



LEGISLAȚIE ROMÂNIA

Portal legislativ actualizat din surse publice oficiale

VERSIUNE INFORMATIVĂ PENTRU CONSULTARE

CONVENȚIE nr. 0/1924

CONVENȚIE

În vigoare

EMITENT

Parlamentul României

PUBLICARE

Buletinul Oficial

ULTIMA VERIFICARE

27 mai 2026, 15:09

SURSA OFICIALĂ

<https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/26303>

Document generat informativ din surse publice oficiale. Nu înlocuiește Portalul Legislativ - legislatie.just.ro.

Cuprins

1. Articolul 1	12. Articolul 12
2. Articolul 2	13. Articolul 13
3. Articolul 3	14. Articolul 14
4. Articolul 4	15. Articolul 15
5. Articolul 5	16. Articolul 16
6. Articolul 6	17. Articolul 17
7. Articolul 7	18. Articolul 18
8. Articolul 8	19. Articolul 19
9. Articolul 9	20. Articolul 20
10. Articolul 10	21. Articolul 21
11. Articolul 11	

Articole

Articolul 1

Răspunderea proprietarului unei nave maritime este limitată la o sumă egală cu valoarea navei, a navlului și a accesoriilor navei, referitor la:

- (1) Despăgubirea datorată terților urmare a daunelor produse, fie pe uscat, fie pe apa, de o acțiune sau din neglijența comandantului, echipajului, pilotului sau ale oricărei alte persoane de la bordul navei;
- (2) Despăgubirea datorată, ca urmare a daunelor produse fie la marfa livrată comandantului spre a fi transportată, fie oricăror bunuri sau proprietăți aflate la bordul navei;
- (3) Obligațiile ce decurg din conosamente;
- (4) Despăgubirea datorată ca urmare a unei greșeli de navigație, care a avut loc în timpul executării unui contract;
- (5) Orice obligație de a îndepărta epava unei nave scufundate și orice alte obligații conexe acesteia;
- (6) Orice remunerație pentru asistența și salvare;
- (7) Orice contribuție a proprietarului la avaria comună;
- (8) Obligații ce decurg din contractele încheiate sau din tranzacțiile încheiate de comandant, acționând în limita autorităților sale conferite, departe de portul de înregistrare al navei, acolo unde asemenea contracte ori tranzacții sînt necesare pentru conservarea navei sau pentru continuarea voiajului, cu condiția ca aceasta necesitate nu este cauzată de vreo insuficiență sau deficiență a echipamentului sau proviziilor, la începutul călătoriei. Cu condiția ca, cu privire la cazurile menționate la
nr) 1, 2, 3, 4 și 5, răspunderea la care se face referire mai sus să nu depășească, per total 8 lire sterline/tona din tonajul navei.

Articolul 2

Limitarea răspunderii, arătată în articolele prezentate anterior, nu se aplică: (1) obligațiilor apărute ca urmare a actelor sau neglijenței proprietarului navei; (2) oricăror obligații prevăzute la nr. (8) din art. 1, atunci cînd proprietarul a autorizat sau ratificat expres o asemenea obligație; (3) obligațiilor proprietarului, apărute de pe urma angajării echipajului și a altor persoane în serviciul navei. Atunci cînd proprietarul sau proprietarul în diviziune al navei este în același timp și comandant, el nu poate reclama limitarea răspunderii pentru neglijența sa, altele decît greșelile de navigație și neglijența persoanelor în serviciul navei.

Articolul 3

Un proprietar care invoca limitarea răspunderii sale la valoarea navei, navlului și accesoriilor navei, trebuie să demonstreze aceasta valoare. Evaluarea navei va fi făcută avându-se în vedere starea navei strict la data descrisă mai jos:

