

Art. 3. — În termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe Ministerul Transporturilor va elabora și va supune spre aprobare Guvernului Normele metodologice de implementare a prevederilor Convenției internaționale privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992 (CLC, 1992).

PRIM-MINISTRU
MUGUR CONSTANTIN ISĂRESCU

Contrasemnează:
p. Ministrul transporturilor,
Adrian Marinescu,
secretar de stat
p. Ministru de stat, ministrul afacerilor externe,
Eugen Dijmărescu,
secretar de stat
p. Ministrul apelor, pădurilor și protecției mediului,
Anton Vlad,
secretar de stat
Ministrul finanțelor,
Decebal Traian Remeș

București, 27 ianuarie 2000.
Nr. 15.

ANEXA Nr. 1

**PROTOCOLUL DIN 1992
pentru amendarea Convenției internaționale privind răspunderea civilă pentru pagubele produse
prin poluare cu hidrocarburi, 1969, încheiat la Londra la 27 noiembrie 1992*)**

Părțile la prezentul protocol,
luând în considerare Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1969, și protocolul din 1984 la aceasta,
luând notă de faptul că protocolul din 1984 la această convenție, care prevede lărgirea sferei de aplicare și creșterea compensației, nu a intrat în vigoare,
afirmând importanța menținerii viabilității răspunderii civile internaționale în caz de poluare cu hidrocarburi și a sistemului de compensații,
conștientizând necesitatea asigurării intrării în vigoare a prevederilor protocolului din 1984 cât mai curând posibil, recunoscând faptul că sunt necesare prevederi speciale în legătură cu introducerea amendamentelor corespunzătoare în cadrul Convenției internaționale pentru stabilirea unui fond internațional pentru compensarea pagubelor produse prin poluare cu hidrocarburi, 1971,
au convenit după cum urmează:

ARTICOLUL 1

Convenția ale cărei prevederi sunt amendate prin acest protocol este Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1969, aici și în continuare denumită *Convenția răspunderii*, 1969. Pentru statele părți la protocolul din 1976 la Convenția răspunderii, 1969, se va considera că această titulatură va include Convenția răspunderii, 1969, așa cum este amendată de acest protocol.

ARTICOLUL 2

Articolul I al Convenției răspunderii, 1969, este amendat după cum urmează:

1. Paragraful 1 este înlocuit cu următorul text:

„1. *navă* înseamnă orice navă maritimă și orice ambarcațiune plutitoare de orice fel, construită sau adaptată

pentru a transporta produse petroliere în vrac, ca marfă, cu condiția ca acea navă capabilă să transporte produse petroliere sau altă marfă să fie considerată navă numai atunci când transportă produse petroliere în vrac, ca marfă, și în timpul oricărui voiaj ulterior acestei încărcături, în afara cazului în care se poate dovedi că nu are la bord reziduuri din acea marfă de produse petroliere în vrac;“

2. Paragraful 5 este înlocuit cu următorul text:

„5. *hidrocarburi* înseamnă orice produs petrolier persistent, precum țițeiul, păcura, motorina și uleiul de ungere, fie că este transportat la bordul unei nave ca marfă sau în tancurile de combustibil ale acelei nave;“

3. Paragraful 6 este înlocuit cu următorul text:

„6. *pagubă produsă prin poluare* înseamnă:

a) pierderea sau dauna cauzată de nava care transportă produse petroliere, prin contaminare, rezultată din scurgerea

*) Traducere.

sau din descărcarea produselor petroliere din navă, oriunde asemenea scurgere sau descărcare are loc, cu condiția ca compensarea pentru degradarea mediului, alta decât pierderea de profit datorată acestei degradări, să fie limitată la costurile măsurilor rezonabile de eliminare a efectelor poluării, întreprinse sau care vor fi întreprinse;

b) cheltuielile pentru măsurile preventive și pierderi sau daune ulterioare cauzate de măsurile preventive;“

4. Paragraful 8 este înlocuit cu următorul text:

„8. *incident* înseamnă orice eveniment sau serie de evenimente având aceeași origine, care cauzează pagube datorate poluării sau creează o amenințare gravă și iminentă de a cauza asemenea pagube;“

5. Paragraful 9 este înlocuit cu următorul text:

„9. *Organizație* înseamnă Organizația Maritimă Internațională;“

6. După paragraful 9 este inserat un nou paragraf după cum urmează:

„10. *Convenția răspunderii, 1969*, înseamnă Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele provocate prin poluarea cu hidrocarburi, 1969. Pentru statele părți la protocolul din 1976 la această convenție, termenul va include Convenția răspunderii, 1969, amendată de acest protocol.“

ARTICOLUL 3

Articolul II al Convenției răspunderii, 1969, este înlocuit cu următorul text:

„Această convenție se va aplica exclusiv:

a) pagubelor datorate poluării:

(i) pe teritoriu, incluzând marea teritorială a statului contractant; și

(ii) în zona economică exclusivă a statului contractant, stabilită conform legii internaționale, sau, dacă un stat contractant nu are stabilită o asemenea zonă, într-o suprafață, dincolo și adiacent cu marea teritorială a aceluși stat, determinată de acel stat conform legilor internaționale și extinzându-se nu mai mult de 200 mile marine de la linia de bază de la care se măsoară lățimea mării teritoriale;

b) măsurilor preventive, oriunde acestea sunt luate, pentru prevenirea sau minimizarea unor astfel de pagube.“

ARTICOLUL 4

Articolul III al Convenției răspunderii, 1969, este amendat după cum urmează:

1. Paragraful 1 este înlocuit cu următorul text:

„1. În afara excepțiilor prevăzute la paragrafele 2 și 3 ale prezentului articol, armatorul unei nave, din momentul producerii incidentului sau când incidentul constă într-o serie de evenimente, din momentul primului eveniment, va fi răspunzător pentru pagubele poluării pricinuite de navă ca rezultat al aceluși incident.“

2. Paragraful 4 este înlocuit cu următorul text:

„4. Nu vor fi cerute compensații pentru efectele poluării împotriva armatorului în alt mod decât în baza prezentei convenții. Cu condiția respectării paragrafului 5 al prezentului articol, nu vor fi făcute cereri de compensații pentru daunele provocate de poluare, conform acestei convenții sau altfel, împotriva:

a) angajaților sau agenților proprietarului ori membrilor de echipaj;

b) pilotului sau oricărei persoane care, nefiind membru al echipajului, lucrează pentru navă;

c) oricărui navlositor (oricum este descris acesta, inclusiv navlositorul în contractul de tip bare-boat), manager sau operator de navă;

d) oricărei persoane care îndeplinește operațiuni de salvare cu asentimentul armatorului sau conform instrucțiunilor altei autorități publice competente;

e) oricărei persoane care ia măsuri preventive;

f) tuturor angajaților sau agenților persoanelor menționate la subparagrafele c), d) și e),

în afara cazului în care paguba este rezultatul propriei acțiuni sau omisiunii făcute cu intenția de a cauza astfel de pagubă sau din nepăsare și cunoscând faptul că o astfel de pagubă ar putea rezulta din aceasta.“

ARTICOLUL 5

Articolul IV al Convenției răspunderii, 1969, este înlocuit cu următorul text:

„Când se produce un incident în care sunt implicate două sau mai multe nave și rezultă din acesta pagube de poluare, armatorii tuturor navelor implicate, în afara cazurilor exonerate de art. III, vor fi împreună răspunzători pentru totalitatea acestei pagube care nu este rezonabil separabilă.“

ARTICOLUL 6

Articolul V al Convenției răspunderii, 1969, este amendat după cum urmează:

1. Paragraful 1 este înlocuit cu următorul text:

„1. Proprietarul unei nave va fi îndreptățit la limitarea răspunderii lui, conform acestei convenții, în legătură cu orice incident, la o sumă totală, calculată astfel:

a) 3 milioane de unități de cont pentru o navă care nu depășește 5.000 unități de tonaj;

b) pentru o navă cu un tonaj mai mare, pentru fiecare unitate de tonaj, 420 unități de cont în plus față de suma menționată la subparagraful a), cu condiția că, în orice caz, această sumă totală nu va depăși 59,7 milioane de unități de cont.“

3. Paragraful 2 este înlocuit cu următorul text:

„2. Proprietarul navei nu va fi îndreptățit la limitarea răspunderii civile, conform acestei convenții, dacă se dovedește că paguba de poluare se datorează acțiunii sale personale sau omisiunii făcute cu intenția de a crea această pagubă sau din nepăsare și cunoscând faptul că o astfel de pagubă s-ar putea produce.“

