Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►**B**

DECIZIA CONSILIULUI

din 12 decembrie 2011

cu privire la aderarea Uniunii Europene la Protocolul din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, cu excepția articolelor 10 și 11 din acesta

(2012/22/UE)

(JO L 8, 12.1.2012, p. 1)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►**M1**	Regulamentul (UE) nr. 517/2013 al Consiliului din 13 mai 2013	L 158	1	10.6.2013

▼B

DECIZIA CONSILIULUI

din 12 decembrie 2011

cu privire la aderarea Uniunii Europene la Protocolul din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, cu excepția articolelor 10 și 11 din acesta

(2012/22/UE)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2) coroborat cu articolul 218 alineatul (6) litera (a) și articolul 218 alineatul (8) primul paragraf,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

având în vedere aprobarea Parlamentului European,

întrucât:

(1) Protocolul din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor (denumit în continuare „Protocolul de la Atena”) constituie o îmbunătățire majoră în ceea ce privește regimul răspunderii transportatorilor și al despăgubirii persoanelor care călătoresc pe mare. În speță, acesta prevede răspunderea strictă a transportatorului și include o asigurare obligatorie cu drept de acțiune directă împotriva asigurătorilor până la atingerea unor limite stabilite, precum și norme privind recunoașterea și executarea hotărârilor judecătorești. Prin urmare, Protocolul de la Atena este aliniat la obiectivul Uniunii de îmbunătățire a regimului juridic al răspunderii transportatorilor.

(2) Protocolul de la Atena modifică Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor („Convenția de la Atena”) și stabilește, la articolul 15, că, între părțile la Protocolul de la Atena, cele două instrumente se consideră și se interpretează ca fiind un instrument unic.

(3) Majoritatea dispozițiilor din Protocolul de la Atena au fost integrate în dreptul Uniunii prin Regulamentul (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare [1]. Uniunea și-a exercitat prin urmare competența în privința aspectelor care intră sub incidența regulamentului. O serie de dispoziții ale Protocolului de la Atena continuă să intre însă în sfera de competență a statelor membre, așa cum este cazul clauzei de neparticipare (opt out) care le permite să fixeze limite de răspundere mai mari decât cele prevăzute de Protocolul de la Atena. Aspectele care țin de competența statelor membre în temeiul Protocolului de la Atena și cele care țin de competența exclusivă a Uniunii sunt strâns legate. Prin urmare, în aspectele care țin de competența lor în temeiul Protocolului de la Atena, statele membre ar trebui să acționeze în mod coordonat, ținând seama de obligația lor de cooperare loială.

[1] JO L 131, 28.5.2009, p. 24.

▼B

(4) Protocolul de la Atena este deschis spre ratificare, acceptare, aprobare sau aderare de către statele și organizațiile regionale de integrare economică constituite de state suverane care au transferat respectivelor organizații competența în anumite domenii reglementate de Protocolul de la Atena.

(5) Conform articolului 17 alineatul (2) litera (b) și articolului 19 din Protocolul de la Atena, organizațiile regionale de integrare economică pot încheia Protocolul de la Atena.

(6) Comitetul juridic al Organizației Maritime Internaționale a adoptat în octombrie 2006 rezerva și liniile directoare OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena (denumite în continuare „Liniile directoare ale OMI") pentru a trata anumite aspecte ale Convenției de la Atena, precum în special despăgubirea pentru daunele provocate de acțiunile teroriste.

(7) Regulamentul (CE) nr. 392/2009 reproduce în anexele sale normele aplicabile din versiunea consolidată a Convenției de la Atena modificată de Protocolul de la Atena și Liniile directoare ale OMI.

(8) În conformitate cu articolul 19 din Protocolul de la Atena, o organizație regională de integrare economică trebuie să declare în momentul semnării, ratificării, acceptării, aprobării sau aderării sfera sa de competență în ceea ce privește aspectele reglementate de Protocolul de la Atena.

(9) Prin urmare, Uniunea ar trebui să adere la Protocolul de la Atena și să formuleze rezerva prevăzută în Liniile directoare ale OMI. Formularea unei asemenea rezerve nu ar trebui interpretată ca modificând actuala repartizare a competențelor existentă între Uniune și statele membre în legătură cu certificarea și controalele efectuate de autoritățile statale.

(10) Anumite dispoziții din Protocolul de la Atena privesc cooperarea judiciară în materie civilă și, prin urmare, intră în domeniul de aplicare a părții a treia titlul V din TFUE. O decizie separată privind aceste dispoziții urmează să fie adoptată, în paralel cu prezenta decizie.

