PROTOCOL ADIȚIONAL

al convenției internaționale pentru unificarea anumitor reguli
privitoare la imunitățile vaselor de stat

Act Internațional

Protocol adițional al convenției internaționale pentru unificarea anumitor reguli privitoare la imunitățile vaselor de stat de la Bruxelles din 10 aprilie 1926, semnat la Bruxelles la 24 mai 1934

din 24/05/1934

Publicat în MOF nr. 60 - 13/03/1937

Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 60 din 13/03/1937

Actul a intrat în vigoare la data de 13 martie 1937

Guvernele semnatare ale Convențiunii Internaționale pentru unificarea anumitor reguli referitoare la imunitatea vaselor de Stat.

Recunoscând necesitatea precizării anumitor dispozițiuni ale acestui Act, au numit pe Plenipotențiarul mai jos semnați, care, după ce și-au comunicat împuternicirile lor, recunoscute ca valabile, au convenit următoarele:

1. Deoarece s'au născut îndoieli asupra chestiunii de a ști dacă și în ce măsură cuvintele "exploatate de Stat", din articolul 3 al Convențiunii, se aplică sau ar putea fi interpretate ca aplicabile vaselor navlosite de un Stat, fie pe termen, fie cu călătoria, se dă declarația de mai jos, în vederea risipirii acestor îndoieli:

"Vasele navlosite de către State, fie pe termen, fie cu călătoria, afectate exclusiv unui serviciu guvernamental și necomercial, precum și caricurile transportate de aceste vase nu pot face obiectul niciunui sechestr, interdicții, sau detențiuni oarecare, însă această imunitate nu prejudiciază cu nimic oricare alte drepturi sau recursuri eventuale ale interesaiților. O atestare eliberată de către reprezentantul diplomatic al Statului în chestiune și în formele prevăzute la articolul 5 al Convențiunii, echivalează și în acest caz cu dovada naturii serviciului, căruia vasul este afectat".

2. Pentru excepția prevăzută la articolul 3, paragraful 1, se înțelege că proprietatea vasului dobândită de Stat sau exploatarea vasului efectuată de Stat în momentul luării măsurilor de sechestrare, de interdicție sau de detențiune, sunt asimilate proprietății existente sau exploatării practicate în momentul în care creanța a luat naștere.

În consecință, acest articol, va putea fi invocat de către State în favoarea vaselor ce le aparțin sau care sunt exploatate de ele în momentul luării măsurilor de sechestrare, de interdicție sau de detențiune, dacă aceste vase sunt afectate unui serviciu exclusiv guvernamental și necomercial.

3. Se înțelege că nimic din dispozițiunile art. 5 al Convențiunii nu împiedică pe guvernele interesate să compară ele însăși, conformându-se procedurii prevăzută de legile naționale, înaintea instanței judiciare sezisată de litigiul în chestiune și a-i produce atestarea prevăzută la articolul menționat.

4. Deoarece Convențiunea nu atinge cu nimic drepturile și obligațiunile beligeranților și neutrilor, art. 7 nu prejudiciază cu nimic jurisdicțiunea de prize constituite în regulă.

5. Se înțelege că nimic din dispozițiunile art. 2 al Convențiunii nu limitează și nici nu atinge în niciun fel aplicarea regulilor naționale de procedură în acțiunile în care Statul s'a constituit parte.

6. În cazul că se pune chestiunea dovezilor de adus sau documentelor de produs și dacă după părerea guvernului interesat, asemenea dovezi nu pot fi aduse sau asemenea documente nu pot fi produse fără prejudicierea intereselor naționale, zisul guvern se va putea abține, invocând salvagardarea acestor interese naționale.

Drept care subsemnații împuterniciți în regulă de către guvernele lor, au semnat prezentul Protocol suplimentar, care va fi considerat ca făcând parte integrală a Convențiunii din 10 Aprilie 1926, la care se referă.

Făcut la Bruxelles, în 24 Mai 1934, într'un singur exemplar, care va rămâne în arhiva guvernului belgian.