4. Paragraful 3 este înlocuit cu următorul text:

3. Pentru a beneficia de limitările prevăzute la paragraful 1 al acestui articol armatorul va constitui un fond pentru sumă totală reprezentând limita răspunderii sale la instanța judecătorească competentă sau la o altă autoritate competentă a oricăruia dintre statele contractante, în fața căreia este introdusă acțiunea în conformitate cu prevederile art. IX, sau, dacă nu a fost introdusă acțiunea, la instanța judecătorească ori la altă autoritate competentă a oricăruia dintre statele contractante, în fața căreia acțiunea poate fi introdusă conform art. IX. Fondul poate fi constituit fie prin depunerea sumei, fie prin prezentarea unei scrisori de garanție bancară sau a altei garanții, acceptată de legislația

statului contractant unde fondul este constituit și considerată a fi adecvată de către instanța judecătorească competentă sau de altă autoritate competentă.“

5. Paragraful 9 este înlocuit cu următorul text:

„9a) Unitatea de cont la care se referă paragraful 1 al prezentului articol este dreptul special de tragere, definit astfel de Fondul Monetar Internațional. Suma menționată la paragraful 1 va fi convertită în moneda națională, în baza valorii monedei naționale în raport cu dreptul special de tragere la data constituirii fondului la care se referă paragraful 3. Valoarea monedei naționale, în funcție de drepturile speciale de tragere ale unui stat contractant care este membru al Fondului Monetar Internațional, va fi calculată în conformitate cu metoda de evaluare aplicată de Fondul Monetar Internațional în ziua în chestiune pentru operațiunile sau tranzacțiile sale. Valoarea monedei naționale în raport cu drepturile speciale de tragere ale unui stat care nu este membru al Fondului Monetar Internațional va fi calculată în maniera determinată de acel stat.

9b) Totuși un stat contractant care nu este membru al Fondului Monetar Internațional, a cărui lege nu permite aplicarea prevederilor paragrafului 9a), poate, în momentul ratificării, acceptării, aprobării sau al aderării la această convenție și oricând după aceasta, declara că unitatea de cont la care se referă paragraful 9a) va fi egală cu 15 franci aur. Francul aur la care se referă acest paragraf corespunde unei unități alcătuite din șizeci și cinci și jumătate miligrame aur, cu titlul de aliaj 900‰. Convertirea francului aur în moneda națională va fi făcută în conformitate cu legea aceluia stat.

9c) Calcularea menționată în ultima frază a paragrafului 9a) și convertirea menționată în paragraful 9b) vor fi făcute astfel încât să exprime în moneda națională a statului contractant, cât mai mult posibil, până la valoarea reală pentru suma menționată la paragraful 1, ca și cum ar rezulta din aplicarea primelor 3 fraze ale paragrafului 9a). Statele contractante vor comunica depozitarului maniera de calcul conform paragrafului 9a) sau rezultatul conversiei conform paragrafului 9b), după caz, la depunerea unui instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare la această convenție și oricând există o schimbare a acestora.“

6. Paragraful 10 este înlocuit cu următorul text:

„10. În înțelesul acestui articol, *tonajul navei* va fi tonajul brut, calculat în conformitate cu regulile de măsurare a tonajului, cuprinse în anexa I la Convenția internațională pentru măsurarea tonajului navelor, 1969.“

7. A doua propoziție a paragrafului 11 este înlocuită cu următorul text:

„Un asemenea fond poate fi constituit chiar dacă, conform prevederilor paragrafului 2, proprietarul navei nu este îndreptățit la limitarea responsabilității lui, dar constituirea nu poate în acest caz să prejudicieze drepturile pe care le au victimele împotriva proprietarului navei.“

ARTICOLUL 7

Articolul VII al Convenției răspunderii, 1969, este amendat după cum urmează:

1. Primele două propoziții ale paragrafului 2 sunt înlocuite cu următorul text:

„Pentru fiecare navă se eliberează un certificat, emis de autoritatea competentă a statului contractant, conform paragrafului 1, prin care se atestă că se află în vigoare o asigurare sau o garanție financiară conform prevederilor prezentei convenții. Pentru o navă înmatriculată într-un stat contractant un astfel de certificat va fi emis sau va fi autentificat de o autoritate competentă a statului în care nava este înmatriculată; pentru o navă care nu este înregistrată într-un stat contractant certificatul va fi emis sau va fi autentificat de autoritatea competentă a oricărui stat contractant.“

2. Paragraful 4 este înlocuit cu următorul text:

„4. Certificatul va fi păstrat la bordul navei și o copie de pe acesta va fi depusă la autoritatea care păstrează registrul de înmatriculare, iar pentru navele care nu sunt înmatriculate într-un stat contractant, la autoritatea competentă care emite sau autentifică asemenea certificate.“

3. Prima propoziție a paragrafului 7 este înlocuită cu următorul text:

„7. Certificatele emise sau autentificate de autoritatea unui stat contractant în conformitate cu paragraful 2 vor fi acceptate de celelalte state contractante în scopul acestei convenții și vor fi considerate ca având aceeași valoare cu a certificatelor emise sau autentificate de către ele însele, chiar dacă au fost emise sau au fost autentificate în raport cu o navă neînregistrată în statul contractant.“

4. În cea de-a doua propoziție a paragrafului 7, cuvintele „cu statul registrator al navei“ sunt înlocuite cu cuvintele „cu statul de emiterie sau de autentificare“.

5. A doua propoziție a paragrafului 8 este înlocuită cu următorul text:

„În acest caz pârâțul poate, chiar dacă proprietarul nu este îndreptățit să își limiteze responsabilitatea în conformitate cu art. V paragraful 2, să se prevaleze de limitele răspunderii prevăzute la art. V paragraful 1.“

ARTICOLUL 8

Articolul IX al Convenției răspunderii, 1969, este amendat după cum urmează:

Paragraful 1 este înlocuit cu următorul text:

„1. În cazul în care un incident a cauzat o pagubă prin poluare pe teritoriu, incluzând marea teritorială, sau pe o suprafață, desemnată de art. II, a unui stat contractant sau când s-au luat măsuri de prevenire ori pentru a minimiza paguba prin poluare pe acest teritoriu, incluzând marea teritorială, nu se poate formula cererea de despăgubire decât în fața instanței judecătorești competente a acestui stat sau a acestor state contractante. Pârâțul trebuie previzată într-un termen rezonabil despre introducerea unei astfel de cereri.“

ARTICOLUL 9

După articolul XII din Convenția răspunderii, 1969, sunt inserate două noi articole, după cum urmează:

„ARTICOLUL XII BIS

Prevederi tranzitorii

Următoarele prevederi tranzitorii se vor aplica în cazul unui stat care la data incidentului este parte și la prezenta convenție și la Convenția răspunderii, 1969:

a) acolo unde un incident a produs o pagubă prin poluare în înțelesul acestei convenții, răspunderea potrivit convenției va fi considerată ca fiind anulată, dacă și în măsura în care aceasta se prevede de Convenția răspunderii, 1969;

b) acolo unde un incident a produs o pagubă în înțelesul acestei convenții și statul este parte la convenție și parte la Convenția internațională pentru stabilirea unui fond internațional de compensații pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1971, răspunderea rămasă a fi anulată după aplicarea subparagrafului a) al acestui articol va fi, conform acestei convenții, numai până la limita pagubei datorate poluării, rămasă necompensată după aplicarea acestui articol al convenției din 1971;

c) la aplicarea art. III paragraful 4 din această convenție expresia *această convenție* va fi interpretată ca făcând referire la această convenție sau la Convenția răspunderii, 1969, după caz;

d) la aplicarea art. V paragraful 3 din această convenție suma totală a fondului care va fi constituit va fi redusă cu suma pentru care răspunderea a fost considerată a fi anulată în conformitate cu subparagraful a) al acestui articol.

ARTICOLUL XII TER

Clauze finale

Clauzele finale ale acestei convenții vor fi art. 12–18 din protocolul din 1992 care amendează Convenția răspunderii, 1969. Referirile la această convenție privind statele contractante vor fi considerate referiri la statele contractante ale acestui protocol.“

ARTICOLUL 10

Modelul de certificat, anexat la Convenția răspunderii, 1969, este înlocuit cu modelul anexat la acest protocol.

ARTICOLUL 11

1. Convenția răspunderii, 1969, și acest protocol vor fi citite și interpretate împreună cu un singur instrument între părțile la acest protocol.