(11) Statele membre care urmează să ratifice Protocolul de la Atena sau să adere la aceasta ar trebui, dacă este posibil, să facă aceste demersuri simultan. Prin urmare, statele membre ar trebui să facă schimb de informații cu privire la stadiul procedurilor lor de ratificare sau de aderare pentru a pregăti, în măsura în care acest lucru este posibil, depunerea simultană a instrumentelor lor de ratificare sau de aderare. În momentul ratificării sau al aderării la Protocolul de la Atena, statele membre ar trebui să formuleze rezerva prevăzută în Liniile directoare ale OMI,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Se aprobă, în numele Uniunii Europene, aderarea Uniunii Europene la Protocolul din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor (denumit în continuare „Protocolul de la Atena") în privința chestiunilor care intră în sfera de competență exclusivă a Uniunii, cu excepția articolelor 10 și 11 din Protocolul de la Atena.

▼B

Textul Protocolului de la Atena, cu excepția articolelor 10 și 11, este reprodus în anexă.

Articolul 2

(1) Președintele Consiliului este autorizat să desemneze persoana sau persoanele împuternicite să depună instrumentul de aderare a Uniunii la Protocolul de la Atena în conformitate cu articolul 17 alineatul (2) litera (c), cu articolul 17 alineatul (3) și cu articolul 19 din protocolul respectiv.

(2) În momentul depunerii instrumentului de aderare, Uniunea trebuie să facă următoarea declarație de competențe:

„1. Articolul 19 din Protocolul de la Atena din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor prevede că organizațiile regionale de integrare economică constituite de state suverane care au transferat respectivelor organizații competențe în anumite domenii reglementate de respectivul protocol îl pot semna, sub rezerva prezentării declarației menționate la articolul respectiv. Uniunea a decis să adere la Protocolul de la Atena și, în consecință, face declarația respectivă.

▼M1

2. Membrii actuali ai Uniunii Europene sunt Regatul Belgiei, Republica Bulgaria, Republica Cehă, Regatul Danemarcei, Republica Federală Germania, Republica Estonia, Irlanda, Republica Elenă, Regatul Spaniei, Republica Franceză, Republica Croația, Republica Italiană, Republica Cipru, Republica Letonia, Republica Lituania, Marele Ducat al Luxemburgului, Ungaria, Republica Malta, Regatul Țărilor de Jos, Republica Austria, Republica Polonă, Republica Portugheză, România, Republica Slovenia, Republica Slovacă, Republica Finlanda, Regatul Suediei și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord.

▼B

3. Prezenta declarație nu se aplică teritoriilor statelor membre ale Uniunii Europene în care nu se aplică Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) și nu aduce atingere actelor sau pozițiilor care pot fi adoptate în temeiul protocolului de către respectivele state membre în numele și în interesul acestor teritorii.

4. Statele membre ale Uniunii Europene au conferit competențe exclusive Uniunii în ceea ce privește măsurile adoptate în temeiul articolului 100 din TFUE. Astfel de măsuri au fost adoptate în privința articolelor 1 și 1a, a articolului 2 alineatul (2), a articolelor 3-16, a articolelor 18, 20 și 21 din Convenția de la Atena astfel cum a fost modificată de Protocolul de la Atena și de dispozițiile Liniilor directoare ale OMI prin Regulamentul (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare.

▼B

5. Exercitarea competențelor pe care statele membre le-au transferat Uniunii Europene în temeiul TFUE este, prin natura sa, susceptibilă de a evolua în permanență. În cadrul instituit prin TFUE, instituțiile competente pot adopta decizii care stabilesc întinderea sferei de competență a Uniunii Europene. Prin urmare, Uniunea Europeană își rezervă dreptul de a modifica prezenta declarație, fără ca acest fapt să constituie o premisă pentru exercitarea competenței sale în ceea ce privește aspectele reglementate de Protocolul de la Atena. Uniunea Europeană va notifica declarația modificată Secretarului General al Organizației Maritime Internaționale.”.

(3) Persoana sau persoanele desemnate în conformitate cu alineatul (1) trebuie să facă rezerva inclusă în Liniile directoare ale OMI la depunerea instrumentului de aderare a Uniunii la Protocolul de la Atena.

Articolul 3

Uniunea trebuie să își depună instrumentul de aderare la Protocolul de la Atena până la 31 decembrie 2011.

Articolul 4

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a depune instrumentele de ratificare a Protocolului de la Atena sau de aderare la acesta în termen rezonabil și, în măsura posibilului, până la 31 decembrie 2011.

(2) Statele membre trebuie să facă rezerva inclusă în Liniile directoare ale OMI la depunerea instrumentelor de ratificare sau de aderare a Uniunii la Protocolul de la Atena.