- (1) În cazul coliziunii sau al altor accidente, în legătură cu toate reclamațiile ce deriva din aceasta, incluzând reclamațiile contractuale ce au luat naștere pînă la data sosirii navei în primul port de escala după accident, și de asemeni în legătură cu reclamațiile în avaria comuna ce decurg din accident, valoarea navei va fi determinată luînd în considerație starea navei la data sosirii ei în acest prim port. Dacă înainte de acest ultim accident, un accident recent, altul decât primul accident, a redus valoarea navei, orice diminuare a valorii astfel cauzată nu va fi luată în considerare în reglementarea reclamațiilor legate de accidentul anterior. Pentru accidentele apărute în timpul stationarii navei în port, valoarea va fi determinată în conformitate cu starea navei avută în acest port după accident.
- (2) Dacă este vorba de reclamațiile legate de marfa, sau care decurg din conosament, ce nu sînt reclamații în conformitate cu prevederile anterioare, valoarea va fi determinată luînd în considerație starea navei în portul de destinație a mărfii, sau în locul unde voiajul a fost întrerupt. Dacă marfa este destinată a fi descarcată în mai mult de un port, și avaria este legată de una și aceeași cauză, valoarea va fi determinată în conformitate cu starea navei din primul dintre aceste porturi.
- (3) În toate celelalte cazuri la care se face referire în art. 1, valoarea va fi determinată în conformitate cu starea, condiția navei la sfîrșitul voiajului.

Articolul 4

Navlul la care se face referire în art. 1, este datorat inclusiv banii pentru întreținerea echipajului și pasagerilor, în legătură cu nave de orice tip, și va fi o sumă globală fixată în toate cazurile la 10% din valoarea navei la data începerii voiajului. Daspagubirea este datorată chiar dacă nava nu mai câștiga navlul aferent.

Articolul 5

Accesoriile la care se face referire în art. 1, înseamnă:

- (1) Despăgubire pentru daunele materiale, suferite de nava, de la începutul voiajului, și nereparate;
- (2) Contribuții la avaria comuna în legătură cu daunele materiale suferite de nava încă de la începutul voiajului, și nereparate. Despăgubirile plătite în baza politelor de asigurare, precum și gratificațiile, subvențiile și alte subsidii naționale nu sînt considerate drept accesorii.

Articolul 6

Diferitele reclamații în legătură cu un singur accident, sau în conformitate cu care, în absența unui accident, valoarea navei este determinată într-un singur port, se cumulează avînd același rang și vor fi opuse sumei reprezentînd extinderea rîspunderii proprietarului, avîndu-se în vedere ordinea privilegiilor. În procedurile legate de distribuirea acestei sume, hotărîrile date de instanțele competente din statele contractante vor constitui dovada reclamației.

Articolul 7

Dacă, decesul sau vătămările corporale sînt cauzate ca urmare a actelor sau neglijenței comandantului, echipajului, pilotului sau oricărei alte persoane aflate în serviciul navei, proprietarul navei este rîspunzător față de victime sau reprezentanții lor, cu o sumă ce depășește limita rîspunderii prevăzută în articolele precedente pînă la 8 lire sterline/tona din tonajul navei. Victimele unui singur accident sau reprezentanții lor au același rang și se îndreaptă împotriva sumei ce constituie extinderea rîspunderii. Dacă, victimele sau reprezentanții lor nu au fost complet despăgubiți cu această sumă, ei, au același rang, în ceea ce privește diferența reclamanților lor, cu alți reclamanți îndreptându-se împotriva sumelor menționate în articolele precedente, ținînd cont de ordinea privilegiilor. Aceeași limitare a rîspunderii se aplică pasagerilor în legătură cu nava care îi transporta, dar nu se aplică echipajului sau altor persoane în serviciul navei, al cărui drept de reclamație, în cazul decesului sau a vătămărilor corporale, rămîne guvernat de legea națională a navei.

Articolul 8

Atunci cînd o nava este arestată, și cauțiunea este acordată pentru o sumă egală cu limita superioară a rîspunderii, aceasta va reveni de drept în beneficiul tuturor creditorilor ale căror reclamații sînt incidente acestei limite. Dacă, ulterior este arestată din nou, instanța poate hotărî eliberarea acesteia, dacă proprietarul în timp ce instanța este sesizată, dovedește ca el a dat deja cauțiunea pentru o sumă egală cu limita superioară a rîspunderii sale, ca aceasta cauțiune astfel data este satisfăcătoare și ca creditorul are garanția primirii beneficiului din aceasta. Dacă, cauțiunea este data pentru o sumă mai mică sau dacă cauțiunea este cerută în mai multe ocazii succesive, rezultatul va fi stabilit printr-o înțelegere între părți, sau de către instanța, astfel încît să se asigure ca limita rîspunderii nu este depășită. Dacă, diferiți creditorii deschid acțiuni judecătorești la instanțele din state diferite, proprietarul poate, în fața fiecărei instanțe, să solicite să se ia în considerație toate reclamațiile și debitele astfel încît să se asigure ca limita rîspunderii nu este depășită. Legile naționale vor determina procedura și prescripția în scopul aplicării regulilor precedente.