2. Art. I–XII ter, inclusiv modelul de certificat, din Convenția răspunderii, 1969, astfel cum este amendată de acest protocol, vor fi cunoscute sub denumirea de Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992 (*Convenția răspunderii, 1992*).

CLAUZE FINALE

ARTICOLUL 12

Semnarea, ratificarea, acceptarea, aprobarea și aderarea

1. Acest protocol va putea fi semnat începând cu data de 15 ianuarie 1993 până la data de 14 ianuarie 1994 de către toate statele.

2. Sub rezerva paragrafului 4, orice stat poate deveni parte la acest protocol prin:

a) semnarea sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, urmată de ratificare, de acceptare sau de aprobare; sau

b) aderare.

3. Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea va fi făcută prin depunerea unui instrument formal cu astfel de efect la secretarul general al Organizației.

4. Orice stat contractant la Convenția internațională pentru stabilirea unui fond internațional de compensare pentru daune provocate prin poluarea cu hidrocarburi, 1971, de aici încolo cunoscută ca fiind *Convenția fondului, 1971*,

poate ratifica, accepta, aproba sau adera la acest protocol numai dacă ratifică, acceptă, aprobă sau aderă în același timp la protocolul din 1992 pentru amendarea convenției, în afara cazului în care denunță Convenția fondului, 1971, cu efect de la data la care acest protocol intră în vigoare pentru acest stat.

5. Un stat care este parte la acest protocol, dar nu este parte la Convenția răspunderii, 1969, va fi legat de prevederile Convenției răspunderii, 1969, amendată de acest protocol, în raporturile cu alte state părți la acesta, dar nu va fi legat de prevederile Convenției răspunderii, 1969, în raporturile cu statele părți la aceasta.

6. Orice instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare, depus după intrarea în vigoare a unui amendament la Convenția răspunderii, 1969, amendată de acest protocol, va fi considerat că se aplică convenției astfel amendate, modificată de astfel de amendament.

ARTICOLUL 13

Intrarea în vigoare

Acest protocol va intra în vigoare la 12 luni de la data la care 10 state, incluzând 4 state care dețin fiecare nu mai puțin de un milion de unități de tonaj brut în tancuri petoliere, vor depune instrumentele de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare la secretarul general al Organizației.

2. Totuși orice stat contractant la Convenția fondului, 1971, în momentul depunerii instrumentului său de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare la acest protocol, poate declara că acel document nu va fi considerat ca fiind efectiv în înțelesul acestui articol până la sfârșitul unei perioade de 6 luni, conform art. 31 din protocolul din 1992 care amendează Convenția fondului, 1971. Un stat care nu este stat contractant la Convenția fondului, 1971, dar care depune un instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare la protocolul din 1992 care amendează Convenția fondului, 1971, poate face o declarație în conformitate cu acest paragraf, în același timp.

3. Orice stat care a făcut o declarație în conformitate cu paragraful precedent poate să o retragă oricând printr-o notificare adresată secretarului general al Organizației. Orice asemenea retragere va avea efect la data primirii notificării, cu condiția că acel stat va fi considerat că a depus instrumentul său de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare, în legătură cu acest articol, la acea dată.

4. Pentru orice stat care ratifică, acceptă, aprobă sau aderă la acest protocol după ce condițiile prevăzute la paragraful 1 pentru intrarea lui în vigoare au fost îndeplinite, acest protocol va intra în vigoare la 12 luni de la data depunerii de către acel stat a instrumentului corespunzător.

ARTICOLUL 14

Revizuirii și modificări

1. Organizația poate stabili o conferință în scopul revizuirii sau al modificării Convenției răspunderii, 1992.

2. Organizația va stabili o conferință a statelor contractante în scopul revizuirii sau al modificării Convenției răspunderii, 1992, la cererea a nu mai puțin de o treime din numărul statelor contractante.

ARTICOLUL 15

Amendamente la limitarea sumelor

1. La cererea a cel puțin unei părți din numărul statelor contractante, orice propunere de modificare a limitelor răspunderii, astfel cum sunt descrise la art. V paragraful 1 din Convenția răspunderii, 1969, amendată de acest protocol, va fi comunicată de secretarul general tuturor membrilor Organizației și tuturor statelor contractante.

2. Orice amendament propus și comunicat conform celor de mai sus va fi supus spre analizare Comitetului legal al Organizației cel mai târziu la 6 luni de la data comunicării lui.

3. Toate statele contractante la Convenția răspunderii, 1969, amendată de acest protocol, vor fi îndreptățite să participe la lucrările Comitetului legal pentru analiza și adoptarea amendamentelor, indiferent dacă sunt membre ale Organizației sau nu.

4. Amendamentele vor fi adoptate cu majoritatea a două treimi a statelor contractante prezente și cu drept de vot în Comitetul legal, extinsă conform celor prevăzute la paragraful 3, cu condiția ca cel puțin jumătate din statele contractante să fie prezente la data votării.

5. Când lucrează la o propunere de modificare a limitelor răspunderii, Comitetul legal va ține seama de incidentele anterioare și, în mod special, de numărul pagubelor rezultate, de schimbările în evaluarea monetară și de efectul amendamentului propus asupra costului asigurării. Se va ține seama, de asemenea, și de relația dintre limitele prevăzute la art. V paragraful 1 din Convenția răspunderii, 1969, amendată de acest protocol, și de cele prevăzute la art. 4 paragraful 4 din Convenția internațională pentru stabilirea unui fond internațional de compensare pentru pagubele cauzate de poluarea cu hidrocarburi, 1992.

6a) Nici un amendament la limitele răspunderii, conform acestui articol, nu poate fi luat în considerare înainte de data de 15 ianuarie 1998 și nici la mai puțin de 5 ani de la data intrării în vigoare a prevederilor amendamentului prevăzut la acest articol. Nici un amendament, conform acestui articol, nu va fi luat în considerare înainte ca acest protocol să intre în vigoare.

b) Nici o limită nu poate fi majorată în așa fel încât să depășească suma care corespunde limitei stabilite de Convenția răspunderii, 1969, amendată de acest protocol, care este mărită cu 6% pe an, calculat pe o bază comună de la data de 15 ianuarie 1993.

c) Nici o limită nu poate fi mărită în așa fel încât să depășească o sumă care corespunde limitei stabilite de Convenția răspunderii, 1969, astfel cum a fost amendată de acest protocol, multiplicată de 3 ori.

7. Orice amendament adoptat în concordanță cu paragraful 4 va fi notificat de Organizație tuturor statelor contractante. Amendamentul va fi considerat ca fiind acceptat la sfârșitul unei perioade de 18 luni de la data notificării, în afara cazului în care în acea perioadă nu mai puțin de o parte din numărul statelor care erau state contractante la data adoptării amendamentului de către Comitetul legal a comunicat Organizației că nu acceptă amendamentul, caz în care amendamentul este respins și nu va mai avea efect.

8. Un amendament considerat ca fiind acceptat în conformitate cu paragraful 7 va intra în vigoare la 18 luni de la data acceptării lui.

9. Toate statele contractante vor fi obligate de amendament, în afară de cazul în care denunță acest protocol, în conformitate cu art. 16 paragrafele 1 și 2, cu cel puțin 6 luni înainte de intrarea în vigoare a amendamentului. Astfel de denunțare va avea efect când amendamentul intră în vigoare.

10. Când un amendament a fost adoptat de Comitetul legal, dar perioada de 18 luni necesară pentru acceptare nu a expirat încă, un stat care devine stat contractant în timpul acelei perioade va fi obligat de amendament, dacă acesta intră în vigoare. Un stat care devine stat contractant după acea perioadă va fi obligat de amendamentul care a fost acceptat în conformitate cu paragraful 7. În cazurile referitoare la acest paragraf un stat devine obligat de un amendament când amendamentul intră în vigoare sau când acest protocol intră în vigoare ulterior pentru acel stat.

ARTICOLUL 16

Denunțare

1. Acest protocol poate fi denunțat de orice parte oricând după data intrării sale în vigoare pentru acea parte.

2. Denunțarea va fi efectuată prin depunerea unui instrument la secretarul general al Organizației.

3. O denunțare va avea efect după 12 luni sau după o perioadă a cărei durată poate fi specificată în instrumentul de denunțare de la depunerea sa la secretarul general al Organizației.

4. Așa cum s-a convenit între părțile la acest protocol, denunțarea de către oricare dintre ele a Convenției răspunderii, 1969, în conformitate cu art. XVI din aceasta, nu va fi interpretată în nici un fel ca o denunțare a Convenției răspunderii, 1969, amendată de acest protocol.