▼B

ANEXĂ

TRADUCERE

PROTOCOLUL DIN 2002 LA CONVENȚIA DE LA ATENA DIN 1974 PRIVIND TRANSPORTUL PE MARE AL PASAGERILOR ȘI AL BAGAJELOR LOR

STATELE PĂRȚI LA PREZENTUL PROTOCOL,

CONSIDERÂND că este oportună revizuirea Convenției de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, întocmită la Atena la 13 decembrie 1974, pentru a prevedea despăgubiri mărite, a introduce o răspundere strictă, a stabili o procedură simplificată de actualizare a sumelor corespunzătoare limitelor răspunderii, și pentru garanta o asigurare obligatorie în beneficiul pasagerilor,

REAMINTIND că Protocolul din 1976 la Convenție introduce dreptul special de tragere ca unitate de cont în locul francului-aur,

DUPĂ CE AU LUAT ACT DE FAPTUL CĂ Protocolul din 1990 la Convenție, care prevede despăgubiri mărite și o procedură simplificată de actualizare a sumelor corespunzătoare limitelor răspunderii, nu a intrat în vigoare,

CONVIN după cum urmează:

Articolul 1

În sensul prezentului protocol:

1. „Convenție” înseamnă textul Convenției de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor.

2. „Organizație” înseamnă Organizația Maritimă Internațională.

3. „Secretar General” înseamnă Secretarul General al Organizației.

Articolul 2

Articolul 1 alineatul (1) din Convenție se înlocuiește cu următorul text:

„(1) (a) «transportator» înseamnă o persoană care încheie sau în numele căreia se încheie un contract de transport, indiferent dacă transportul este efectuat de persoana respectivă sau de un transportator de fapt;

(b) «transportator de fapt» înseamnă o persoană, alta decât transportatorul, care este proprietar, navlositor sau exploatator al navei și care realizează efectiv transportul, în parte sau în întregime; și

(c) «transportator care realizează efectiv transportul, în parte sau în întregime» înseamnă transportatorul de fapt sau transportatorul, în măsura în care acesta din urmă realizează efectiv transportul.”.

Articolul 3

(1) Articolul 1 alineatul (10) din Convenție se înlocuiește cu următorul text:

„(10) «Organizație» înseamnă Organizația Maritimă Internațională.”.

▼B

(2) Următorul text se adaugă la articolul 1 alineatul (11) din Convenție:

„(11) «Secretar General» înseamnă Secretarul General al Organizației.”.

Articolul 4

Articolul 3 din Convenție se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

Răspunderea transportatorului

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

(a) a fost cauzat de un act de război, ostilități, război civil, insurecție sau de un fenomen natural cu caracter excepțional, inevitabil și căruia nu i se poate opune rezistență; sau

(b) a fost cauzat în întregime de o acțiune sau o omisiune deliberată a unui terț.

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

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

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

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

(5) În sensul prezentului articol:

(a) «incident maritim» înseamnă naufragiu, răsturnare, coliziune sau eșuare a navei, explozii sau incendii la bord sau defectarea acesteia;

(b) «vina sau neglijența transportatorului» include și vina sau neglijența prepușilor săi care acționează în cadrul atribuțiilor lor de serviciu;

(c) «defecțiune a navei» înseamnă funcționare necorespunzătoare, avarie sau neconformitate cu normele de securitate aplicabile a oricărei părți a navei sau a echipamentului aferent, în timpul folosirii acestora în scopul evacuării, îmbarcării și debarcării pasagerilor; sau pentru propulsare, manevrare, asigurarea securității navigației, acostare, ancorare, sosirea sau plecarea dintr-un loc de staționare sau de ancorare, controlul avariilor provocate de inundare; sau în timpul folosirii acestora pentru lansarea dispozitivelor de salvare; și

▼B

(d) «prejudiciu» nu include și daunele punitive sau exemplare.

(6) Răspunderea transportatorului în conformitate cu prezentul articol se referă exclusiv la prejudiciile cauzate de incidente survenite în timpul transportului. Dovedirea faptului că incidentul care a cauzat prejudiciul a avut loc în timpul transportului, precum și a amplorii acestuia revine reclamantului.

(7) Nicio dispoziție din această convenție nu aduce atingere dreptului transportatorului la o cale de atac împotriva unui terț și nici nu îi interzice să invoce în apărarea sa o neglijență concurentă, în conformitate cu articolul 6 din prezenta convenție. Nicio dispoziție din acest articol nu aduce atingere dreptului de limitare prevăzut la articolele 7 și 8 din prezenta convenție.

(8) Prezumția de vinovăție sau neglijență a unei părți sau atribuirea sarcinii probei uneia dintre părți nu împiedică examinarea probelor în favoarea părții respective.”.