Articolul 9

În cazul oricărei acțiuni sau proceduri făcute pe baza unuia dintre motivele enumerate în art. 1, instanța poate ordona, ca urmare a cererii proprietarului navei, ca procedurile împotriva bunurilor proprietarului altele decît nava, navlu și accesoriile vor fi reținute pentru o perioadă suficientă pentru a permite vînzarea navei și distribuirea sumelor către creditorii.

Articolul 10

Atunci cînd persoana care operează nava, fără a fi proprietarul ei, sau principalul navlositor este răspunzător pentru unul din punctele enumerate în art. 1, prevederile acestei Convenții i se aplică.

Articolul 11

În scopul aplicării prezentei Convenții, "tonaj"-ul este calculat astfel: În cazul navelor cu aburi și al altor nave cu propulsie mecanică, tonajul net se calculează prin adăugarea la aceasta a cifrei reprezentând spațiul ocupat de camera mașinilor și care s-a scăzut din tonajul brut în scopul stabilirii tonajului net; În cazul velierelor tonajul net.

Articolul 12

Prevederile acestei Convenții vor fi aplicate de către fiecare stat contractant, în cazurile în care nava pentru care este invocată limitarea răspunderii este nava a unui alt stat contractant, ca și în alte cazuri prevăzute de legile naționale. Cu toate acestea, principiul formulat în paragraful precedent nu afectează dreptul statului contractant de a nu aplica prevederile acestei Convenții în favoarea celor naționale a unui stat necontractant.

Articolul 13

Această Convenție nu se aplică navelor militare, nici navelor guvernamentale destinate în exclusivitate serviciului public.

Articolul 14

Nici una din prevederile anterioare nu se va considera ca îngrădește în vreun fel sistemul de procedura al tribunalelor competente sau modul de executare autorizat prin legile naționale.

Articolul 15

Unitățile monetare menționate în această Convenție reprezintă valoarea lor în aur. Acele state contractante în care lira sterlina nu este unitatea monetară proprie, își rezerva dreptul de a converti sumele indicate în această Convenție din lire sterline în sistemul lor monetar propriu în cifre rotunjite. Legile naționale pot permite debitorului dreptul de a acoperi debitul sau, în moneda națională în conformitate cu rata de schimb la data prevăzută în art. 3.

Articolul 16

După o perioadă, nu mai mare de 2 ani de la data la care Convenția a fost semnată, Guvernul Belgiei va intra în comunicație cu guvernele Inaltelor Părți contractante care s-au declarat dispuse să ratifice Convenția, în vederea stabilirii dacă aceasta va putea să intre în vigoare. Ratificarile vor fi depuse la Bruxelles, la o dată ce va fi fixată printr-o înțelegere între respectivele guverne. Prima depunere a ratificărilor va fi înregistrată într-un proces verbal semnat de reprezentanții puterilor ce iau parte la aceasta și de Ministrul Belgian al Afacerilor Externe. Depunerile ulterioare de ratificări vor fi făcute prin notificări scrise adresate Guvernului Belgiei și însoțite de instrumentul de ratificare. O copie legal certificată a procesului verbal, referitor la prima depunere a ratificărilor, a notificărilor la care se referă paragraful anterior și, de asemenea a instrumentelor de ratificare ce le însoțesc, trebuie trimisă imediat de către Guvernul Belgiei pe cale diplomatică puterilor care au semnat aceasta Convenție sau care au fost de acord cu

ea) În cazurile prezentate în paragraful precedent, respectivul guvern va informa celelalte guverne în același timp în legătură cu data la care a primit notificarea.

Articolul 17

Statele nesemnate pot adera la prezenta Convenție, chiar dacă au fost sau nu reprezentate la Conferința Internațională de la Bruxelles. Statul care dorește să adere la convenție va notifica intenția sa în scris Guvernului Belgiei, înaintând documentul de aderare ce va fi depus în arhivele respectivului guvern. Guvernul Belgiei va înainta imediat tuturor statelor care au semnat sau au aderat la Convenție o copie legal certificată a notificării și a actului de aderare, menționând data la care a primit înștiințarea.

Articolul 18

Inaltele Părți Contractante pot, la data semnării, ratificării sau aderării, să declare ca acceptarea prezentei Convenții nu include nici unul dintre domeniile autoguvernatate sau coloniile, posesiunile de peste mari, protectoratele sau teritoriile ce se afla sub suveranitatea sau autoritatea lor, și acestea pot ulterior, să adere separat în numele oricărui dominion autogovernat, colonii, posesiuni de peste mari, protectorate sau teritorii excluse din declarația lor. Ele pot denunța, de asemenea, Convenția, separat în conformitate cu prevederile acesteia, în legătură cu oricare dominion autogovernat sau orice colonie posesiune de peste mari, protectorat sau teritoriu aflat sub suveranitatea sau autoritatea acestora.

Articolul 19

Prezenta Convenție se aplică în cazul statelor care au luat parte la prima depunere a ratificărilor, la un an de la data procesului verbal ce înregistrează o asemenea depunere. În aceea ce privește statele care ratifica sau adera ulterior la Convenție, precum și în cazurile în care Convenția intra ulterior în vigoare în conformitate cu art. 18, va avea efect 6 luni după ce notificările specificate în art. 16, para. 2 și art. 17 para. 2 au fost primite de Guvernul Belgiei.

Articolul 20

În cazul în care unul dintre statele contractante dorește să denunțe prezenta Convenție, denunțarea trebuie notificată în scris Guvernului Belgiei, acesta trebuind imediat să trimită o copie legal certificată a notificării tuturor celorlalte state, informându-le în legătură cu data la care a primit-o. Denunțarea va opera numai în legătură cu statul care a făcut notificarea și după trecerea unui an de la primirea notificării de către Guvernul Belgiei.

Articolul 21

Oricare dintre statele contractante au dreptul să solicite o nouă conferință în vederea discutării unor posibile amendamente. Statul care își exercită acest drept, va notifica intenția sa, către celelalte state, prin intermediul Guvernului Belgiei, cu un an înainte, acesta urmând a face aranjamentele necesare programării conferinței. Articol suplimentar Prevederile art. 5 din convenția pentru unificarea anumitor reguli privitoare la coliziuni pe mare din 23 septembrie 1910, a căror aplicabilitate a fost suspendată, în virtutea articolului suplimentar din aceasta Convenție, devin aplicabile pentru toate statele cărora li se aplică prezenta Convenție. Redactată la Bruxelles, într-o singură copie, 25 august 1924 (urmează semnăturile) Protocol de semnături Procedând la semnarea Convenției Internaționale pentru Unificarea Anumitor Reguli Privitoare la Limitarea Răspunderii Proprietarilor de Nave Maritime, subsemnații plenipotențiarilor au adoptat prezentul protocol care va avea aceeași forță și aceeași valoare ca și în cazul în care prevederile au fost inserate în textul Convenției, la care se arată: I Inaltele Părți contractante își rezerva dreptul să nu admită limitarea răspunderii la valoarea navei, accesoriilor și navlului ca urmare a daunelor provocate de pe urma lucrărilor din porturi, docuri și cai navigabile și a costurilor de îndepărtare a epavelor, ori dreptul de a ratifica tratatul doar în privința aspectelor de reciprocitate. Se înțelege totuși că limitarea răspunderii conform acelor daune, nu va depăși 8 lire sterline/tona din tonajul navei, cu excepția costurilor de îndepărtare a epavelor. II Inaltele Părți Contractante își rezerva dreptul să decidă ca proprietarul navei, ce nu este folosită pentru transportul persoanelor și care nu cantărestă mai mult de 300 tone, este răspunzător în privința reclamațiilor făcute în urma morții sau vătămărilor corporale în concordanță cu prevederile Convenției, dar fără a exista posibilitatea de a aplica răspunderii prevederile para. 1 din art. 7.