5. Denunțarea protocolului din 1992 de amendare a Convenției fondului, 1971, de către un stat care rămâne parte la Convenția fondului, 1971, va fi considerată ca o denunțare a acestui protocol. Astfel de denunțare va avea efect la data la care denunțarea protocolului din 1992 care amendează Convenția fondului, 1971, devine efectivă conform art. 34 din acel protocol.

ARTICOLUL 17

Depozitar

1. Acest protocol și orice amendamente acceptate conform art. 15 vor fi depuse la secretarul general al Organizației.

2. Secretarul general al Organizației:

a) va informa toate statele care au semnat sau au aderat la acest protocol despre:

(i) fiecare nouă semnare sau depozitare a unui instrument, împreună cu data acesteia;

(ii) fiecare declarație și notificare, conform art. 13, și fiecare declarație sau comunicare, conform art. V paragraful 9 din Convenția răspunderii, 1992;

(iii) data intrării în vigoare a acestui protocol;

- (iv) orice propunere de amendare a limitelor răspunderii, care a fost făcută în conformitate cu art. 15 paragraful 1;
- (v) orice amendament care a fost adoptat în conformitate cu art. 15 paragraful 4;
- (vi) orice amendament considerat a fi acceptat conform art. 15 paragraful 7, împreună cu data la care amendamentul intră în vigoare în conformitate cu paragrafele 8 și 9 ale aceluși articol;
- (vii) depunerea oricărui document de denunțare a acestui protocol, împreună cu data depunerii și data de la care va avea efect;
- (viii) orice denunțare considerată ca fiind făcută conform art. 16 paragraful 5;
- (ix) orice comunicare legată de orice articol din acest protocol;

b) va transmite o copie autenticată de pe acest protocol tuturor statelor semnatare și tuturor statelor care aderă la acest protocol.

3. Imediat după intrarea în vigoare a acestui protocol textul va fi transmis de secretarul general al Organizației Secretariatului Națiunilor Unite pentru înregistrare și publicare conform art. 102 din Carta Națiunilor Unite.

ARTICOLUL 18

Limbile

Acest protocol a fost redactat într-un singur exemplar original, în limbile arabă, chineză, engleză, franceză, rusă și spaniolă, toate textele fiind egal autentice.

Întocmit la Londra la 27 noiembrie 1992.

Drept care, subsemnații, fiind corespunzător autorizați de respectivele lor guverne în acest scop, au semnat acest protocol*).

*) Lipsesc semnăturile.

ANEXĂ

**CERTIFICAT DE ASIGURARE
sau altă garanție financiară în legătură cu răspunderea civilă
pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi**

Întocmit conform dispozițiilor art. VII din Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992.

Numele navei	Numărul sau literele distinctive	Portul de înmatriculare	Numele și adresa proprietarului

Subsemnatul certific că nava sus-menționată deține poliță de asigurare sau altă garanție financiară care satisface cerințele art. VII din Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi.

Tipul de garanție.....

Durata garanției.....

Numele și adresa asigurătorului (sau ale asigurătorilor) și (sau) ale garanțiilor

Numele.....

Adresa.....

Acest certificat este valabil până la

Emis sau certificat de Guvernul.....

(numele complet al statului)

în la data de

.....
(semnătura și titlul emitentului
sau ale autentificatorului oficial)

NOTE EXPLICATIVE:

1. Indicându-se statul, se poate menționa, la cerere, autoritatea publică competentă a țării în care se emite certificatul.

2. Dacă suma totală a garanției provine din mai multe surse, este necesar să se specifice suma furnizată de fiecare dintre acestea.

3. Dacă garanția este produsă sub mai multe forme, acestea trebuie să fie enumerate.

4. La rubrica „Durata garanției“ este necesar să se precizeze data la care o astfel de garanție începe să își producă efectele.

ANEXA Nr. 2

TEXTUL CONSOLIDAT AL CONVENȚIEI INTERNAȚIONALE

privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992 (CLC, 1992)*

ARTICOLUL I

În înțelesul acestei convenții:

1. *navă* înseamnă orice navă maritimă și orice ambarcațiune plutitoare de orice fel, construită sau adaptată pentru a transporta produse petroliere în vrac, ca marfă, cu condiția ca acea navă capabilă să transporte produse petroliere sau altă marfă să fie considerată navă numai atunci când transportă produse petroliere în vrac, ca marfă, și în timpul oricărui voiaj ulterior acestei încărcături, în afara cazului în care se poate dovedi că nu are la bord reziduuri din acea marfă de produse petroliere în vrac;

2. *persoană* înseamnă orice persoană fizică sau juridică, de drept public sau privat, inclusiv un stat sau orice subdiviziuni ale sale;

3. *armator* înseamnă persoana sau persoanele înregistrate ca armatori de nave sau, în absența înregistrării, persoana sau persoanele proprietare de nave. În cazul în care o navă este proprietatea statului sau este operată de o companie în care statul este înregistrat ca „operator de navă“, cuvântul *armator* va însemna asemenea companie;

4. *statul de înregistrare a navei* înseamnă, pentru navele înregistrate, statul de înregistrare a navei, iar pentru navele neînregistrate înseamnă statul al cărui pavilion îl arborează nava;

5. *hidrocarburi* înseamnă orice produs petrolier persistent, precum țițeiul, păcura, motorina și uleiul de ungere, fie că este transportat la bordul unei nave ca marfă sau în tancurile de combustibil ale acelei nave;

6. *pagubă produsă prin poluare* înseamnă:

a) pierderea sau dauna cauzată de nava care transportă produse petroliere, prin contaminare, rezultată din scurgerea sau din descărcarea produselor petroliere din navă, oriunde asemenea scurgere sau descărcare are loc, cu condiția ca compensarea pentru degradarea mediului, alta

decât pierderea de profit datorată acestei degradări, să fie limitată la costurile măsurilor rezonabile de eliminare a efectelor poluării întreprinse sau care vor fi întreprinse;

b) cheltuielile pentru măsurile preventive și pierderi sau daune ulterioare cauzate de măsurile preventive;

7. *măsuri preventive* înseamnă orice măsuri rezonabile luate de orice persoană după ce un incident a avut loc, pentru a preveni sau pentru a minimiza efectele poluării;

8. *incident* înseamnă orice eveniment sau serie de evenimente având aceeași origine, care cauzează pagube datorate poluării sau creează o amenințare gravă și iminentă de a cauza asemenea pagube;

9. *Organizație* înseamnă Organizația Maritimă Internațională;

10. *Convenția răspunderii, 1969*, înseamnă Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1969. Pentru statele părți la protocolul din 1976 la această convenție, termenul va include Convenția răspunderii, 1969, amendată de acest protocol.

ARTICOLUL II

Această convenție se va aplica exclusiv:

a) pagubelor datorate poluării:

(i) pe teritoriu, incluzând marea teritorială a statului contractant; și

(ii) în zona economică exclusivă a statului contractant, stabilită conform legii internaționale, sau, dacă un stat contractant nu are stabilită o asemenea zonă, într-o suprafață, dincolo și adiacent cu marea teritorială a aceluși stat, determinată de acel stat conform legilor internaționale și extinzându-se nu mai mult de 200 mile marine de la linia de bază de la care se măsoară lățimea mării teritoriale;

*) Traducere

b) măsurilor preventive, oriunde acestea sunt luate, pentru prevenirea sau minimizarea unor astfel de pagube.

ARTICOLUL III

1. În afara excepțiilor prevăzute la paragrafele 2 și 3 ale prezentului articol, armatorul unei nave, din momentul producerii incidentului sau când incidentul constă într-o serie de evenimente, din momentul primului eveniment, va fi răspunzător pentru pagubele poluării pricinuite de navă ca rezultat al aceluși incident.

2. Armatorul navei nu va avea nici o răspundere pentru efectele poluării, dacă poate dovedi că paguba prin poluare:

a) este rezultatul unui act de război, ostilități, război civil, insurecție sau al unui fenomen natural excepțional, inevitabil și cu caracter irezistibil; sau

b) a fost în totalitate cauzată de o acțiune sau de o omisiune făcută cu intenția de a crea daune de către o terță parte; sau

c) a fost în totalitate cauzată de neglijența sau de altă acțiune producătoare de prejudiciu a oricărui guvern ori a altei autorități responsabile cu întreținerea farurilor sau a altor mijloace de navigație ajutătoare în exercițiul acestei funcțiuni.