Articolul 5

Următorul text se adaugă ca articolul 4a din Convenție:

„Articolul 4a

Asigurarea obligatorie

(1) Atunci când pasagerii sunt transportați la bordul unei nave înmatriculate într-un stat parte la prezenta convenție, care are dreptul să transporte peste 12 pasageri, și în cazul în care prezenta convenție este aplicabilă, transportorul care efectuează în fapt o parte sau totalitatea transportului subscrie o asigurare sau o altă garanție financiară, cum ar fi o garanție furnizată de o bancă sau o instituție financiară similară, în scopul acoperirii răspunderii în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager, prevăzute în cadrul prezentei convenții. Limita asigurării obligatorii sau a altei garanții financiare nu trebuie să se situeze sub pragul de 250 000 de unități de cont per pasager, pentru fiecare situație in parte.

(2) După ce autoritatea competentă a unui stat care este parte s-a asigurat de îndeplinirea cerințelor de la alineatul (1), se eliberează fiecărei nave un certificat atestând că o asigurare sau o altă garanție financiară este în vigoare în conformitate cu dispozițiile prezentei convenții. În cazul unei nave înmatriculate într-un stat parte, acest certificat se eliberează sau se vizează de către autoritatea competentă din statul de înmatriculare a navei; în cazul unei nave neînmatriculate într-un stat care este parte, certificatul poate fi eliberat sau vizat de autoritatea competentă a oricărui stat care este parte. Acest certificat trebuie să respecte modelul prezentat în anexa la prezenta convenție și să cuprindă următoarele informații:

(a) numele navei, numărul sau literele distinctive și portul de înmatriculare;

(b) numele și sediul principal al transportatorului care efectuează o parte sau întregul transport;

(c) numărul OMI de identificare al navei;

(d) tipul și durata garanției;

▼B

(e) numele și sediul principal al asigurătorului sau al altei persoane furnizoare de garanție financiară și, dacă este cazul, locul unde este constituită asigurarea sau garanția; și

(f) perioada de valabilitate a certificatului, care nu trebuie să depășească perioada de valabilitate a asigurării sau a garanției financiare.

(3) (a) Un stat parte poate autoriza o instituție sau o organizație recunoscută de către acesta să elibereze certificatul. Instituția sau organizația trebuie să informeze statul respectiv cu privire la eliberarea fiecărui certificat. În orice caz, statul parte are obligația de a garanta în totalitate caracterul complet și exact al certificatului astfel eliberat și de a lua măsurile necesare pentru îndeplinirea acestei obligații.

(b) Un stat care este parte notifică Secretarului General următoarele:

(i) responsabilitățile specifice și condițiile abilitării instituției sau organizației recunoscute de către statul parte;

(ii) retragerea abilitării respective; și

(iii) data de intrare în vigoare a acestei abilitări sau a retragerii ei.

O abilitare delegată nu intră în vigoare mai devreme de trei luni de la data la care s-a depus notificarea în acest sens la Secretarul General.

(c) Instituția sau organizația abilitată să elibereze certificate în conformitate cu acest alineat trebuie să fie autorizată cel puțin să le retragă atunci când condițiile stabilite pentru eliberarea acestora nu mai sunt îndeplinite. În orice caz, instituția sau organizația trebuie să înștiințeze statul în numele căruia au fost eliberate certificatele de retragere a acestora.

(4) Certificatul se întocmește în limba sau în limbile oficiale ale statului emitent. În cazul în care limba folosită este alta decât engleza, franceza sau spaniola, textul trebuie să includă și o traducere în una dintre aceste limbi; dacă statul respectiv decide astfel, redactarea în limba sa oficială poate fi omisă.

(5) Certificatul este păstrat la bordul navei, iar o copie a acestuia se depune la autoritățile care țin registrul de înmatriculare a navei sau, în cazul în care nava nu este înmatriculată într-un stat parte, la autoritatea statului care eliberează sau vizează certificatul.

▼B

(6) O asigurare sau altă garanție financiară nu îndeplinește cerințele prezentului articol dacă poate înceta să producă efecte din alte cauze decât expirarea perioadei de valabilitate a asigurării sau a garanției specificate în certificat, înainte de trei luni de la data preavizului prezentat autorităților menționate la alineatul (5), în cazul în care certificatul nu a fost predat autorităților în cauză sau nu s-a eliberat un nou certificat în perioada menționată. Dispozițiile precedente se aplică, de asemenea, oricărei modificări care face ca asigurarea sau garanția financiară să nu mai îndeplinească cerințele prezentului articol.

(7) Statul de înmatriculare a navei stabilește, sub rezerva dispozițiilor prezentului articol, condițiile de eliberare și de valabilitate a certificatului.

(8) Nicio dispoziție a acestei convenții nu trebuie interpretată ca împiedicând un stat parte să se bazeze pe informațiile obținute de la alte state, de la organizație sau de la alte organizații internaționale, referitoare la situația financiară a asiguratorilor sau a altor furnizori de garanții financiare în sensul prezentei convenții. În astfel de cazuri, statul parte care se bazează pe informațiile respective nu-și poate declina răspunderea ce îi revine în calitate de stat care a eliberat certificatul.

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

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

▼B

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

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

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

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

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

Articolul 6

Articolul 7 din Convenție se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

Limitele răspunderii în caz de deces sau vătămare corporală

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

▼B

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

Articolul 7

Articolul 8 din Convenție se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

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

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

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

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

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

Articolul 8

Articolul 9 din Convenție se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Unitățile de cont și conversia

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

▼B

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

(3) Calculul menționat la ultima teză de la alineatul (1) și conversia menționată la alineatul (2) se fac astfel încât, în măsura posibilului, să exprime în moneda națională a statului parte aceeași valoare reală pentru sumele prevăzute la articolul 3 alineatul (1), articolul 4a alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8, așa cum ar rezulta din aplicarea primelor trei teze de la alineatul (1). Statele părți comunică Secretarului General metoda de calcul în conformitate cu alineatul (1) sau rezultatul conversiei în conformitate cu alineatul (2), după caz, la depunerea instrumentului de ratificare, acceptare sau aprobare a prezentei convenții sau de aderare la aceasta și de fiecare dată când se produce o schimbare a acestei metode de calcul sau a rezultatelor.”.

Articolul 9

Articolul 16 alineatul (3) din Convenție se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Motivele suspendării sau întreruperii termenului de prescripție sunt reglementate de legea statului unde se află instanța sesizată; însă, în niciun caz, o acțiune intentată în temeiul acestei convenții nu poate fi introdusă după expirarea oricăruia dintre termenele de mai jos:

(a) cinci ani de la data debarcării pasagerului sau de la data la care debarcarea ar fi trebuit să aibă loc, în funcție de care este cea mai recentă; sau, dacă această dată este anterioară,

(b) trei ani de la data când reclamantul a luat cunoștință sau ar fi trebuit, în mod normal, să ia cunoștință de vătămarea corporală, pierderea sau daunele provocate de incident.”.

Articolul 10

[nu este reprodus]

Articolul 11

[nu este reprodus]

▼B

Articolul 12

Articolul 18 din Convenție se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 18*

Nulitatea dispozițiilor contractuale

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

Articolul 13

Articolul 20 din Convenție se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 20*

Daune nucleare

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

(a) dacă exploatatorul unei instalații nucleare este răspunzător pentru o astfel de daună în temeiul Convenției de la Paris din 29 iulie 1960 privind răspunderea civilă a terților în domeniul energiei nucleare, astfel cum a fost modificată prin Protocolul adițional din 28 ianuarie 1964, sau în temeiul Convenției de la Viena din 21 mai 1963 privind răspunderea civilă pentru daune nucleare sau în temeiul oricărui act de modificare sau protocol în vigoare aferent acestora; sau

(b) dacă exploatatorul unei instalații nucleare este răspunzător pentru o astfel de daună în conformitate cu dreptul intern privind răspunderea pentru daune de acest tip, cu condiția ca dreptul respectiv să fie, în toate privințele, la fel de favorabil persoanelor susceptibile de a suferi prejudicii ca și Convenția de la Paris, cea de la Viena sau alte acte de modificare sau protocoale în vigoare aferente acestora.”.

Articolul 14

Modelul certificatului

(1) Modelul certificatului prevăzut la anexa la prezentul Protocol se încorporează ca anexă la Convenție.

▼B

(2) Următorul text se adaugă ca articolul 1a din Convenție:

„Articolul 1a

Anexa

Anexa la prezenta convenție face parte integrantă din aceasta.”.

Articolul 15

Interpretarea și aplicarea

(1) Între părțile la prezentul protocol, Convenția și prezentul protocol se citesc și se interpretează împreună ca un singur instrument.

(2) Convenția, astfel cum este revizuită prin prezentul Protocol, se aplică numai cererilor de despăgubire în urma unor situații care se produc după intrarea în vigoare pentru fiecare stat a prezentului Protocol.

(3) Articolele 1-22 din Convenție, astfel cum sunt revizuite prin prezentul Protocol, împreună cu articolele 17-25 din prezentul Protocol și anexa la acesta, constituie și sunt denumite Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor.

Articolul 16

Următorul text se adaugă la articolul 22a din Convenție:

„Articolul 22a

Dispoziții finale ale Convenției

Articolele 17-25 ale Protocolului din 2002 anexat Convenției de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor constituie dispozițiile finale ale acestei convenții. În prezenta convenție, referirile la statele părți constituie referiri la statele părți la acest protocol.”.