3. Dacă armatorul navei dovedește că pagubele poluării au rezultat, în întregime sau parțial, fie din cauza unei acțiuni sau a unei omisiuni făcute cu intenția de a crea daune de către persoana care a suportat efectele, fie din neglijența acelei persoane, armatorul poate fi exonerat, în totalitate sau parțial, de răspunderea lui față de acea persoană.

4. Nu vor fi cerute compensații pentru efectele poluării împotriva armatorului în alt mod decât în baza prezentei convenții. Cu condiția respectării paragrafului 5 al prezentului articol, nu vor fi făcute cereri de compensații pentru daunele provocate de poluare, conform acestei convenții sau altfel, împotriva:

a) angajaților sau agenților proprietarului ori membrilor de echipaj;

b) pilotului sau oricărei persoane care, nefiind membru al echipajului, lucrează pentru navă;

c) oricărui navlositor (oricum este descris acesta, inclusiv navlositorul în contractul de tip bare-boat), manager sau operator de navă;

d) oricărei persoane care îndeplinește operațiuni de salvare cu asentimentul armatorului sau conform instrucțiunilor altei autorități publice competente;

e) oricărei persoane care ia măsuri preventive;

f) tuturor angajaților sau agenților persoanelor menționate la subparagrafele c), d) și e),

în afara cazului în care paguba este rezultatul propriei acțiuni sau omisiunii făcute cu intenția de a cauza astfel

de pagubă sau din nepăsare și cunoscând faptul că o astfel de pagubă ar putea rezulta din aceasta.

5. Nici o parte a acestei convenții nu va prejudicia nici un drept de recurs al armatorului împotriva unei terțe părți.

ARTICOLUL IV

Când se produce un incident în care sunt implicate două sau mai multe nave și rezultă din acesta pagube de poluare, armatorii tuturor navelor implicate, în afara cazurilor exonerate de art. III, vor fi împreună răspunzători pentru totalitatea acestei pagube care nu este rezonabil separabilă.

ARTICOLUL V

1. Proprietarul unei nave va fi îndreptățit la limitarea răspunderii lui, conform acestei convenții, în legătură cu orice incident, la o sumă totală, calculată astfel:

a) 3 milioane de unități de cont pentru o navă care nu depășește 5.000 unități de tonaj;

b) pentru o navă cu un tonaj mai mare, pentru fiecare unitate de tonaj, 420 unități de cont în plus față de suma menționată la subparagraful a), cu condiția că, în orice caz, această sumă totală nu va depăși 59,7 milioane de unități de cont.

2. Proprietarul navei nu va fi îndreptățit la limitarea răspunderii civile, conform acestei convenții, dacă se dovedește că paguba de poluare se datorează acțiunii sale personale sau omisiunii făcute cu intenția de a crea această pagubă sau din nepăsare și cunoscând faptul că astfel de pagubă s-ar putea produce.

3. Pentru a beneficia de limitările prevăzute la paragraful 1 al acestui articol armatorul va constitui un fond pentru o sumă totală reprezentând limita răspunderii sale la instanța judecătorească competentă sau la o altă autoritate competentă a oricăruia dintre statele contractante, în fața căreia este introdusă acțiunea în conformitate cu prevederile art. IX, sau, dacă nu a fost introdusă acțiunea, la instanța judecătorească ori la altă autoritate competentă a oricăruia dintre statele contractante, în fața căreia acțiunea poate fi introdusă conform art. IX. Fondul poate fi constituit fie prin depunerea sumei, fie prin prezentarea unei scrisori de garanție bancară sau a altei garanții, acceptată de legislația statului contractant unde fondul este constituit și considerată a fi adecvată de către instanța judecătorească competentă sau de altă autoritate competentă.

4. Fondul va fi distribuit proporțional între creditorii, în funcție de sumele creanțelor admise.

5. Dacă înainte de distribuirea fondului proprietarul navei sau oricare dintre angajații ori agenții lui sau altă persoană care îi prestează asigurarea ori altă garanție financiară a plătit, ca urmare a evenimentului în discuție, o indemnizație pentru paguba produsă prin poluare, această persoană va dobândi până la concurența sumei pe care aceasta a plătit-o prin subrogare în drepturile de compensare de care s-ar fi bucurat persoana despăgubită în condițiile prezentei convenții.

6. Dreptul de subrogare prevăzut la paragraful 5 al prezentului articol poate, de asemenea, să fie exercitat de către o altă persoană decât cele menționate în acel paragraf pentru sumele pe care aceasta le poate plăti pentru acoperirea pagubei produse prin poluare, cu condiția ca o astfel de subrogare să fie admisă prin aplicarea legii naționale.

7. Dacă proprietarul sau o altă persoană stabilește că ar putea fi obligat să plătească ulterior, total sau parțial, o astfel de sumă de compensare, pentru care o astfel de persoană ar fi urmat să beneficieze de dreptul de subrogare în baza paragrafelor 5 și 6 ale prezentului articol, în cazul în care compensarea a fost plătită înainte de distribuirea fondului, instanța judecătorească competentă sau altă autoritate competentă a statului unde a fost constituit fondul poate să dispună rezervarea provizorie a unei sume suficiente pentru ca o astfel de persoană să poată să își impună ulterior drepturile asupra fondului.

8. În măsura în care sunt raționale, cheltuielile la care s-a expus și sacrificiile consimțite de bunăvoie de către proprietar, în scopul de a preveni sau de a micșora o poluare, îi conferă drepturi asupra fondului, echivalente cu ale celorlalți creditori.

9a) Unitatea de cont la care se referă paragraful 1 al prezentului articol este dreptul special de tragere, definit astfel de Fondul Monetar Internațional. Suma menționată la paragraful 1 va fi convertită în moneda națională, în baza valorii monedei naționale în raport cu dreptul special de tragere la data constituirii fondului la care se referă paragraful 3. Valoarea monedei naționale, în funcție de drepturile speciale de tragere ale unui stat contractant care este membru al Fondului Monetar Internațional, va fi calculată în conformitate cu metoda de evaluare aplicată de Fondul Monetar Internațional în ziua în cheștiune pentru operațiunile sau tranzacțiile sale. Valoarea monedei naționale în raport cu drepturile speciale de tragere ale unui stat care nu este membru al Fondului Monetar Internațional va fi calculată în maniera determinată de acel stat.

9b) Totuși un stat contractant care nu este membru al Fondului Monetar Internațional, a cărui lege nu permite aplicarea prevederilor paragrafului 9a) poate, în momentul ratificării, acceptării, aprobării sau al aderării la această convenție și oricând după aceasta, declara că unitatea de cont la care se referă paragraful 9a) va fi egală cu 15 franci aur. Francul aur la care se referă acest paragraf corespunde unei unități alcătuite din șaizeci și cinci și jumătate miligrame aur, cu titlul de aliaj 900‰. Convertirea francului aur în moneda națională va fi făcută în conformitate cu legea aceluși stat.

9c) Calcularea menționată în ultima frază a paragrafului 9a) și convertirea menționată în paragraful 9b) vor fi făcute astfel încât să exprime moneda națională a statului contractant, cât mai mult posibil, până la valoarea

reală pentru suma menționată la paragraful 1, ca și cum ar rezulta din aplicarea primelor 3 fraze ale paragrafului 9a). Statele contractante vor comunica depozitarului maniera de calculare conform paragrafului 9a) sau rezultatul conversiei conform paragrafului 9b), după caz, la depunerea unui instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare la această convenție și oricând există o schimbare a acestora.

10. În înțelesul acestui articol, *tonajul navei* va fi tonajul brut, calculat în conformitate cu regulile de măsurare a tonajului, cuprinse în anexa I la Convenția internațională pentru măsurarea tonajului navelor, 1969.

11. Asigurătorul sau orice altă persoană care asigură garanția financiară poate constitui un fond, conform prezentului articol, în aceleași condiții și cu aceleași efecte ca și cum fondul ar fi constituit de către proprietar. Un asemenea fond poate fi constituit chiar dacă, conform prevederilor paragrafului 2, proprietarul navei nu este îndreptățit la limitarea responsabilității lui, dar constituirea nu poate în acest caz să prejudicieze drepturile pe care le au victimele împotriva proprietarului navei.

ARTICOLUL VI

1. În cazul în care proprietarul navei, după un incident, a constituit un fond conform art. V și este îndreptățit la limitarea răspunderii sale:

a) nici o persoană având reclamații pentru pagube rezultând din incident nu va fi îndreptățită să își exercite orice drept împotriva oricărui alt bun al proprietarului;

b) instanța judecătorească competentă sau altă autoritate competentă din oricare dintre statele contractante va dispune eliberarea oricărei nave sau a altui bun aparținând proprietarului, care a fost sechestrat în urma unei cereri de despăgubire pentru pagubele suferite prin poluare, cauzate de incidentul respectiv, și va elibera în același mod orice cauțiune sau altă formă de garanție depusă pentru evitarea unui asemenea arest.