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 17

Semnare, ratificare, acceptare, aprobare și aderare

(1) Prezentul protocol este deschis pentru semnare la sediul Organizației între 1 mai 2003 și 30 aprilie 2004, iar apoi rămâne deschis pentru aderare.

(2) Statele își pot exprima acordul de a deveni parte la prezentul protocol prin:

(a) semnătură fără rezerve în privința ratificării, acceptării sau aprobării; sau

(b) semnătură supusă ratificării, acceptării sau aprobării, urmată de ratificare, acceptare sau aprobare; sau

(c) aderare.

(3) Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea se efectuează prin depunerea unui instrument în acest sens la Secretarul General.

▼B

(4) Orice instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, depus după intrarea în vigoare a unui act de modificare a acestui protocol referitor la toate statele părți actuale sau după adoptarea tuturor măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a modificărilor referitoare la acele state părți, se consideră ca aplicându-se acestui protocol astfel cum a fost modificat.

(5) Un stat nu trebuie să-și dea consimțământul de a respecta prezentul protocol fără a denunța, în cazul în care este parte:

(a) Convenția de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, întocmită la Atena la 13 decembrie 1974;

(b) Protocolul anexat Convenției de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, întocmit la Londra, la 19 noiembrie 1976; și

(c) Protocolul din 1990, de modificare a Convenției de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, întocmit la Londra, la 29 martie 1990,

cu efecte din momentul intrării în vigoare a prezentului protocol pentru respectivul stat în conformitate cu articolul 20.

Articolul 18

State cu mai multe regimuri juridice

(1) Dacă este alcătuit din mai multe unități teritoriale, în care sunt aplicabile regimuri juridice diferite în privința chestiunilor tratate în acest protocol, un stat poate declara, în momentul semnării, ratificării, acceptării, aprobării sau aderării, că prezentul protocol se aplică tuturor unităților sale teritoriale sau doar uneia sau mai multora dintre acestea și își poate modifica oricând declarația depunând o altă declarație.

(2) Orice declarație de acest tip trebuie notificată Secretarului General și trebuie să specifice clar unitățile teritoriale cărora li se aplică acest protocol.

(3) Dacă un stat parte a făcut o astfel de declarație:

(a) trimiterile la statul de înmatriculare a unei nave și, în ceea ce privește certificatul de asigurare obligatorie, la statul care l-a eliberat sau vizat, se interpretează ca trimiteri la unitatea teritorială respectivă în care este înmatriculată nava și care eliberează sau vizează certificatul;

(b) trimiterile la dispozițiile dreptului intern, la limitele naționale ale răspunderii și la moneda națională se interpretează ca trimiteri la dispozițiile dreptului, la limitele de răspundere și la moneda unității teritoriale în cauză; și

(c) trimiterile la instanțele și la hotărârile care trebuie recunoscute de către statele părți se interpretează ca trimiteri la instanțe și, respectiv, hotărâri care trebuie recunoscute de către unitatea teritorială în cauză.

▼B

Articolul 19

Organizațiile regionale de integrare economică

(1) O organizație regională de integrare economică, alcătuită din state suverane care i-au transferat competențe referitoare la elemente reglementate de prezentul protocol, poate semna, ratifica, accepta, aproba sau adera la acest protocol. O organizație regională de integrare economică, parte la acest protocol, are drepturile și obligațiile unui stat parte, în măsura în care acea organizație regională de integrare economică este competentă în privința unor elemente reglementate de prezentul protocol.

(2) Atunci când își exercită dreptul de vot în domenii în care este competentă, o organizație regională de integrare economică dispune de un număr de voturi egal cu numărul statelor sale componente care sunt părți la prezentul protocol și care i-au transferat competențe în domeniile respective. O organizație regională de integrare economică nu își poate exercita dreptul de vot atunci când statele sale membre și-l exercită și invers.

(3) Atunci când numărul statelor părți este relevant în sensul prezentului protocol, inclusiv - dar nu limitat la - articolele 20 și 23 din acesta, organizația regională de integrare economică nu este considerată ca stat parte suplimentar, pe lângă membrii săi care sunt și state părți.

(4) În momentul semnării, ratificării, acceptării, aprobării sau aderării, organizația regională de integrare economică trebuie să adreseze Secretarului General o declarație în care să se specifice chestiunile reglementate de prezentul protocol cu privire la care i-au fost transferate competențe de către statele membre semnatare sau părți ale prezentului protocol, precum și orice alte restricții relevante în raport cu domeniul de aplicare al competențelor respective. Organizația regională de integrare economică trebuie să notifice fără întârziere Secretarului General orice modificare în repartizarea competențelor specificate în declarația menționată în prezentul alineat, inclusiv noile transferuri de competențe. Declarațiile de acest tip sunt comunicate de către Secretarul General, în conformitate cu articolul 24 din prezentul protocol.

(5) Statele părți care sunt membre ale unei organizații regionale de integrare economică, parte, la rândul ei, la prezentul protocol, sunt considerate ca fiind competente în toate chestiunile reglementate de prezentul protocol cu privire la care nu a fost în mod expres declarată sau notificată efectuarea unui transfer de competențe către organizație în temeiul alineatului (4).

Articolul 20

Intrarea în vigoare

(1) Prezentul protocol intră în vigoare la 12 luni de la data la care cele 10 state fie l-au semnat fără rezerve privind ratificarea, acceptarea sau aprobarea, fie au depus instrumentele de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare la Secretarul General.

▼B

(2) Pentru orice stat care ratifică, acceptă, aprobă sau aderă la prezentul protocol după ce condițiile de intrare în vigoare prevăzute la alineatul (1) au fost îndeplinite, prezentul protocol intră în vigoare la trei luni după data depunerii instrumentului corespunzător de către statul respectiv, dar nu înainte de intrarea în vigoare a prezentului protocol, în conformitate cu alineatul (1).

Articolul 21

Denunțare

(1) Prezentul protocol poate fi denunțat de orice stat parte, în orice moment după data la care intră în vigoare pentru acel stat parte.

(2) Denunțarea se efectuează prin depunerea unui instrument de denunțare la Secretarul General.

(3) Denunțarea produce efecte după 12 luni sau un termen mai lung, specificat în instrumentul de denunțare, de la depunerea sa la Secretarul General.

(4) Între statele părți la prezentul protocol, denunțarea de către oricare dintre ele a Convenției, în conformitate cu articolul 25 din aceasta, nu trebuie interpretată în niciun caz ca o denunțare a Convenției astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol.

Articolul 22

Revizuirea și modificarea

(1) Organizația poate convoca o conferință în scopul revizuirii sau modificării prezentului protocol.

(2) Organizația poate convoca o conferință a statelor părți la prezentul protocol în scopul revizuirii sau modificării acestuia, la cererea a cel puțin o treime dintre statele părți.

Articolul 23

Modificarea limitelor

(1) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 22, procedura specială definită în acest articol se aplică doar în scopul modificării limitelor fixate la articolul 3 alineatul (1), articolul 4a alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 din Convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol.

(2) La cererea a cel puțin jumătate – dar nu mai puțin de șase – dintre statele părți la prezentul protocol, orice propunere de modificare a limitelor, inclusiv a franșizelor, specificate la articolul 3 alineatul (1), articolul 4a alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 din convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, este comunicată de către Secretarul General tuturor statelor membre ale Organizației și tuturor statelor părți.

(3) Orice modificare propusă și difuzată după cum se prevede anterior este prezentată comitetului juridic al Organizației (denumit în continuare „comitetul juridic”) spre examinare, după cel puțin șase luni de la data difuzării.

▼B

(4) Toate statele părți la convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, fie că sunt sau nu membre ale Organizației, au dreptul să participe la lucrările comitetului juridic în vederea examinării și adoptării modificărilor.

(5) Modificările se adoptă cu o majoritate de două treimi din numărul statelor părți la convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, prezente și cu drept de vot în cadrul comitetului juridic, lărgit în conformitate cu alineatul (4), cu condiția ca cel puțin jumătate din numărul statelor părți la convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, să fie prezente în momentul votării.

(6) În cazul în care hotărăște cu privire la o propunere de modificare a limitelor, comitetul juridic ține seama de experiența acumulată în materie de incidente și, în special, de volumul daunelor care rezultă în urma acestora, de fluctuațiile valorice ale monedei și de efectul modificării propuse asupra costului asigurărilor.

(7) (a) Nicio modificare a limitelor în temeiul prezentului articol nu poate fi examinată înainte de expirarea unui termen de cinci ani de la data la care prezentul protocol a fost deschis pentru semnare și nici într-un termen mai scurt de cinci ani de la data intrării în vigoare a unei modificări anterioare, adoptate în temeiul prezentului articol.

(b) Nicio limită nu poate fi majorată astfel încât să depășească valoarea corespunzătoare unei limite stabilite în convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, majorată cu 6 % pe an, calculată ca dobândă compusă de la data la care prezentul protocol a fost deschis pentru semnare.

(c) Nicio limită nu poate fi mărită astfel încât să depășească valoarea corespunzătoare limitei stabilite în convenție, astfel cum a fost modificată prin prezentul protocol, înmulțită cu trei.

(8) Organizația notifică orice modificare adoptată în conformitate cu alineatul (5) tuturor statelor părți. Modificarea se consideră acceptată la sfârșitul unei perioade de optsprezece luni de la data notificării, cu excepția cazului în care, în această perioadă, cel puțin un sfert din statele care erau state părți la data adoptării modificării transmit Secretarului General că nu acceptă modificarea, situație în care modificarea este respinsă și nu produce niciun efect.

(9) O modificare considerată ca acceptată în conformitate cu alineatul (8) intră în vigoare după optsprezece luni de la acceptare.

(10) Toate statele părți au obligația să se conformeze modificării, în cazul în care nu denunță prezentul protocol în conformitate cu articolul 21 alineatele (1) și (2), cu cel puțin șase luni înainte ca modificarea să intre în vigoare. O astfel de denunțare produce efecte din momentul în care intră în vigoare modificarea.

(11) În cazul în care o modificare a fost adoptată, dar perioada de optsprezece luni pentru acceptarea ei nu a expirat încă, un stat care devine stat parte în timpul acestei perioade are obligația să respecte modificarea în cazul în care aceasta intră în vigoare. Un stat care devine stat parte după această perioadă este obligat să respecte o modificare acceptată în conformitate cu alineatul (8). În cazurile menționate în prezentul alineat, o modificare devine obligatorie pentru un stat în momentul în care ea intră în vigoare sau la data la care prezentul protocol intră în vigoare pentru statul respectiv, dacă aceasta survine mai târziu.

▼B

Articolul 24

Depozitarul

(1) Prezentul protocol și orice modificare adoptată în conformitate cu articolul 23 se depun la Secretarul General.

(2) Secretarul general:

(a) informează statele care au semnat sau au acceptat protocolul în legătură cu:

(i) fiecare nouă semnare sau depunere a unui instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, ca și data acestora;

(ii) fiecare declarație sau comunicare în sensul articolului 9 alineatele (2) și (3), al articolului 18 alineatul (1) și al articolului 19 alineatul (4) din Convenție astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol;

(iii) intrarea în vigoare a prezentului protocol;

(iv) orice propunere de modificare a limitelor prezentată în conformitate cu articolul 23 alineatul (2) din prezentul protocol;

(v) orice modificare adoptată în conformitate cu articolul 23 alineatul (5) din prezentul protocol;

(vi) orice modificare considerată ca acceptată în temeiul articolului 23 alineatul (8) din prezentul protocol, precum și la data la care această modificare intră în vigoare în conformitate cu alineatele (9) și (10) din articolul respectiv;

(vii) depunerea oricărui instrument de denunțare a prezentului protocol, împreună cu data depunerii acestuia și data de la care denunțarea intră în vigoare;

(viii) orice comunicare prevăzută de unul din articolele din prezentul protocol;

(b) transmite copii certificate conform ale prezentului protocol tuturor statelor care au semnat prezentul protocol sau au aderat la acesta.

(3) De îndată ce prezentul protocol intră în vigoare, textul acestuia se transmite de către Secretarul General la Secretariatul Organizației Națiunilor Unite, pentru înregistrare și publicare în conformitate cu articolul 102 din Carta Organizației Națiunilor Unite.

Articolul 25

Regimul lingvistic

Prezentul protocol este redactat într-un singur exemplar original, în limbile arabă, chineză, engleză, franceză, rusă și spaniolă, aceste versiuni fiind în egală măsură autentice.

▼B

ANEXĂ LA PROTOCOLUL DE LA ATENA

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

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

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

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

Tip de garanție financiară .....

Durata garanției .....

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

Nume .....

Adresă .....

Prezentul certificat este valabil până la .....

Eliberat sau vizat de guvernul .....
(denumirea completă a statului)

SAU

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

Prezentul certificat este eliberat sub autoritatea guvernului

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

La ..... În .....
(Locul) (Data)

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

Note explicative:

1. Pe lângă denumirea statului se poate adăuga eventual și cea a autorității publice competente din țara în care se eliberează certificatul.

2. Dacă suma totală a garanției provine din mai multe surse, trebuie indicată suma provenită de la fiecare dintre acestea.

3. Dacă garanția este furnizată sub mai multe forme, acestea trebuie enumerate.

4. La rubrica „Durata garanției” trebuie precizată data de la care garanția produce efecte.

5. La rubrica „Adresă” a asigurătorului (asigurătorilor) și/sau a garantului (garanților) trebuie indicat sediul principal al asigurătorului (asigurătorilor) și/sau al garantului (garanților). Dacă este cazul, trebuie indicat și sediul unde s-a încheiat asigurarea sau garanția.