2. Dispozițiile de mai sus se aplică totuși numai dacă reclamantul are acces la instanța judecătorească competentă care administrează fondul, iar fondul poate fi utilizat pentru a acoperi cererea acestuia.

ARTICOLUL VII

1. Proprietarul unei nave înmatriculate într-un stat contractant și care transportă mai mult de 2.000 tone de hidrocarburi în vrac, ca încărcătură, este obligat că menține o asigurare sau o altă garanție financiară, precum o cauțiune bancară sau un certificat eliberat de un fond de despăgubire, la o cifră fixată prin aplicarea limitelor răspunderii prevăzute la art. V paragraful 1, pentru a acoperi răspunderea sa pentru paguba produsă prin poluare, conform dispozițiilor prezentei convenții.

2. Pentru fiecare navă se eliberează un certificat, emis de autoritatea competentă a statului contractant,

conform paragrafului 1, prin care se atestă că se află în vigoare o asigurare sau o garanție financiară conform prevederilor prezentei convenții. Pentru o navă înmatriculată într-un stat contractant un astfel de certificat va fi emis sau va fi autentificat de o autoritate competentă a statului în care nava este înmatriculată; pentru o navă care nu este înregistrată într-un stat contractant certificatul va fi emis sau va fi autentificat de autoritatea competentă a oricărui stat contractant. Acest certificat va fi conform modelului prezentat în anexă și va cuprinde următoarele date:

- a) numele navei și portul de înmatriculare;
- b) numele și adresa sediului principal ale proprietarului;
- c) felul garanției;
- d) numele și adresa sediului principal ale asigurătorului sau ale altei persoane care acordă garanția și, dacă este cazul, adresa sediului la care a fost subscrisă asigurarea sau garanția;
- e) termenul de valabilitate a certificatului, care nu poate să depășească termenul de valabilitate a asigurării sau a garanției.

3. Certificatul va fi întocmit în limba sau în limbile oficiale ale statului care îl eliberează. Dacă limba utilizată nu este engleza sau franceza, textul va include o traducere în una dintre aceste limbi.

4. Certificatul va fi păstrat la bordul navei și o copie de pe acesta va fi depusă la autoritatea care păstrează registrul de înmatriculare, iar pentru navele care nu sunt înmatriculate într-un stat contractant, la autoritatea competentă care emite sau autentifică asemenea certificate.

5. O asigurare sau o altă garanție financiară nu va satisface cerințele acestui articol, dacă aceasta poate înceta, din alte motive decât expirarea termenului de valabilitate a asigurării sau a garanției, indicat în certificat în aplicarea paragrafului 2 al acestui articol, înainte de expirarea unui termen de 3 luni socotit de la data preavizării autorității menționate la paragraful 4 al prezentului articol, cu condiția ca certificatul să nu fi fost restituit acestei autorități sau ca un nou certificat valabil să nu fi fost emis în interiorul acestei perioade. Aceste dispoziții se aplică, de asemenea, oricărei modificări a asigurării sau a garanției financiare, de natură să atragă neîndeplinirea dispozițiilor acestui articol.

6. Statul de înmatriculare stabilește condițiile de emiteră și de valabilitate a certificatului, sub rezerva dispozițiilor acestui articol.

7. Certificatele emise sau autentificate de autoritatea unui stat contractant în conformitate cu paragraful 2 vor fi acceptate de celelalte state contractante în scopul acestei convenții și vor fi considerate ca având aceeași valoare cu a certificatelor emise sau autentificate de către ele însele, chiar dacă au fost emise sau au fost autentificate în raport cu o navă neînregistrată în statul contractant. Un stat contractant poate oricând să ceară consultarea statului de

emitere sau de autentificare, dacă acesta crede că asigurătorul sau garantul numit în certificat nu este capabil din punct de vedere financiar să facă față obligațiilor impuse de această convenție.

8. Cererea de compensare a pagubelor produse prin poluare poate fi formulată direct împotriva asigurătorului sau persoanei de la care emană garanția financiară care acoperă răspunderea proprietarului pentru pagubele produse prin poluare. În acest caz pârâtul poate, chiar dacă proprietarul nu este îndreptățit să își limiteze responsabilitatea în conformitate cu art. V paragraful 2, să se prevaleze de limitele răspunderii prevăzute la art. V paragraful 1. În plus pârâtul se poate prevala de mijloacele de apărare pe care proprietarul însuși ar fi îndreptățit să le invoce (cu excepția celor bazate pe falimentul sau pe punerea în stare de lichidare a proprietarului). În plus pârâtul poate să se prevaleze în apărare de faptul că pagubele provocate prin poluare rezultă dintr-o greșeală intenționată a proprietarului însuși, iar el nu poate să se prevaleze de nici unul dintre mijloacele de apărare pe care el ar fi îndreptățit să le invoce într-o acțiune intentată de proprietar împotriva lui. Pârâtul va avea în toate cazurile dreptul de a cere proprietarului să i se alăture la proces.

9. Orice sume constituite de asigurare sau de o altă garanție financiară, conform paragrafului 1 al acestui articol, vor fi disponibile exclusiv pentru satisfacerea reclamațiilor în baza acestei convenții.

10. Un stat contractant nu va autoriza o navă supusă prevederilor prezentului articol și care arborează pavilionul său să facă comerț, dacă acea navă nu deține un certificat eliberat în baza paragrafului 2 sau 12 al acestui articol.

11. Sub rezerva dispozițiilor acestui articol, fiecare stat contractant se va asigura, în conformitate cu legislația sa națională, că asigurarea sau altă garanție specificată la paragraful 1 al acestui articol este în vigoare în legătură cu orice navă, indiferent unde este înmatriculată, care intră sau iese dintr-un port de pe teritoriul său ori care sosește sau părăsește terminalele din largul mării, în marea sa teritorială, dacă nava transportă mai mult de 2.000 tone de hidrocarburi în vrac.

12. Dacă o navă proprietate de stat nu este asigurată sau nu are o altă garanție financiară, dispozițiile prezentului articol nu se aplică acelei nave, dar nava va avea un certificat eliberat de autoritatea competentă a statului de înmatriculare, care să ateste că nava este proprietatea statului și că răspunderea civilă este acoperită în limitele prevăzute la art. V paragraful 1. Un astfel de certificat se întocmește pe cât posibil potrivit modelului indicat în paragraful 2 al prezentului articol.

ARTICOLUL VIII

Drepturile de compensare prevăzute de prezenta convenție se vor stinge, dacă nu va avea loc o acțiune în

justiție în decurs de 3 ani de la data producerii pagubei. Cu toate acestea, nici o acțiune în justiție nu mai poate fi intentată după împlinirea a 6 ani de la data la care a avut loc incidentul producător de pagubă. Acolo unde acest incident constă într-o serie de incidente, perioada de 6 ani începe să curgă de la data producerii primului incident din seria respectivă.

ARTICOLUL IX

1. În cazul în care un incident a cauzat o pagubă prin poluare pe teritoriu, incluzând marea teritorială, sau pe o suprafață, desemnată de art. II, a unui stat contractant sau când s-au luat măsuri de prevenire ori pentru a minimiza paguba prin poluare pe acest teritoriu, incluzând marea teritorială, nu se poate formula cererea de despăgubire decât în fața instanței judecătorești competente a acestui stat sau a acestor state contractante. Pârâtul trebuie previzitat într-un termen rezonabil despre introducerea unei astfel de cereri.

2. Fiecare stat contractant se va preocupa ca instanțele sale judecătorești competente să aibă competența să judece astfel de acțiuni de compensare.

3. După constituirea fondului potrivit dispozițiilor art. V instanțele judecătorești competente ale statului contractant în care a fost constituit fondul sunt singurele competente să hotărască asupra tuturor problemelor legate de repartitia și de distribuirea fondului.

ARTICOLUL X

1. Orice hotărâre a unei instanțe judecătorești competente, în baza art. IX, care este executorie în statul de origine unde nu mai poate fi atacată cu recurs ordinar, va fi recunoscută de orice stat contractant, cu excepția cazului în care:

a) hotărârea a fost obținută prin fraudă; sau

b) pârâtul nu a fost înștiințat în termen rezonabil și nu i s-a dat o șansă corectă de a-și prezenta cazul.

2. O hotărâre judecătorească recunoscută conform paragrafului 1 al acestui articol va fi executorie în fiecare stat contractant imediat ce formalitățile cerute în acel stat au fost îndeplinite. Formalitățile nu vor permite, în esență, repunerea pe rol a fondului cererii.

ARTICOLUL XI

1. Dispozițiile prezentei convenții nu se vor aplica navelor de război sau altor nave aparținând statului ori operate de acesta și folosite, pentru perioada respectivă, numai pentru serviciul necomercial.

2. În ceea ce privește navele care aparțin unui stat contractant și care sunt folosite în scopuri comerciale, fiecare stat va fi pasibil de a fi chemat în fața instanțelor judecătorești competente, menționate la art. IX, și va renunța la toate apărările de care ar putea să se prevala, decurgând din calitatea sa de stat suveran.

ARTICOLUL XII

Această convenție va înlocui orice convenție internațională în vigoare sau care este deschisă pentru semnare, ratificare sau aderare la data la care prezenta convenție este deschisă pentru semnare, dar numai în măsura în care aceste convenții ar fi contrarii acesteia; totuși nici o prevedere a acestui articol nu va afecta obligațiile statelor contractante față de statele necontractante, decurgând din aceste convenții internaționale.

ARTICOLUL XII BIS

Prevederi tranzitorii

Următoarele prevederi tranzitorii se vor aplica în cazul unui stat care la data incidentului este parte și la prezenta convenție și la Convenția răspunderii, 1969:

a) acolo unde un incident a produs o pagubă prin poluare în înțelesul acestei convenții, răspunderea potrivit convenției va fi considerată ca fiind anulată, dacă și în măsura în care aceasta se prevede în Convenția răspunderii, 1969;

b) acolo unde un incident a produs o pagubă în înțelesul acestei convenții și statul este parte la convenție și parte la Convenția internațională pentru stabilirea unui fond internațional de compensații pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1971, răspunderea rămasă a fi anulată după aplicarea subparagrafului a) al acestui articol va fi, conform acestei convenții, numai până la limita pagubei datorate poluării, rămasă necompensată după aplicarea acestui articol al convenției din 1971;

c) la aplicarea art. III paragraful 4 din această convenție expresia *această convenție* va fi interpretată ca făcând referire la această convenție sau la Convenția răspunderii, 1969, după caz;

d) la aplicarea art. V paragraful 3 din această convenție suma totală a fondului care va fi constituit va fi redusă cu suma pentru care răspunderea a fost considerată a fi anulată în conformitate cu subparagraful a) al acestui articol.

ARTICOLUL XII TER

Clauze finale

Clauzele finale ale acestei convenții vor fi art. 12—18 din protocolul din 1992 care amendează Convenția răspunderii, 1969. Referirile la această convenție privind statele contractante vor fi considerate referiri la statele contractante ale acestui protocol.

CLAUZE FINALE

(art. 12—18 din protocolul din 1992 care amendează Convenția răspunderii, 1969)

ARTICOLUL 12

Semnarea, ratificarea, acceptarea, aprobarea și aderarea

1. Acest protocol va putea fi semnat începând cu data de 15 ianuarie 1993 până la data de 14 ianuarie 1994 de către toate statele.

2. Sub rezerva paragrafului 4, orice stat poate deveni parte la acest protocol prin:

a) semnare sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, urmată de ratificare, de acceptare sau de aprobare; sau

b) aderare.

3. Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea va fi făcută prin depunerea unui instrument formal cu astfel de efect la secretarul general al Organizației.

4. Orice stat contractant la Convenția internațională pentru stabilirea unui fond internațional de compensare pentru daune provocate prin poluarea cu hidrocarburi, 1971, de aici încolo cunoscută ca fiind *Convenția fondului, 1971*, poate ratifica, accepta, aproba sau adera la acest protocol numai dacă ratifică, acceptă, aprobă sau aderă în același timp la protocolul din 1992 pentru amendarea convenției, în afara cazului în care denunță Convenția fondului, 1971, cu efect de la data la care acest protocol intră în vigoare pentru acest stat.

5. Un stat care este parte la acest protocol, dar nu este parte la Convenția răspunderii, 1969, va fi legat de prevederile Convenției răspunderii, 1969, amendată de acest protocol, în raporturile cu alte state părți la acesta, dar nu va fi legat de prevederile Convenției răspunderii, 1969, în raporturile cu statele părți la aceasta.

6. Orice instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare, depus după intrarea în vigoare a unui amendament la Convenția răspunderii, 1969, amendată de acest protocol, va fi considerat că se aplică convenției astfel amendate, modificată de astfel de amendament.

ARTICOLUL 13

Intrarea în vigoare

1. Acest protocol va intra în vigoare la 12 luni de la data la care 10 state, incluzând 4 state care dețin fiecare nu mai puțin de un milion de unități de tonaj brut în tancuri petroliere, vor depune instrumentele de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare la secretarul general al Organizației.

2. Totuși orice stat contractant la Convenția fondului, 1971, în momentul depunerii instrumentului său de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare la acest protocol, poate declara că acel document nu va fi considerat ca fiind efectiv în înțelesul acestui articol până la

sfârșitul unei perioade de 6 luni, conform art. 31 din protocolul din 1992 care amendează Convenția fondului, 1971. Un stat care nu este stat contractant la Convenția fondului, 1971, dar care depune un instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare la protocolul din 1992 care amendează Convenția fondului, 1971, poate face o declarație în conformitate cu acest paragraf, în același timp.

3. Orice stat care a făcut o declarație în conformitate cu paragraful precedent poate să o retragă oricând printr-o notificare adresată secretarului general al Organizației. Orice asemenea retragere va avea efect la data primirii notificării, cu condiția că acel stat va fi considerat că a depus instrumentul său de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare, în legătură cu acest articol, la acea dată.

4. Pentru orice stat care ratifică, acceptă, aprobă sau aderă la acest protocol după ce condițiile prevăzute la paragraful 1 pentru intrarea lui în vigoare au fost îndeplinite, acest protocol va intra în vigoare la 12 luni de la data depunerii de către acel stat a instrumentului corespunzător.

ARTICOLUL 14

Revizuri și modificări

1. Organizația poate stabili o conferință în scopul revizuirii sau al modificării Convenției răspunderii, 1992.

2. Organizația va stabili o conferință a statelor contractante în scopul revizuirii sau al modificării Convenției răspunderii, 1992, la cererea a nu mai puțin de o treime din numărul statelor contractante.

ARTICOLUL 15

Amendamente la limitarea sumelor

1. La cererea a cel puțin unei pătrimi din numărul statelor contractante, orice propunere de modificare a limitelor răspunderii, astfel cum sunt descrise la art. V paragraful 1 din Convenția răspunderii, 1969, amendată de acest protocol, va fi comunicată de secretarul general tuturor membrilor Organizației și tuturor statelor contractante.

2. Orice amendament propus și comunicat conform celor de mai sus va fi supus spre analizare Comitetului legal al Organizației cel mai târziu la 6 luni de la data comunicării lui.

3. Toate statele contractante la Convenția răspunderii, 1969, amendată de acest protocol, vor fi îndreptățite să participe la lucrările Comitetului legal pentru analizarea și adoptarea amendamentelor, indiferent dacă sunt membre ale Organizației sau nu.

4. Amendamentele vor fi adoptate cu majoritatea a două treimi a statelor contractante prezente și cu drept de vot în Comitetul legal, extinsă conform celor prevăzute la paragraful 3, cu condiția că cel puțin jumătate din statele contractante să fie prezente la data votării.

5. Când lucrează la o propunere de modificare a limitelor răspunderii, Comitetul legal va ține seama de incidentele anterioare și, în mod special, de numărul pagubelor rezultate, de schimbările în evaluarea monetară și de efectul amendamentului propus asupra costului asigurării. Se va ține seama, de asemenea, și de relația dintre limitele prevăzute la art. V paragraful 1 din Convenția răspunderii, 1969, amendată de acest protocol, și de cele prevăzute la art. 4 paragraful 4 din Convenția internațională pentru stabilirea unui fond internațional de compensare pentru pagubele cauzate de poluarea cu hidrocarburi, 1992.

6a) Nici un amendament la limitele răspunderii, conform acestui articol, nu poate fi luat în considerare înainte de data de 15 ianuarie 1998 și nici la mai puțin de 5 ani de la data intrării în vigoare a prevederilor amendamentului prevăzut la acest articol. Nici un amendament, conform acestui articol, nu va fi luat în considerare înainte ca acest protocol să intre în vigoare.

b) Nici o limită nu poate fi majorată în așa fel încât să depășească suma care corespunde limitei stabilite de Convenția răspunderii, 1969, amendată de acest protocol, care este mărită cu 6% pe an, calculat pe o bază comună de la data de 15 ianuarie 1993.

c) Nici o limită nu poate fi mărită în așa fel încât să depășească o sumă care corespunde limitei stabilite de Convenția răspunderii, 1969, astfel cum a fost amendată de acest protocol, multiplicată de 3 ori.

7. Orice amendament adoptat în concordanță cu paragraful 4 va fi notificat de Organizație tuturor statelor contractante. Amendamentul va fi considerat ca fiind acceptat la sfârșitul unei perioade de 18 luni de la data notificării, în afara cazului în care în acea perioadă nu mai puțin de o pătrime din numărul statelor care erau state contractante la data adoptării amendamentului de către Comitetul legal a comunicat Organizației că nu acceptă amendamentul, caz în care amendamentul este respins și nu va mai avea efect.

8. Un amendament considerat ca fiind acceptat în conformitate cu paragraful 7 va intra în vigoare la 18 luni de la data acceptării lui.

9. Toate statele contractante vor fi obligate de amendament, în afară de cazul în care ele denunță acest protocol, în conformitate cu art. 16 paragrafele 1 și 2, cu cel puțin 6 luni înainte de intrarea în vigoare a amendamentului. Astfel de denunțare va avea efect când amendamentul intră în vigoare.

10. Când un amendament a fost adoptat de Comitetul legal, dar perioada de 18 luni necesară pentru acceptare nu a expirat încă, un stat care devine stat contractant în timpul acelei perioade va fi obligat de amendament, dacă acesta intră în vigoare. Un stat care devine stat contractant după acea perioadă va fi obligat de amendamentul care a fost acceptat în conformitate cu paragraful 7. În cazurile

referitoare la acest paragraf un stat devine obligat de un amendament când amendamentul intră în vigoare sau când acest protocol intră în vigoare ulterior pentru acel stat.

ARTICOLUL 16

Denunțare

1. Acest protocol poate fi denunțat de orice parte oricând după data intrării sale în vigoare pentru acea parte.

2. Denunțarea va fi efectuată prin depunerea unui instrument la secretarul general al Organizației.

3. O denunțare va avea efect după 12 luni sau după o perioadă a cărei durată poate fi specificată în instrumentul de denunțare de la depunerea sa la secretarul general al Organizației.

4. Așa cum s-a convenit între părțile la acest protocol, denunțarea de către oricare dintre ele a Convenției răspunderii, 1969, în conformitate cu art. XVI din aceasta, nu va fi interpretată în nici un fel ca o denunțare a Convenției răspunderii, 1969, amendată de acest protocol.

5. Denunțarea protocolului din 1992 de amendare a Convenției fondului, 1971, de către un stat care rămâne parte la Convenția fondului, 1971, va fi considerată ca o denunțare a acestui protocol. Astfel de denunțare va avea efect la data la care denunțarea protocolului din 1992 care amendează Convenția fondului, 1971, devine efectivă conform art. 34 din acel protocol.

ARTICOLUL 17

Depozitar

1. Acest protocol și orice amendamente acceptate conform art. 15 vor fi depuse la secretarul general al Organizației.

2. Secretarul general al Organizației:

a) va informa toate statele care au semnat sau au aderat la acest protocol despre:

(i) fiecare nouă semnare sau depozitare a unui instrument, împreună cu data acesteia;

(ii) fiecare declarație și notificare, conform art. 13, și fiecare declarație sau comunicare, conform art. V paragraful 9 din Convenția răspunderii, 1992;

(iii) data intrării în vigoare a acestui protocol;

(iv) orice propunere de amendare a limitelor răspunderii, care a fost făcută în conformitate cu art. 15 paragraful 1;

(v) orice amendament care a fost adoptat în conformitate cu art. 15 paragraful 4;

(vi) orice amendament considerat a fi acceptat conform art. 15 paragraful 7, împreună cu data la care amendamentul intră în vigoare în conformitate cu paragrafele 8 și 9 ale aceluia articol;

(vii) depunerea oricărui document de denunțare a înregistrare și publicare conform art. 102 din Carta acestui protocol, împreună cu data depunerii și Națiunilor Unite.
data de la care va avea efect;

(viii) orice denunțare considerată ca fiind făcută conform art. 16 paragraful 5;

(ix) orice comunicare legată de orice articol din acest protocol;

b) va transmite o copie autentificată de pe acest protocol tuturor statelor semnatare și tuturor statelor care aderă la acest protocol.

3. Imediat după intrarea în vigoare a acestui protocol textul va fi transmis de secretarul general al Organizației Secretariatului Națiunilor Unite pentru

ARTICOLUL 18
Limbile
Acest protocol a fost redactat într-un exemplar original, în limbile arabă, chineză, engleză, franceză, rusă și spaniolă, toate textele fiind egal autentice.

Întocmit la Londra la 27 noiembrie 1992.

Drept care, subsemnații, fiind corespunzător autorizați de respectivele lor guverne în acest scop, au semnat acest protocol*).

*) Lipsesc semnăturile.

ANEXĂ

**CERTIFICAT DE ASIGURARE
sau altă garanție financiară în legătură cu răspunderea civilă
pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi**

Întocmit conform dispozițiilor art. VII din Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992.

Numele navei	Numărul sau literele distinctive	Portul de înmatriculare	Numele și adresa proprietarului

Subsemnatul certific că nava sus-menționată deține poliță de asigurare sau altă garanție financiară care satisface cerințele art. VII din Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi.

Tipul de garanție.....

Durata garanției.....

Numele și adresa asigurătorului (sau ale asigurătorilor) și (sau) ale garanților

Numele.....

Adresa.....

Acest certificat este valabil până la.....

Emis sau certificat de Guvernul.....

(numele complet al statului)

în la data de

.....
(semnătura și titlul emitentului
sau ale autentificatorului oficial)

NOTE EXPLICATIVE:

1. Indicându-se statul, se poate menționa, la cerere, autoritatea publică competentă a țării în care se emite certificatul.
2. Dacă suma totală a garanției provine din mai multe surse, este necesar să se specifice suma furnizată de fiecare dintre acestea.
3. Dacă garanția este produsă sub mai multe forme, acestea trebuie să fie enumerate.
4. La rubrica „Durata garanției“ este necesar să se precizeze data la care o astfel de garanție începe să își producă efectele.

GUVERNUL ROMÂNIEI

ORDONANȚĂ

**pentru modificarea Ordonanței Guvernului nr. 63/1994
privind actualizarea unor normative de cheltuieli
pentru autoritățile și instituțiile publice**

În temeiul prevederilor art. 107 alin. (1) și (3) din Constituția României și ale art. 1 lit. B pct. 26 din Legea nr. 206/1999 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

Guvernul României emite următoarea ordonanță:

Articol unic. — Anexa nr. 2 la Ordonanța Guvernului nr. 63/1994 privind actualizarea unor normative de cheltuieli pentru autoritățile și instituțiile publice, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 245 din 30 august 1994, aprobată și modificată prin Legea nr. 13/1995, cu modificările și completările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. **Punctul 7 de la litera A a capitolului I va avea următorul cuprins:**
„7. La Prefectura Municipiului București

1 autoturism pentru prefect
2 autoturisme pentru subprefecți
2 autoturisme pentru parcul comun.“
2. **Punctul 8 de la litera A a capitolului I va avea următorul cuprins:**
„8. La prefecturile județene

1 autoturism pentru prefect
1 autoturism pentru subprefect
2 autoturisme pentru parcul comun.“

PRIM-MINISTRU
MUGUR CONSTANTIN ISĂRESCU

Contrasemnează:
Ministrul funcției publice,
Vlad Roșca
Ministrul finanțelor,
Decebal Traian Remeș

București, 28 ianuarie 2000.
Nr. 25.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial“, str. Izvor nr. 2–4, Palatul Parlamentului, sectorul 5, București,
cont nr. 2511.1–12.1/ROL Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea“ București
și nr. 5069427282 Trezoreria sector 5, București.
Adresa pentru publicitate : Serviciul relații cu publicul și agenții economici, București,
Str. Blanduziei nr. 1, sectorul 2, telefon 211.57.30.
Tiparul : Regia Autonomă „Monitorul Oficial“, tel. 490.65.52, 335.01.11/2178 și 402.21.78,
E-mail: ramomrk@bx.logicnet.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro