



# MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI

Anul 171 (XV) — Nr. 854

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Marti, 2 decembrie 2003

## SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>	<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>	
<b>LEGI ȘI DECRETE</b>				
446.			Conferința diplomatică organizată în comun de Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin, Comisia Dunării și Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU), care s-a desfășurat la Budapesta în perioada 25 septembrie — 3 octombrie 2000 .....	5
			Convenția de la Budapesta privind contractul de transport de mărfuri în navigația interioară (CMNI) .....	5-13
Acord între România și Uniunea Europeană cu privire la participarea României la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene (EUPM) în Bosnia-Herțegovina (BiH) .....	2	769.	— Decret privind promulgarea Legii pentru ratificarea Convenției de la Budapesta privind contractul de transport de mărfuri în navigația interioară (CMNI), adoptată la Conferința diplomatică organizată în comun de Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin, Comisia Dunării și Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU), care s-a desfășurat la Budapesta în perioada 25 septembrie — 3 octombrie 2000.....	14
706.			<b>DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE</b>	
— Decret privind promulgarea Legii pentru ratificarea Acordului dintre România și Uniunea Europeană cu privire la participarea României la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene (EUPM) în Bosnia-Herțegovina (BiH), semnat la Bruxelles la 16 decembrie 2002, și a Înțelegerii financiare dintre Ministerul de Interne din România și șeful Misiunii/comisarul Misiunii de Poliție a Uniunii Europene (EUPM) în Bosnia-Herțegovina, semnată la Sarajevo la 6 decembrie 2002.....	2-4	4-5	Decizia nr. 416 din 11 noiembrie 2003 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 119 alin. (3) din Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale, republicată, cu modificările ulterioare .....	14-16
494.				
— Lege pentru ratificarea Convenției de la Budapesta privind contractul de transport de mărfuri în navigația interioară (CMNI), adoptată la				

**LEGI ȘI DECRETE****PARLAMENTUL ROMÂNIEI**

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENATUL

**LEGE**

**pentru ratificarea Acordului dintre România și Uniunea Europeană cu privire la participarea României la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene (EUPM) în Bosnia-Herțegovina (BiH), semnat la Bruxelles la 16 decembrie 2002, și a Înțelegerii financiare dintre Ministerul de Interne din România și șeful Misiunii/comisarul Misiunii de Poliție a Uniunii Europene (EUPM) în Bosnia-Herțegovina, semnată la Sarajevo la 6 decembrie 2002**

**Parlamentul României** adoptă prezenta lege.

Art. 1. — Se ratifică Acordul dintre România și Uniunea Europeană cu privire la participarea României la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene (EUPM) în Bosnia-Herțegovina (BiH), semnat la Bruxelles la 16 decembrie 2002.

Art. 2. — Se ratifică Înțelegerea financiară dintre Ministerul de Interne din România și șeful Misiunii/comisarul Misiunii de Poliție a Uniunii Europene (EUPM) în Bosnia-Herțegovina, semnată la Sarajevo la 6 decembrie 2002.

*Această lege a fost adoptată de Senat în ședința din 18 septembrie 2003, cu respectarea prevederilor art. 74 alin. (2) din Constituția României.*

PREȘEDINTELE SENATULUI  
**NICOLAE VĂCĂROIU**

*Această lege a fost adoptată de Camera Deputaților în ședința din 21 octombrie 2003, cu respectarea prevederilor art. 74 alin. (2) din Constituția României.*

p. PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR,  
**VIOREL HREBENCIUC**

București, 12 noiembrie 2003.  
Nr. 446.

**A C O R D**

**între România și Uniunea Europeană cu privire la participarea României la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene (EUPM) în Bosnia-Herțegovina (BiH)\***

**ARTICOLUL 1****Cadrul general**

România se va asocia la prevederile Acțiunii comune 2002/210/CFSP privind Misiunea de Poliție a Uniunii Europene în Bosnia-Herțegovina, împreună cu anexele acesteia referitoare la declarația de misiune pentru Misiunea de Poliție a Uniunii Europene, adoptată de Consiliul Uniunii Europene la data de 11 martie 2002, în conformitate cu prevederile stipulate în articolele următoare.

**ARTICOLUL 2****Personalul detașat la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene**

1. România va contribui la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene cu 6 polițiști. Acest personal trebuie să fie detașat pentru minimum un an, luând în considerare că va fi asigurată rotația adecvată a personalului detașat.

2. România se va asigura că personalul detașat la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene își îndeplinește misiunea în conformitate cu prevederile Acțiunii comune 2002/210/CFSP.

3. România va informa în timp util Misiunea de Poliție a Uniunii Europene și Secretariatul General al Consiliului Uniunii Europene despre orice schimbare privind contribuția sa la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene.

4. Personalul detașat la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene va face o examinare medicală complexă, va fi vaccinat și va fi declarat apt medical pentru misiune de către o autoritate competentă din România. O copie a acestui certificat se va afla asupra personalului detașat la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene.

5. România va suporta costul trimiterii polițiștilor și/sau a personalului civil internațional detașat de către aceasta, inclusiv salariile, indemnizațiile, cheltuielile medicale, asigurarea și cheltuielile de călătorie către și dinspre Bosnia-Herțegovina.

**ARTICOLUL 3****Statutul personalului detașat la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene**

1. Personalul detașat la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene din partea României va fi desfășurat, până la data de 31 decembrie 2002, sub auspiciile acordului apli-

\*) Traducere.

cabil echipei de planificare a Misiunii de Poliție a Uniunii Europene, iar de la data de 1 ianuarie 2003, sub auspiciile Acordului încheiat la 4 octombrie 2002 între Uniunea Europeană și Bosnia-Herțegovina privind activitățile Misiunii de Poliție a Uniunii Europene în Bosnia-Herțegovina.

2. România va fi responsabilă pentru orice plângeri legate de participarea unui membru al său la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene, din partea sau în privința acestuia. România va fi responsabilă pentru acțiunea împotriva unui membru detașat.

3. Misiunea de Poliție a Uniunii Europene este o misiune de pace și, prin urmare, neangrenată militar.

4. Polițiștii detașați își vor desfășura activitatea în uniforme lor naționale. Beretele și insignele vor fi asigurate de Misiunea de Poliție a Uniunii Europene.

#### ARTICOLUL 4

##### Lanțul de comandă

1. Contribuția României la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene nu aduce atingere autonomiei de decizie a Uniunii. Personalul detașat din România își va îndeplini sarcinile și va acționa în conformitate cu interesele Misiunii de Poliție a Uniunii Europene.

2. Tot personalul Misiunii de Poliție a Uniunii Europene va rămâne sub deplina comandă a autorităților lui naționale.

3. Autoritățile naționale vor transfera comanda operațională (OPCOM) către șeful Misiunii/comisarul de poliție al Misiunii de Poliție a Uniunii Europene, care va exercita comanda printr-o structură ierarhică de comandă și control.

4. Șeful Misiunii/comisarul de poliție va conduce Misiunea de Poliție a Uniunii Europene și o va gestiona zilnic.

5. România va avea aceleași drepturi și obligații, în privința gestionării zilnice a operațiunii, ca și statele membre ale Uniunii Europene, care participă la această acțiune, în conformitate cu art. 8 paragraful 2 din Acțiunea comună 2002/210/CFSP. Acest lucru se va realiza în teren, în cadrul cursului normal de desfășurare a operațiunii, inclusiv prin cartierele generale ale misiunii de poliție.

6. Șeful Misiunii/comisarul de poliție al Misiunii de Poliție a Uniunii Europene va fi responsabil pentru controlul disciplinar asupra personalului misiunii. În măsura în care se poate aplica, acțiunea disciplinară va fi exercitată de autoritatea națională în cauză.

7. Un punct de contact al contingentului național (PNC) va fi desemnat de către România pentru reprezentarea contingentului său național în cadrul misiunii. PNC va raporta șefului misiunii/comisarului de poliție al Misiunii de Poliție a Uniunii Europene problemele naționale și va răspunde de disciplina zilnică a contingentului.

8. Decizia Uniunii Europene de a încheia operațiunea va fi luată ca urmare a consultărilor cu România, cu condiția ca aceasta să contribuie încă la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene la data încheierii acestei misiuni.

Pentru România,  
**Lazăr Comănescu,**  
ambasador

#### ARTICOLUL 5

##### Informații clasificate

România va lua toate măsurile necesare pentru a se asigura că, atunci când informațiile clasificate ale Uniunii Europene sunt gestionate de către personalul detașat la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene, acest personal respectă reglementările de securitate ale Consiliului Uniunii Europene, menționate în decizia Consiliului 2001/264/CE din 19 martie 2001.

#### ARTICOLUL 6

##### Contribuția la costurile curente

1. România va contribui la costurile curente ale Misiunii de Poliție a Uniunii Europene cu suma de 25.000 euro pe an. România va lua în considerare contribuții adiționale voluntare la aceste costuri curente, ținând cont de mijloacele și de nivelul său de participare.

2. Se va semna o înțelegere între șeful Misiunii/comisarul de poliție al Misiunii de Poliție a Uniunii Europene și serviciile administrative de resort din România privind contribuția României la costurile curente ale Misiunii de Poliție a Uniunii Europene. Această înțelegere va include următoarele prevederi asupra:

a) sumei în cauză, inclusiv contribuțiile adiționale posibile de natură voluntară, dacă există;

b) înțelegerilor privind plata și gestionarea sumei în cauză;

c) înțelegerilor de verificare care acoperă controlul și auditarea sumelor în cauză, unde este cazul.

3. România va comunica oficial Misiunii de Poliție a Uniunii Europene și Secretariatului General al Consiliului Uniunii Europene suma totală a contribuției sale la costurile curente, până la data de 15 noiembrie 2002 și apoi la data de 1 noiembrie a fiecărui an și va încheia înțelegerea financiară la data de 15 decembrie a fiecărui an.

4. Contribuția României la costurile curente ale Misiunii de Poliție a Uniunii Europene va fi depusă la data de 31 martie a fiecărui an în contul bancar care îi va fi indicat.

#### ARTICOLUL 7

##### Neconformitatea

În cazul în care una dintre părțile participante nu își va respecta obligațiile stipulate în articolele anterioare, cealaltă parte va avea dreptul de a rezilia acest acord printr-o notificare care va intra în vigoare în termen de două luni de la data înaintării acesteia.

#### ARTICOLUL 8

##### Intrarea în vigoare

Acest acord va intra în vigoare după primirea ultimei notificări prin care părțile participante se informează reciproc că au fost îndeplinite procedurile legale interne pentru intrarea sa în vigoare și va avea aplicabilitate pe durata contribuției României la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene.

Semnat la Bruxelles la 16 decembrie 2002, în limba engleză, în patru exemplare originale.

Pentru Uniunea Europeană,  
**Marie-Louise Overvad,**  
ambasador

**ÎNȚELEGERE FINANCIARĂ****între Ministerul de Interne din România și șeful Misiunii/comisarul Misiunii de Poliție a Uniunii Europene (EUPM) în Bosnia-Herțegovina\*)**

1. În conformitate cu art. 6 paragraful 1 din Acordul dintre România și Uniunea Europeană cu privire la participarea României la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene (EUPM), Ministerul de Interne din România va contribui cu suma de 25.000 euro pe an la costurile curente ale EUPM.

În legătură cu contribuția voluntară la costurile curente ale EUPM, Ministerul de Interne din România va contribui cu suma de 0 euro la costurile curente ale EUPM pentru anul 2003.

Suma totală a contribuției Ministerului de Interne din România la costurile curente ale EUPM în 2003 va fi de 25.000 euro.

2. Această sumă va fi virată, până la data de 31 martie 2003, în următorul cont bancar, deschis pentru acest scop de EUPM:

Numele băncii: VOLKSBANK BH d.d.  
Adresa băncii: Fra Andela Zvizdovica 1  
BA — 71000 Sarajevo  
Bosnia — Herțegovina

SWIFT: VBSABA22  
Cont bancar: 503022031184

Denumirea contului bancar: „Contribuția statelor terțe la EUPM“

3. Toate costurile de transfer vor fi suportate de Ministerul de Interne din România.

4. Ministerul de Interne din România va stabili un punct de contact din cadrul serviciilor sale administrative și va comunica aceasta sub semnătură. Șeful Misiunii/comisarul EUPM va fi punct de contact pentru EUPM.

5. EUPM va comunica în scris primirea întregii contribuții, pentru costurile curente ale EUPM, a Ministerului de Interne din România, punctului de contact al Ministerului de Interne din România, nu mai târziu de două săptămâni după ce această contribuție a fost înregistrată în contul bancar specificat la pct. 2.

6. Suma totală a contribuției virate în contul bancar specificat la pct. 2 va fi administrată numai de către EUPM, pentru sprijinirea costurilor curente ale EUPM.

7. Suma totală a contribuției virate în contul bancar specificat la pct. 2 va fi administrată în mod cinstit, transparent

și imparțial. În acest sens vor fi respectate regulile și procedurile standard relevante ale Comunității Europene.

8. Tranzacțiile financiare și declarațiile financiare referitoare la suma totală a contribuției virate în contul bancar specificat la pct. 2 vor face obiectul procedurilor de audit stabilite de regulamentele și regulile financiare ale Comunității Europene.

9. Șeful EUPM/Comisarul EUPM va transmite o declarație financiară certificată punctului național de contact al Ministerului de Interne din România privind modul de folosire a întregii sume a contribuției virate în contul bancar specificat la pct. 2.

10. Întreaga corespondență, rapoartele și declarațiile referitoare la această înțelegere financiară vor fi scrise la următoarele adrese:

Pentru EUPM:  
Sven Christian Frederiksen  
EUPM — Șeful misiunii  
UN House, 8-th Floor  
Aleja Bosne Srebrene BB  
71000 Sarajevo, BiH  
Telefon: 00-387-33-496054  
Fax: 00-387-33-496052

Pentru Ministerul de Interne din România:  
Direcția de integrare europeană și de relații internaționale (DIERI)

Comisar-șef Corneliu Alexandru  
Telefon: 004-021-3124102  
Fax: 004-021-3112052  
3121333

E-mail: diri@mi.ro

Sarajevo, 6 decembrie 2002

Șeful/Comisarul Misiunii de Poliție a Uniunii Europene (EUPM)

Ministerul de Interne din România

**Nicolae Berechet**

secretar de stat, chestor șef adjunct

**PREȘEDINTELE ROMÂNIEI****DECRET**

**privind promulgarea Legii pentru ratificarea Acordului dintre România și Uniunea Europeană cu privire la participarea României la Misiunea de Poliție a Uniunii Europene (EUPM) în Bosnia-Herțegovina (BiH), semnat la Bruxelles la 16 decembrie 2002, și a Înțelegerii financiare dintre Ministerul de Interne din România și șeful Misiunii/comisarul Misiunii de Poliție a Uniunii Europene (EUPM) în Bosnia-Herțegovina, semnată la Sarajevo la 6 decembrie 2002**

În temeiul prevederilor art. 77 alin. (1) și ale art. 100 alin. (1) din Constituția României, republicată,

**Președintele României d e c r e t e a z ă:**

Articol unic. — Se promulgă Legea pentru ratificarea Acordului dintre România și Uniunea Europeană cu privire la participarea României la Misiunea de Poliție a Uniunii

Europene (EUPM) în Bosnia-Herțegovina (BiH), semnat la Bruxelles la 16 decembrie 2002, și a Înțelegerii financiare dintre Ministerul de Interne din România și șeful Misiunii/

\*) Traducere.

comisarul Misiunii de Poliție a Uniunii Europene (EUPM) în 2002, și se dispune publicarea acestei legi în Monitorul Bosnia-Herțegovina, semnată la Sarajevo la 6 decembrie Oficial al României, Partea I.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI  
**ION ILIESCU**

București, 10 noiembrie 2003.  
Nr. 706.

★

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENATUL

## LEGE

**pentru ratificarea Convenției de la Budapesta privind contractul de transport de mărfuri în navigația interioară (CMNI), adoptată la Conferința diplomatică organizată în comun de Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin, Comisia Dunării și Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU), care s-a desfășurat la Budapesta în perioada 25 septembrie — 3 octombrie 2000**

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

Articol unic. — Se ratifică Convenția de la Budapesta privind contractul de transport de mărfuri în navigația interioară (CMNI), adoptată la Conferința diplomatică organizată în comun de Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin,

Comisia Dunării și Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU), care s-a desfășurat la Budapesta în perioada 25 septembrie — 3 octombrie 2000.

*Această lege a fost adoptată de Senat în ședința din 29 septembrie 2003, cu respectarea prevederilor art. 74 alin. (2) din Constituția României.*

PREȘEDINTELE SENATULUI  
**NICOLAE VĂCĂROIU**

*Această lege a fost adoptată de Camera Deputaților în ședința din 4 noiembrie 2003, cu respectarea prevederilor art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.*

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR  
**VALER DORNEANU**

București, 18 noiembrie 2003.  
Nr. 494.

## CONVENȚIA

**de la Budapesta privind contractul de transport de mărfuri în navigația interioară (CMNI)\*, \*\*)**

Statele contractante la prezenta convenție, având în vedere recomandările Actului final al Conferinței pentru Securitate și Cooperare în Europa, din 1 august 1975, în vederea armonizării regimurilor juridice în interesul dezvoltării transporturilor de către statele membre ale Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin și ale Comisiei Dunării, în colaborare cu Comisia Economică a Națiunilor Unite pentru Europa, conștiente de necesitatea și utilitatea stabilirii unor reguli uniforme privind contractul de transport de mărfuri în navigația interioară, au decis să încheie o convenție în acest scop și în consecință au convenit cele de mai jos:

### CAPITOLUL I Dispoziții generale

#### ARTICOLUL 1 Definiții

În sensul prezentei convenții:

1. *contract de transport* desemnează orice contract, ori care ar fi denumirea sa, prin care un transportator se

angajează, contra plății unui navlu, să transporte mărfuri pe căile navigabile interioare;

2. *transportator* desemnează orice persoană prin care sau în numele căreia s-a încheiat un contract de transport de mărfuri cu un expeditor;

3. *transportator substituit* desemnează orice persoană, alta decât prepusul sau mandatarul transportatorului, căreia transportatorul i-a încredințat executarea transportului sau a unei părți din transport;

\*) Adoptată la Conferința diplomatică organizată în comun de CCNR, Comisia Dunării și CEE — ONU, care s-a desfășurat la Budapesta în perioada 25 septembrie — 3 octombrie 2000.

\*\*\*) Traducere.

4. *expeditor* desemnează orice persoană prin care sau în numele căreia ori în contul căreia a fost încheiat un contract de transport cu un transportator;

5. *destinatar* desemnează persoana abilitată să preia mărfurile la livrare;

6. *document de transport* desemnează un document care face dovada unui contract de transport și care constată luarea în sarcină sau aducerea la bord a mărfurilor de către un transportator, întocmit sub forma unui conosament sau a unei scrisori de trăsură ori a oricărui alt document utilizat în comerț;

7. termenul *mărfuri* nu cuprinde nici navele remorcate sau împinse, nici bagajele și nici vehiculele pasagerilor; atunci când mărfurile sunt adunate într-un container, pe un palet sau pe un dispozitiv de transport similar ori atunci când sunt ambalate; termenul *mărfuri* se referă și la respectivul dispozitiv de transport sau respectivul ambalaj, dacă acesta a fost furnizat de către expeditor;

8. expresia *în scris* include, în afara cazului în care părțile implicate au stabilit altfel, situația în care informația este transmisă printr-un mijloc electronic, optic sau orice alt mijloc de comunicare similar, inclusiv, dar nu numai, prin telegramă, fax, telex, postă electronică sau prin schimb de date informatizate (EDI), atât timp cât informația rămâne accesibilă pentru a fi utilizată ulterior ca referință;

9. *legislația unui stat aplicabilă conform prezentei convenții* desemnează regulile de drept în vigoare în statul respectiv, cu excepția regulilor de drept internațional privat.

## ARTICOLUL 2

### Domeniul de aplicare

1. Prezenta convenție este aplicabilă oricărui contract de transport conform căruia portul de încărcare sau locul de luare în primire a mărfurilor și portul de descărcare sau locul de livrare sunt situate în două state diferite, dintre care cel puțin unul este parte la prezenta convenție. În cazul în care contractul prevede posibilitatea alegerii opționale a unui port de descărcare sau de livrare dintre mai multe porturi, determinant va fi portul de descărcare sau de livrare în care mărfurile au fost efectiv livrate.

2. Prezenta convenție se aplică, de asemenea, în condițiile prevăzute la paragraful 1, și contractului care are ca obiect transportul de mărfuri, fără transbordare, efectuat atât pe căile navigabile interioare, cât și pe ape supuse unei reglementări maritime, cu excepția cazurilor în care:

a) s-a întocmit un conosament maritim în conformitate cu dreptul maritim aplicabil; sau

b) distanța de parcurs pe apele supuse unei reglementări maritime este cea mai lungă.

3. Prezenta convenție este aplicabilă indiferent de naționalitatea, locul de înmatriculare, portul de ataș sau de apartenență navei la navigația maritimă ori la navigația interioară și indiferent de naționalitatea, domiciliul, sediul sau locul de ședere al transportatorului, expeditorului ori destinatarului.

## CAPITOLUL II

### Drepturile și obligațiile părților contractante

## ARTICOLUL 3

### Luarea în primire, transportul și livrarea mărfurilor

1. Transportatorul trebuie să transporte mărfurile la locul de livrare, în termenele acordate, și să le livreze destinatarului în starea în care acestea i-au fost încredințate.

2. Dacă nu s-a convenit altfel, luarea în primire și livrarea mărfurilor au loc la bordul navei.

3. Transportatorul decide asupra navei care va fi utilizată. Acesta este obligat înainte de voiaj și la plecarea în acesta să depună diligențele necesare pentru ca, ținând cont de mărfurile ce urmează a fi transportate, nava să fie aptă a primi încărcătura, în stare de navigabilitate, prevăzută cu grementul și echipajul prescrise de reglementările în vigoare și să dețină autorizațiile naționale și internaționale necesare pentru transportul respectivelor mărfuri.

4. Dacă s-a convenit efectuarea transportului cu o navă sau cu un anumit tip de navă, transportatorul nu poate încărca sau transborda mărfurile, în totalitate sau parțial, pe o altă navă sau tip de navă, fără acordul expeditorului, decât:

a) în circumstanțe cum ar fi: ape scăzute, abordaje sau alte obstacole pentru navigație, ce nu au putut fi prevăzute în momentul încheierii contractului de transport și care impun încărcarea sau transbordarea mărfurilor pentru executarea contractului de transport și dacă transportatorul nu poate, într-un termen corespunzător, să obțină instrucțiuni din partea expeditorului; sau

b) dacă aceasta se face conform uzanțelor portului în care se află nava.

5. Sub rezerva obligațiilor ce revin expeditorului, transportatorul trebuie să garanteze că încărcarea, arimajul și calajul mărfurilor nu afectează siguranța navei.

6. Transportatorul nu poate transporta mărfurile pe punte sau în cale deschise decât în cazul în care acest lucru a fost convenit cu expeditorul sau este în conformitate cu uzanțele comerciale respective ori este impus prin reglementările în vigoare.

## ARTICOLUL 4

### Transportator substituit

1. Contractul care corespunde definiției prevăzute la art. 1 paragraful 1, încheiat între un transportator și un transportator substituit, constituie un contract de transport în sensul prezentei convenții. În cazul acestui contract toate dispozițiile prezentei convenții, referitoare la expeditor, se aplică transportatorului, iar cele referitoare la transportator se aplică transportatorului substituit.

2. În cazul în care transportatorul a încredințat executarea transportului sau a unei părți din transport unui transportator substituit, indiferent dacă aceasta s-a făcut sau nu prin exercitarea unui drept care îi este recunoscut prin contractul de transport, transportatorul rămâne răspunzător pentru totalitatea transportului, conform dispozițiilor prezentei convenții. Toate dispozițiile prezentei convenții, care reglementează răspunderea transportatorului, se aplică în mod egal transportatorului substituit, în ceea ce privește răspunderea pentru transportul efectuat de acesta din urmă.

3. Transportatorul este obligat în toate cazurile să informeze expeditorul atunci când încredințează executarea transportului sau a unei părți din transport unui transportator substituit.

4. Orice acord cu expeditorul sau cu destinatarul, care extinde răspunderea transportatorului în conformitate cu dispozițiile prezentei convenții, nu obligă transportatorul substituit decât în măsura în care acesta din urmă l-a acceptat în mod expres și în scris. Transportatorul substituit poate pune în valoare toate obiecțiile opozabile de transportator în baza contractului de transport.

5. Dacă și în măsura în care transportatorul și transportatorul substituit sunt răspunzători, aceștia răspund solidar. Nici o dispoziție din prezentul articol nu aduce atingere drepturilor de recurs dintre aceștia.

## ARTICOLUL 5

**Termen de livrare**

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

## ARTICOLUL 6

**Obligațiile expeditorului**

1. Expeditorul are obligația de a plăti sumele datorate, prevăzute în contractul de transport.

2. Expeditorul trebuie să furnizeze transportatorului, înainte de predarea mărfurilor și în scris, următoarele indicații referitoare la mărfurile care urmează a fi transportate:

a) dimensiuni, număr sau greutate și coeficient de ariamare a mărfurilor;

b) marcajele care sunt necesare pentru identificarea mărfurilor;

c) natura, caracteristicile și proprietățile mărfurilor;

d) instrucțiunile referitoare la reglementările vamale sau administrative privind mărfurile;

e) alte indicații necesare care trebuie să figureze în documentul de transport.

Expeditorul trebuie, de asemenea, să predea transportatorului, la predarea mărfurilor, toate documentele de însoțire prescrise.

3. Expeditorul trebuie, dacă natura mărfurilor o impune, ținând cont de transportul convenit, să ambaleze mărfurile astfel încât să prevină pierderea sau avarierea lor din momentul luării în primire și până la livrarea de către transportator și astfel încât acestea să nu poată cauza avarierea navei sau a celorlalte mărfuri. Expeditorul trebuie, în plus, ținând cont de transportul convenit, să prevadă un marcaj corespunzător, conform reglementărilor internaționale ori naționale aplicabile sau, în lipsa unor astfel de reglementări, conform regulilor și uzanțelor general recunoscute în navigația interioară.

4. Sub rezerva obligațiilor care revin transportatorului, expeditorul trebuie să încarce mărfurile, să le arimeze și să le caleze conform uzanțelor din navigația interioară, dacă prin contractul de transport nu se dispune altfel.

## ARTICOLUL 7

**Mărfuri periculoase și poluante**

1. În cazul transportului de mărfuri periculoase sau poluante, expeditorul trebuie, înainte de predarea mărfurilor și în plus față de indicațiile prevăzute la art. 6 paragraful 2, să precizeze în scris transportatorului pericolul și riscurile de poluare inerente mărfurilor, precum și măsurile de prevenire care trebuie luate.

2. Dacă transportul mărfurilor periculoase sau poluante necesită o autorizație, expeditorul trebuie să remită documentele necesare cel târziu în momentul predării mărfurilor.

3. Dacă desfășurarea transportului, a descărcării ori a livrării mărfurilor periculoase sau poluante devine imposibilă datorită absenței unei autorizații administrative, cheltuielile ocazionate de returul mărfurilor în portul de încărcare sau într-un loc mai apropiat în care mărfurile pot fi descărcate și livrate sau eliminate sunt în sarcina expeditorului.

4. În caz de pericol imediat pentru persoane, bunuri sau mediul înconjurător, transportatorul este în drept să debarce, să facă inofensive mărfurile sau, cu condiția ca o

astfel de măsură să nu fie disproporționată față de pericolul pe care îl reprezintă, să le distrugă, chiar dacă, înainte de luarea în primire a acestora, acesta a fost informat sau a luat cunoștință prin alte mijloace despre natura pericolului ori despre riscurile de poluare inerente acestor mărfuri.

5. Transportatorul poate pretinde despăgubirea prejudiciului suferit, dacă este în drept să ia măsurile prevăzute la paragrafele 3 și 4 de mai sus.

## ARTICOLUL 8

**Răspunderea expeditorului**

1. Expeditorul răspunde, chiar dacă nu i se poate imputa nici o vină, de toate pagubele suferite și cheltuielile efectuate de transportator sau de transportatorul substituit dacă:

a) indicațiile sau precizările prevăzute la art. 6 paragraful 2 sau la art. 7 paragraful 1 lipsesc, sunt inexacte sau incomplete;

b) mărfurile periculoase sau poluante nu sunt marcate ori etichetate conform reglementării internaționale sau naționale aplicabile ori, în absența unor astfel de reglementări, conform regulilor și uzanțelor general recunoscute în navigația interioară;

c) documentele de însoțire necesare lipsesc, sunt inexacte sau incomplete.

Transportatorul nu poate invoca răspunderea expeditorului dacă se demonstrează că vina este imputabilă lui însuși, prepușilor sau mandatarilor săi.

2. Expeditorul răspunde pentru actele și omisiunile persoanelor la care a recurs pentru a aduce la îndeplinire sarcinile și obligațiile prevăzute la art. 6 și 7, ca și când ar fi propriile sale acte și omisiuni, atât timp cât aceste persoane acționează în exercițiul funcțiunii.

## ARTICOLUL 9

**Rezilierea contractului de transport de către transportator**

1. Transportatorul poate rezilia contractul de transport dacă expeditorul nu și-a îndeplinit obligațiile prevăzute la art. 6 paragraful 2 sau la art. 7 paragrafele 1 și 2.

2. Transportatorul, dacă uzează de dreptul său de reziliere, poate debarca mărfurile pe cheltuiuala expeditorului și poate pretinde la alegere plata următoarelor sume:

a) o treime din navlul convenit; sau

b) în plus față de eventualele taxe de stalie, o indemnizație egală cu nivelul cheltuielilor angajate și al prejudiciului produs, precum și, dacă voiajul a început, un navlu proporțional cu partea de voiaj deja efectuată.

## ARTICOLUL 10

**Livrarea mărfurilor**

1. În pofida obligației expeditorului prevăzute la art. 6 paragraful 1, destinatarul care, după sosirea mărfurilor la locul de livrare, solicită livrarea acestora este răspunzător, conform contractului de transport, pentru plata navlului și a altor creanțe care revin mărfurilor, precum și pentru contribuția sa în caz de avarie comună. În lipsa unui document de transport sau dacă un astfel de document nu a fost prezentat, destinatarul răspunde pentru plata navlului convenit cu expeditorul, dacă aceasta corespunde practicii de pe piață.

2. Se consideră livrare punerea mărfurilor la dispoziția destinatarului, conform contractului de transport sau uzanțelor comerciale respective ori prescripțiilor în vigoare în portul de descărcare. Predarea mărfurilor unei autorități sau unui terț se consideră, de asemenea, livrare.

**CAPITOLUL III**  
**Documente de transport**

**ARTICOLUL 11**  
**Natură și conținut**

1. Transportatorul trebuie să întocmească pentru fiecare transport de mărfuri căruia i se aplică prezenta convenție un document de transport; acesta nu va trebui să întocmească un conosament decât la solicitarea expeditorului și dacă aceasta s-a convenit altfel înainte de încărcarea mărfurilor sau înainte de luarea lor în primire în vederea transportului. Absența unui document de transport sau faptul că acesta este incomplet nu afectează valabilitatea contractului de transport.

2. Exemplarul original al documentului de transport trebuie să fie semnat de transportator, de conducătorul navei sau de o persoană abilitată de transportator. Transportatorul poate pretinde ca expeditorul să contrasemneze originalul sau o copie. Semnătura aplicată poate să fie scrisă de mână, imprimată în facsimil, aplicată prin perforare sau ștampilare, să se prezinte sub formă de simboluri ori să fie reprodusă prin orice alt mijloc mecanic sau electronic, dacă legea statului în care este emis documentul de transport nu o interzice.

3. Documentul de transport constituie dovada, până la proba contrarie, a încheierii și a conținutului contractului de transport, precum și a luării în primire a mărfurilor de către transportator. Acest document fundamentează în mod special prezumția că mărfurile au fost luate în primire în vederea transportului așa cum sunt descrise în documentul de transport.

4. Dacă documentul de transport este un conosament, numai acesta are valoare doveditoare în relațiile dintre transportator și destinatar. Condițiile prevăzute în contractul de transport rămân determinante în relațiile dintre transportator și expeditor.

5. Documentul de transport conține, în afară de denumirea sa, următoarele indicații:

a) numele, domiciliile, sediile sau locurile de reședință ale transportatorului și expeditorului;

b) destinatarul mărfurilor;

c) numele sau numărul navei, dacă mărfurile au fost preluate la bord, sau mențiunea, în documentul de transport, că mărfurile au fost luate în primire de transportator, dar nu au fost încă încărcate la bordul navei;

d) portul de încărcare sau locul de luare în primire și portul de descărcare sau locul de livrare;

e) specificarea uzuală a tipului de mărfuri și ambalajele acestora, precum și, pentru mărfurile periculoase sau poluante, specificarea conform prescripțiilor în vigoare sau, în lipsa acestora, specificarea lor generală;

f) dimensiunile, numărul sau greutatea, precum și marcajele de identificare a mărfurilor încărcate la bord sau luate în primire în vederea transportului;

g) după caz, indicația că mărfurile pot sau trebuie să fie transportate pe punte sau în cale deschise;

h) dispozițiile convenite cu privire la navlu;

i) pentru scrisorile de trăsură, precizarea dacă este vorba de un original sau de o copie; pentru conosament, numărul de exemplare originale;

j) locul și ziua emiterii.

Natura juridică a unui document de transport în sensul art. 1 paragraful 6 nu este afectată de lipsa uneia sau a mai multora dintre indicațiile prevăzute în prezentul paragraf.

**ARTICOLUL 12**

**Înscrierea de rezerve în documentele de transport**

1. Transportatorul are dreptul să înscrie rezerve în documentul de transport:

a) cu privire la dimensiunile, numărul sau greutatea mărfurilor, dacă are motive să suspecteze că indicațiile expeditorului sunt inexacte ori dacă nu a avut suficiente mijloace pentru a controla aceste indicații, în special pentru că mărfurile nu au fost numărate, măsurate sau cântărite în prezența sa, precum și pentru că, fără un acord explicit, dimensiunile sau greutatea au fost stabilite prin determinarea capacității navei;

b) cu privire la marcajele de identificare care nu au fost aplicate în mod clar și durabil pe mărfurile propriu-zise sau, dacă acestea sunt ambalate, pe recipiente ori pe ambalaje;

c) cu privire la starea aparentă a mărfurilor.

2. În cazul în care transportatorul nu face mențiuni privind starea aparentă a mărfurilor sau nu exprimă rezerve în această privință, se consideră că a menționat în documentul de transport că mărfurile au fost, aparent, în bună stare.

3. În cazul în care, conform indicațiilor care figurează în documentul de transport, mărfurile au fost amplasate într-un container sau în cale sigilate de alte persoane decât transportatorul, prepușii sau mandatarii acestuia și atunci când nici containerul, nici sigiliile nu sunt deteriorate sau rupte până în portul de descărcare ori în locul de livrare, se presupune că pierderile sau avariile de mărfuri nu au avut loc în timpul transportului.

**ARTICOLUL 13**

**Conosamentul**

1. Exemplarele originale ale unui conosament constituie titluri de valoare emise în numele destinatarului, la ordin sau la purtător.

2. La locul de livrare mărfurile nu sunt livrate decât în schimbul exemplarului original al conosamentului prezentat inițial; prin urmare, livrarea nu mai poate fi pretinsă prin prezentarea altor exemplare originale.

3. În cazul în care mărfurile sunt luate în primire de transportator, predarea conosamentului către o persoană abilitată de acesta să primească mărfurile produce aceleași efecte ca și predarea mărfurilor, în ceea ce privește obținerea drepturilor asupra mărfurilor.

4. În cazul în care conosamentul a fost transmis unui terț, inclusiv destinatarului, care a acționat cu bună-credință bazându-se pe descrierea mărfurilor existentă în conosament, acestuia nu i se poate opune proba contrarie conform art. 11 paragraful 3 și art. 12 paragraful 2.

**CAPITOLUL IV**

**Dreptul de a dispune asupra mărfurilor**

**ARTICOLUL 14**

**Titularul dreptului de dispoziție**

1. Expeditorul este autorizat să dispună de mărfuri; acesta poate pretinde mai ales ca transportatorul să nu dea curs transportului de mărfuri, să modifice locul de livrare sau să livreze mărfurile unui destinatar, altul decât cel indicat în documentul de transport.

2. Dreptul de a dispune de care beneficiază expeditorul se stinge din momentul în care destinatarul, după sosirea



mărfurilor la locul de livrare prevăzut, a cerut livrarea mărfurilor și:

a) în cazul unui transport în baza unei scrisori de trăsură, de îndată ce originalul a fost remis destinatarului;

b) în cazul unui transport în baza unui conosament, de îndată ce expeditorul a remis toate exemplarele originale aflate în posesia sa unei alte persoane.

3. Expeditorul poate, printr-o mențiune corespunzătoare în scrisoarea de trăsură, în momentul emiterii acesteia, să renunțe la dreptul său de a dispune asupra mărfurilor în favoarea destinatarului.

#### ARTICOLUL 15

##### **Condiții de exercitare a dreptului de a dispune asupra mărfurilor**

Dacă vrea să își exercite dreptul de a dispune, expeditorul sau, în cazul art. 14 paragrafele 2 și 3, destinatarul trebuie:

a) în cazul unui conosament, să prezinte toate exemplarele originale ale acestuia înainte de sosirea mărfurilor la locul de livrare prevăzut;

b) în cazul unui document de transport, altul decât un conosament, să prezinte acest document în care trebuie să se înscrie noile instrucțiuni date transportatorului;

c) să ramburseze transportatorului toate cheltuielile și să compenseze toate daunele produse prin ducerea la îndeplinire a instrucțiunilor;

d) să plătească, în cazul descărcării mărfurilor înainte de sosirea la locul de livrare prevăzut, întregul navlu convenit, dacă nu s-a dispus altfel în contractul de transport.

#### CAPITOLUL V

##### **Răspunderea transportatorului**

#### ARTICOLUL 16

##### **Răspunderea pentru prejudiciu**

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

2. Răspunderea transportatorului pentru prejudiciul rezultat din cauza pierderilor sau daunelor suferite de mărfuri, cauzate în perioada dinainte de încărcarea la bordul navei sau după descărcarea lor, este reglementată de legislația statului care este aplicabilă contractului de transport.

#### ARTICOLUL 17

##### **Prepuși și mandatar**

1. Transportatorul răspunde pentru actele și omisiunile prepușilor și mandatarilor săi, la care recurge pentru executarea contractului de transport, întocmai ca și de propriile sale acte și omisiuni, dacă aceste persoane au acționat în exercițiul funcțiunii lor.

2. În cazul în care transportul este efectuat de un transportator substituit, conform art. 4, transportatorul răspunde în mod egal de actele și omisiunile transportatorului substituit și ale prepușilor și mandatarilor transportatorului substituit, în măsura în care aceste persoane au acționat în exercițiul funcțiunii lor.

3. În cazul în care s-a înaintat o acțiune împotriva prepușilor și mandatarilor transportatorului sau ai transportatorului substituit, aceste persoane pot, dacă fac dovada

că au acționat în exercițiul funcțiunii lor, să se prevaleze de aceleași exonerări și limitări de răspundere de care se poate prevala transportatorul sau transportatorul substituit, în baza prezentei convenții.

4. Un pilot desemnat de o autoritate și care nu poate fi ales în mod liber nu este considerat prepus sau mandatar în sensul paragrafului 1.

#### ARTICOLUL 18

##### **Exonerări speciale de răspundere**

1. Transportatorul și transportatorul substituit sunt exonerati de răspundere atunci când pierderea, daunele sau întârzierea se datorează uneia dintre circumstanțele ori situațiile enumerate mai jos:

a) acte sau omisiuni ale expeditorului, ale destinatarului ori ale persoanei abilitate să dispună;

b) manipularea, încărcarea, arimarea sau descărcarea mărfurilor de către expeditor ori destinatar sau de către terți care acționează în contul expeditorului ori al destinatarului;

c) transportul de mărfuri pe punte ori în cale deschise, dacă așa a fost convenit cu expeditorul sau este conform uzanțelor comerciale respective ori dacă este impus prin prescripțiile în vigoare;

d) natura mărfurilor expuse în totalitate sau parțial la pierdere sau avarie, în special prin spargere, rugină, deteriorare internă, uscare, scurgere, evaporare normală (în volum sau în greutate) ori prin acțiunea insectelor sau a rozătoarelor;

e) absența sau calitatea necorespunzătoare a ambalajului, dacă mărfurile, prin natura lor, sunt expuse la pierdere sau la avarii în absența ambalajului ori în cazul unui ambalaj necorespunzător;

f) insuficiența sau imperfecțiunea marcajelor de identificare a mărfurilor;

g) operațiuni sau tentative de efectuare de operațiuni de ajutor ori de salvare pe căile navigabile;

h) transportul animalelor vii, în afara cazului în care transportatorul nu a luat măsurile sau nu a respectat instrucțiunile convenite în contractul de transport.

2. Dacă, luând în considerare circumstanțele de fapt, o pagubă a putut fi cauzată de o situație sau un risc dintre cele enumerate la paragraful 1 din prezentul articol, se presupune că aceasta a fost cauzată de această situație sau de acest risc. Această prezumție dispăre dacă victima dovedește că prejudiciul nu rezultă sau nu a rezultat exclusiv din una dintre situațiile sau riscurile prevăzute la paragraful 1 din prezentul articol.

#### ARTICOLUL 19

##### **Calculul despăgubirii**

1. În cazul în care transportatorul este răspunzător de pierderea totală a mărfurilor, despăgubirea datorată de acesta este egală cu valoarea mărfurilor la locul și din ziua livrării, prevăzute în contractul de transport. Livrarea către o persoană neîndrituită este considerată pierdere.

2. În cazul unei pierderi parțiale sau al deteriorării mărfurilor, transportatorul nu răspunde decât până la conținutul pierderii din valoare.

3. Valoarea mărfurilor se determină conform valorii lor la bursă, iar în lipsa acesteia, conform prețului de piață și, în lipsa amândurora, conform valorii uzuale a mărfurilor de aceeași natură și calitate de la locul livrării.

4. Pentru mărfurile care prin natura lor sunt expuse la evaporare pe timpul transportului, transportatorul nu este considerat răspunzător, oricare ar fi durata transportului, decât pentru partea de evaporare care depășește evaporarea

normală (în volum sau în greutate) de transport stabilită de părțile contractante sau, în lipsa acestei înțelegeri, de reglementările și uzanțele în vigoare de la locul de destinație.

5. Prevederile prezentului articol nu afectează dreptul transportatorului privind navlul prevăzut în contractul de transport sau, în lipsa unor acorduri speciale în această privință, de reglementările naționale sau uzanțele aplicabile.

#### ARTICOLUL 20

##### Limitele maxime de răspundere

1. Sub rezerva art. 21 și a paragrafului 4 din prezentul articol și oricare ar fi acțiunea declanșată împotriva lui, transportatorul nu poate fi obligat în nici un caz la plata unei sume mai mari de 666,67 unități de cont pentru fiecare colet sau altă unitate de încărcare ori două unități de cont pentru fiecare kilogram din greutatea menționată în documentul de transport, a mărfurilor pierdute sau deteriorate, conform valorii celei mai mari. Dacă coletul sau o altă unitate de încărcătură este un container și dacă în documentul de transport nu se menționează alt colet ori altă unitate de încărcare puse la un loc în container, suma de 666,7 unități de cont se înlocuiește cu suma de 1.500 unități de cont pentru container fără mărfurile pe care le conține și, în plus, suma de 25.000 unități de cont pentru mărfurile pe care acesta le conține.

2. În cazul în care un container, un palet sau orice dispozitiv de transport similar este utilizat pentru a înmagazina mărfuri, orice colet ori unitate de încărcare indicată în documentul de transport ca aflându-se în sau pe acest dispozitiv este considerat un colet sau o altă unitate de încărcare. În celelalte cazuri, mărfurile care se află în sau pe un astfel de dispozitiv sunt considerate o singură unitate de încărcare. Dacă dispozitivul în sine a fost pierdut sau deteriorat, dispozitivul respectiv, în cazul în care nu aparține transportatorului și nu este furnizat de către acesta, este considerat o unitate de încărcare distinctă.

3. În caz de prejudiciu datorat unei întârzieri de livrare, transportatorul nu răspunde decât până la concurența valorii navlului. Totuși, cumulul despăgubirilor datorate în baza paragrafului 1 din prezentul articol și a primei fraze din prezentul paragraf nu poate depăși limita care ar fi aplicabilă în baza paragrafului 1 în caz de pierdere totală a mărfurilor pentru care este angajată răspunderea.

4. Limitele maxime de răspundere prevăzute la paragraful 1 nu se aplică:

a) în cazul în care natura și valoarea cea mai ridicată a mărfurilor sau a dispozitivelor de transport au fost menționate explicit în documentul de transport și dacă transportatorul nu a respins aceste precizări; sau

b) în cazul în care părțile au convenit în mod expres asupra unor limite de răspundere maxime superioare.

5. Valoarea totală a despăgubirilor datorate pentru același prejudiciu de către transportator, transportatorul substituit și prepușii și mandatarii acestora nu poate depăși în total limitele de răspundere prevăzute în prezentul articol.

#### ARTICOLUL 21

##### Decăderea din dreptul de limitare a răspunderii

1. Transportatorul sau transportatorul substituit nu se poate prevala de exonerările și de limitele de răspundere prevăzute în prezenta convenție sau în contractul de transport, dacă se dovedește că a cauzat el însuși paguba, prin comiterea unui act sau a unei omisiuni, fie cu intenția de a provoca această pagubă, fie acționând în mod riscant și

fiind în deplină cunoștință de cauză că ar rezulta, probabil, o astfel de pagubă.

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

#### ARTICOLUL 22

##### Aplicarea exonerărilor și limitelor de răspundere

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

#### CAPITOLUL VI

##### Termenele de reclamații

#### ARTICOLUL 23

##### Notificarea pagubelor

1. Recepția fără rezerve a mărfurilor de către destinatar constituie o prezumție că mărfurile au fost livrate de transportator în starea și în cantitatea în care i-au fost predate în vederea transportului.

2. Transportatorul și destinatarul pot pretinde ca starea și cantitatea mărfurilor să fie constatate în momentul livrării în prezența celor două părți.

3. Dacă pierderile sau pagubele mărfurilor sunt evidente, orice rezervă a destinatarului trebuie formulată în scris, specificând natura generală a pagubei, cel mai târziu în momentul livrării, cu condiția ca destinatarul și transportatorul să nu fi făcut constatări contradictorii cu privire la starea mărfurilor.

4. Dacă pierderile sau pagubele mărfurilor nu sunt vizibile, orice rezervă a destinatarului trebuie formulată în scris, indicând natura generală a pagubei, cel mai târziu în termen de 7 zile consecutive calculate din momentul livrării, persoana lezată trebuind să dovedească în acest caz că paguba a fost produsă în timp ce aceste mărfuri erau în grija transportatorului.

5. Pentru pagubele produse de o întârziere în livrare nu se datorează nici o despăgubire, cu excepția cazului în care destinatarul dovedește că l-a informat pe transportator despre întârziere în termen de 21 de zile următoare livrării mărfurilor și că notificarea i-a parvenit transportatorului.

#### ARTICOLUL 24

##### Prescrierea

1. Toate acțiunile rezultate dintr-un contract încheiat în temeiul prezentei convenții se prescriu într-un termen de un an, socotit din ziua în care mărfurile au fost sau ar fi trebuit să fie livrate destinatarului. Ziua de începere a termenului de prescripție nu este cuprinsă în acest termen.

2. Persoana împotriva căreia s-a formulat o acțiune poate, în orice moment în timpul termenului de prescripție, să prelungească acest termen printr-o declarație adresată în scris persoanei lezate. Acest termen poate fi prelungit din nou prin una sau mai multe alte declarații.

3. Suspendarea și întreruperea termenului de prescripție sunt reglementate prin legea statului aplicabilă contractului de transport. Introducerea unui recurs, cu ocazia unei

proceduri de repartizare în vederea aplicării răspunderii limitate pentru orice creanțe rezultate ca urmare a unui eveniment care a cauzat pagube, întrerupe prescripția.

4. O acțiune de recurs a unei persoane considerate răspunzătoare, în temeiul prezentei convenții, poate fi introdusă, chiar și după expirarea termenului de prescripție prevăzut la paragrafele 1 și 2 din prezentul articol, dacă a fost declanșată o procedură în termen de 90 de zile calculate de la data la care persoana care introduce acțiunea de recurs a dat curs reclamației sau a fost citată ori dacă a fost declanșată o procedură într-un termen mai lung prevăzut de legea statului în care s-a declanșat procedura.

5. Acțiunea prescrisă nu poate fi îndeplinită sub formă de cerere reconvențională sau de excepție.

## CAPITOLUL VII

### Limitări ale libertății contractuale

#### ARTICOLUL 25

##### Clauze lovite de nulitate

1. Orice stipulare contractuală vizând excluderea ori limitarea sau, sub rezerva dispozițiilor art. 20 paragraful 4, agravarea răspunderii, în sensul prezentei convenții, a transportatorului, transportatorului substituit sau prepușilor ori mandatarilor lor, inversarea sarcinii dovezii sau reducerea termenelor de reclamație și de prescripție vizate la art. 23 și 24 este nulă; este, de asemenea, nulă orice clauză vizând cedarea către transportator a beneficiilor rezultând din asigurarea mărfurilor.

2. În pofida dispozițiilor paragrafului 1 din prezentul articol și fără a aduce prejudicii art. 21, sunt licite clauzele contractuale care stipulează că transportatorul sau transportatorul substituit nu răspunde pentru prejudiciile cauzate:

a) printr-un act sau printr-o omisiune comisă de conducătorul navei, de pilot sau orice altă persoană în serviciul navei ori împingătorului sau remorcherului în timpul conducerii nautice ori al formării sau al dizolvării unui convoi împins ori a unui convoi remorcat, cu condiția ca transportatorul să fi îndeplinit obligațiile referitoare la echipaj, prevăzute la art. 3 paragraful 3, în condițiile în care actul sau omisiunea nu rezultă dintr-o intenție de a provoca pagubă sau dintr-un comportament riscant cu conștiința că o astfel de pagubă se va produce probabil oricum;

b) printr-un incendiu sau printr-o explozie la bordul navei, fără să existe posibilitatea de a dovedi că incendiul sau explozia rezultă din vina transportatorului, transportatorului substituit ori a prepușilor și mandatarilor lor sau dintr-o defecțiune a navei;

c) prin defecțiuni ale navei sau ale unei nave închiriate ori navlosite, anterioare voiajului, dacă dovedește că aceste defecțiuni nu au putut fi descoperite înainte de începerea voiajului, cu toată diligența dovedită.

## CAPITOLUL VIII

### Dispoziții auxiliare

#### ARTICOLUL 26

##### Avarii comune

Prezenta convenție nu afectează aplicarea dispozițiilor contractului de transport sau de drept intern referitoare la calculul valorii pagubelor și a contribuțiilor obligatorii în cazul unei avarii comune.

## ARTICOLUL 27

### Alte dispoziții aplicabile și pagube nucleare

1. Prezenta convenție nu afectează drepturile și obligațiile transportatorului rezultate din convenții internaționale sau din dispoziții de drept intern referitoare la limitarea de răspundere a proprietarilor de nave sau vase.

2. Transportatorul este eliberat de răspundere în baza prezentei convenții, pe motivul unei pagube produse printr-un accident nuclear, dacă exploatatorul unei instalații nucleare sau o altă persoană autorizată răspunde de această pagubă în baza legilor și regulamentelor unui stat, care guvernează răspunderea în domeniul energiei nucleare.

## ARTICOLUL 28

### Unitate de cont

Unitatea de cont prevăzută la art. 20 din prezenta convenție este dreptul special de tragere fixat de Fondul Monetar Internațional. Valorile menționate la art. 20 vor fi convertite în moneda națională a unui stat conform valorii acestei monede la data deciziei sau la o dată convenită de părți. Valoarea, în drepturi speciale de tragere, a monedei naționale a unui stat parte se calculează conform metodei de evaluare aplicate efectiv de Fondul Monetar Internațional la data respectivă pentru propriile sale operațiuni și tranzacții.

## ARTICOLUL 29

### Dispoziții naționale suplimentare

1. În absența unor dispoziții din prezenta convenție, contractul de transport este guvernat de legea statului ales de părți.

2. În lipsa alegerii, dreptul aplicabil este acela al statului cu care contractul de transport prezintă legăturile cele mai strânse.

3. Se presupune că contractul de transport prezintă legăturile cele mai strânse cu statul în care se află sediul principal al transportatorului în momentul încheierii contractului, dacă portul de încărcare sau locul de luare în primire ori portul de descărcare sau locul de livrare ori sediul principal al expeditorului se găsește, de asemenea, în acel stat. Dacă sediul principal al transportatorului nu se află pe uscat și acesta a încheiat contractul de transport la bordul navei sale, se presupune că contractul prezintă legăturile cele mai strânse cu statul în care nava este înregistrată sau al cărui pavilion îl arborează, dacă portul de încărcare sau locul de luare în primire ori portul de descărcare sau locul de livrare ori sediul principal al expeditorului se află, de asemenea, în statul respectiv.

4. Dreptul statului în care se găsesc mărfurile guvernează garanția reală de care beneficiază transportatorul pentru creanțele prevăzute la art. 10 paragraful 1.

## CAPITOLUL IX

### Declarații referitoare la domeniul de aplicare

#### ARTICOLUL 30

##### Transporturi pe anumite căi navigabile

1. Orice stat poate, în momentul semnării prezentei convenții, al ratificării, al acceptării, al aprobării sale sau al aderării la aceasta, să declare că nu va aplica prezenta convenție la contractele referitoare la transporturi al căror parcurs împrumută anumite căi navigabile situate pe teritoriul său, nesupuse unui regim internațional referitor la

navigație și care nu constituie legătură între astfel de căi navigabile internaționale. Totuși, o astfel de declarație nu poate menționa totalitatea căilor navigabile principale ale statului respectiv.

2. Dacă contractul de transport are ca obiect transportul mărfurilor fără transbordare, efectuat atât pe căi navigabile nementionate în declarația prevăzută la paragraful 1 din prezentul articol, cât și pe căile navigabile menționate în această declarație, prezenta convenție este de asemenea aplicabilă acestui contract, cu excepția cazului în care distanța de parcurs pe aceste din urmă căi este cea mai lungă.

3. Dacă s-a dat o declarație în conformitate cu paragraful 1 din prezentul articol, orice alt stat contractant poate să declare că nici el nu va aplica dispozițiile prezentei convenții la contractele prevăzute în această declarație. Declarația făcută conform prezentului paragraf va avea efect din momentul intrării în vigoare a convenției pentru statul care a dat o declarație în conformitate cu paragraful 1, dar cel mai devreme în momentul intrării în vigoare a convenției pentru statul care a dat o declarație în conformitate cu prezentul paragraf.

4. Declarațiile prevăzute la paragrafele 1 și 3 din prezentul articol pot fi retrase, în totalitate sau parțial, în orice moment, printr-o notificare în acest scop către depozitar, indicând data la care rezerva va înceta să aibă efect. Retragerea acestor declarații nu are efect asupra contractelor deja încheiate.

#### ARTICOLUL 31

##### Transporturi naționale sau gratuite

Orice stat poate, în momentul semnării prezentei convenții, al ratificării, al acceptării, al aprobării, al aderării la aceasta sau oricând după aceasta, să declare că va aplica și el prezenta convenție:

a) contractelor de transport conform cărora portul de încărcare sau locul de luare în primire și portul de descărcare sau locul de livrare sunt situate pe teritoriul său;

b) prin derogare de la art. 1 paragraful 1, unor transporturi gratuite.

#### ARTICOLUL 32

##### Reglementări regionale referitoare la răspundere

1. În momentul semnării prezentei convenții, al ratificării, al acceptării, al aprobării, al aderării la aceasta sau oricând după aceasta, orice stat poate să declare că, pentru transporturile de mărfuri efectuate între porturi de încărcare sau locuri de luare în primire și porturi de descărcare sau locuri de livrare situate fie amândouă pe propriul său teritoriu, fie pe teritoriul său și pe teritoriul unui stat care a dat aceeași declarație, transportatorul nu răspunde pentru prejudiciile cauzate de un act sau de o omisiune comisă de către conducătorul navei, de către pilot sau orice altă persoană din serviciul navei ori al unui împingător sau remorcher, în cazul conducerii nautice sau al formării ori al dizolvării unui convoi împins sau remorcat, cu condiția ca transportatorul să fi îndeplinit obligațiile referitoare la echipaj, prevăzute la art. 3 paragraful 3, cu excepția cazului în care actul sau omisiunea rezultă dintr-o intenție de a provoca paguba sau dintr-un comportament riscant și cu conștiința că o astfel de pagubă se va produce, probabil, oricum.

2. Reglementarea referitoare la răspundere, prevăzută la paragraful 1, intră în vigoare între două state contractante în momentul intrării în vigoare a prezentei convenții în al doilea stat care a dat aceeași declarație. Dacă un stat dă

această declarație după ce prezenta convenție a intrat în vigoare pentru el, reglementarea referitoare la răspundere, prevăzută la paragraful 1, intră în vigoare în prima zi a lunii care urmează expirării unui termen de 3 luni calculat de la data notificării declarației către depozitar. Reglementarea referitoare la răspundere este aplicabilă numai contractelor de transport semnate după intrarea sa în vigoare.

3. O declarație dată conform paragrafului 1 poate fi retrasă oricând printr-o notificare către depozitar. În caz de retragere, reglementarea referitoare la răspundere, prevăzută la paragraful 1, va înceta a mai avea efect în prima zi a lunii ce urmează notificării sau într-un moment ulterior indicat în notificare. Retragerea nu se aplică contractelor de transport semnate înainte ca reglementarea referitoare la răspundere să-și fi încetat efectul.

## CAPITOLUL X

### Dispoziții finale

#### ARTICOLUL 33

##### Semnare, ratificare, acceptare, aprobare, aderare

1. Prezenta convenție este deschisă timp de un an semnării de către toate statele, la sediul depozitarului. Termenul de semnare începe la data la care depozitarul constată că toate textele autentice ale prezentei convenții sunt disponibile.

2. Statele pot deveni părți la prezenta convenție:

a) semnând-o fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării;

b) semnând-o sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării ulterioare, apoi ratificând-o, acceptând-o sau aprobând-o;

c) aderând la aceasta după data limită de semnare.

3. Instrumentele de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare sunt depuse la depozitar.

#### ARTICOLUL 34

##### Intrarea în vigoare

1. Prezenta convenție intră în vigoare în prima zi din luna următoare expirării unui termen de 3 luni calculat de la data la care 5 state au semnat prezenta convenție fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării sau și-au depus la depozitar instrumentele de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare.

2. Pentru statul care va semna prezenta convenție fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării ori va depune la depozitar instrumentele de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare după intrarea în vigoare a prezentei convenții, aceasta intră în vigoare în prima zi a lunii următoare expirării unui termen de 3 luni de la data semnării fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării ori a depunerii instrumentelor de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare.

#### ARTICOLUL 35

##### Denunțare

1. Prezenta convenție poate fi denunțată de către un stat parte la expirarea termenului de un an, socotit de la data la care aceasta a intrat în vigoare pentru statul respectiv.

2. Notificarea denunțării se depune la depozitar.

3. Denunțarea își va produce efectul în prima zi a lunii următoare expirării unui termen de un an începând de la data depunerii notificării de denunțare sau după un termen mai lung menționat în notificarea denunțării.

## ARTICOLUL 36

**Revizuire și amendare**

La cererea a cel puțin o treime din numărul statelor contractante ale prezentei convenții, depozitarul convoacă o conferință a statelor contractante având ca obiect revizuirea sau amendarea prezentei convenții.

## ARTICOLUL 37

**Revizuirea sumelor limitelor și a unității de cont**

1. În pofida dispozițiilor art. 36, în cazul în care se pune revizuirea sumelor fixate la art. 20 paragraful 1 sau înlocuirea unității definite la art. 28 cu altă unitate, depozitarul, la cererea cel puțin a unei părți din numărul statelor părți la prezenta convenție, înaintează propunerea tuturor membrilor Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite, Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin și Comisiei Dunării, precum și tuturor statelor contractante și convoacă o conferință având ca unic obiect revizuirea sumelor stabilite la art. 20 paragraful 1 sau înlocuirea unității definite la art. 28 cu o altă unitate.

2. Conferința este convocată cel mai devreme după un termen de 6 luni începând de la data transmiterii propunerii.

3. Toate statele contractante ale prezentei convenții au dreptul să participe la conferință, indiferent dacă sunt sau nu sunt membre ale organizațiilor menționate la paragraful 1.

4. Amendamentele sunt adoptate cu o majoritate de două treimi din numărul statelor contractante ale prezentei convenții, reprezentate la conferință și participante la vot, sub rezerva ca cel puțin jumătate din numărul statelor contractante ale prezentei convenții să fie reprezentate la vot.

5. În decursul consultațiilor referitoare la amendarea sumelor stabilite la art. 20 paragraful 1, conferința ține cont de învățămintele trase din evenimentele care au produs pagube și mai ales de amploarea pagubelor astfel produse, de modificările valorii monetare și de incidența amendamentului avut în vedere asupra cheltuielilor de asigurare.

6. a) Modificarea sumelor în conformitate cu prezentul articol poate interveni cel mai devreme după un termen de 5 ani calculat din ziua deschiderii pentru semnare a prezentei convenții și cel mai devreme după un termen de 5 ani calculat din ziua intrării în vigoare a unei modificări intervenite anterior conform prezentului articol.

b) O sumă nu poate fi mărită astfel încât să depășească suma corespunzătoare limitelor maxime de răspundere stabilite prin prezenta convenție, majorate cu 6% pe an, calculate conform principiului dobânzilor compuse, cu începere din ziua deschiderii prezentei convenții pentru semnare.

c) O sumă nu poate fi mărită astfel încât să depășească suma corespunzătoare triplului limitelor maxime de răspundere stabilite de prezenta convenție.

7. Depozitarul notifică tuturor statelor contractante orice amendament adoptat conform paragrafului 4. Amendamentul este considerat acceptat după un termen de 18 luni de la ziua notificării, cu condiția ca pe parcursul acestui termen cel puțin o parte din numărul statelor care erau state contractante în momentul deciziei referitoare la amendament să îl fi informat pe depozitar că nu acceptă amendamentul respectiv; în acest caz, amendamentul este respins și nu intră în vigoare.

8. Un amendament considerat acceptat conform paragrafului 7 intră în vigoare la 18 luni de la acceptarea sa.

9. Toate statele contractante sunt obligate la amendament, cu condiția ca ele să nu denunțe prezenta convenție conform art. 35, și cel mai târziu cu 6 luni înainte de

intrarea în vigoare a amendamentului. Denunțarea își produce efectele la intrarea în vigoare a amendamentului.

10. Dacă un amendament a fost adoptat, dar termenul de 18 luni prevăzut pentru acceptare nu s-a scurs, un stat care devine stat contractant în cursul acestui termen se obligă la amendament dacă acesta intră în vigoare. Un stat care devine stat contractant după acest termen este obligat la un amendament acceptat conform paragrafului 7. În cazurile citate în prezentul paragraf, un stat este obligat la un amendament de la intrarea sa în vigoare sau din momentul în care prezenta convenție intră în vigoare pentru acest stat, dacă aceasta intervine ulterior.

## ARTICOLUL 38

**Depozitar**

1. Prezenta convenție va fi depusă la Guvernul Republicii Ungaria.

2. Depozitarul:

a) va comunica tuturor statelor care au participat la Conferința diplomatică de adoptare a Convenției de la Budapesta privind contractul de transport de mărfuri în navigația interioară prezenta convenție, în versiunea lingvistică oficială care nu era încă disponibilă în timpul conferinței, în vederea verificării acesteia;

b) va informa toate statele prevăzute la lit. a) despre toate propunerile de amendare a textului comunicat conform lit. a);

c) va constata data la care toate versiunile lingvistice oficiale ale prezentei convenții au fost puse în conformitate și urmează a fi considerate autentice;

d) va comunica tuturor statelor prevăzute la lit. a) data constatată conform lit. c);

e) va remite tuturor statelor care au fost invitate la Conferința diplomatică de adoptare a Convenției de la Budapesta privind contractul de transport de mărfuri în navigația interioară și celor care au semnat prezenta convenție sau care au aderat la aceasta copii certificate conforme prezentei convenții;

f) informează toate statele care au semnat prezenta convenție sau au aderat la aceasta;

(i) cu privire la orice semnătură nouă, orice notificare, precum și orice declarație, cu indicarea datei semnării, a notificării sau a declarației;

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

(iii) cu privire la orice denunțare a prezentei convenții, cu indicarea datei la care aceasta își produce efectul;

(iv) cu privire la orice amendament decis conform art. 36 și 37 din prezenta convenție, cu indicarea datei intrării în vigoare.

(v) cu privire la orice comunicare solicitată printr-o dispoziție a prezentei convenții.

3. După intrarea în vigoare a prezentei convenții depozitarul transmite secretarului Națiunilor Unite o copie certificată conformă a prezentei convenții, în vederea înregistrării și publicării în conformitate cu art. 102 din Carta Națiunilor Unite.

Întocmită la Budapesta la 22 iunie 2001, într-un exemplar original ale cărui texte în limbile germană, engleză, franceză, olandeză și rusă sunt în mod egal autentice.

Drept care, plenipotențiarilor subsemnați, autorizați corespunzător în acest scop de guvernele lor, au semnat prezenta convenție.

## PREȘEDINTELE ROMÂNIEI

## D E C R E T

**privind promulgarea Legii pentru ratificarea Convenției de la Budapesta privind contractul de transport de mărfuri în navigația interioară (CMNI), adoptată la Conferința diplomatică organizată în comun de Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin, Comisia Dunării și Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU), care s-a desfășurat la Budapesta în perioada 25 septembrie—3 octombrie 2000**

În temeiul prevederilor art. 77 alin. (1) și ale art. 100 alin. (1) din Constituția României, republicată,

**Președintele României d e c r e t e a z ă:**

Articol unic. — Se promulgă Legea pentru ratificarea Convenției de la Budapesta privind contractul de transport de mărfuri în navigația interioară (CMNI), adoptată la Conferința diplomatică organizată în comun de Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin, Comisia Dunării și

Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU), care s-a desfășurat la Budapesta în perioada 25 septembrie—3 octombrie 2000, și se dispune publicarea acestei legi în Monitorul Oficial al României, Partea I.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI  
**ION ILIESCU**

București, 17 noiembrie 2003.  
Nr. 769.

## D E C I Z I I A L E C U R Ţ I I C O N S T I T U Ţ I O N A L E

## CURTEA CONSTITUŢIONALĂ

**D E C I Z I A Nr. 416**  
**din 11 noiembrie 2003**

**referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 119 alin. (3) din Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale, republicată, cu modificările ulterioare**

Costică Bulai	— președinte
Nicolae Cochinescu	— judecător
Constantin Doldur	— judecător
Kozsokár Gábor	— judecător
Lucian Stângu	— judecător
Ioan Vida	— judecător
Paula C. Pantea	— procuror
Mihaela Senia Costinescu	— magistrat-asistent

Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 119 alin. (3) din Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale, republicată, cu modificările ulterioare, excepție ridicată de Societatea Comercială „Interoil” — S.A. din Oradea în Dosarul nr. 2.264/R/COM/2003 al Tribunalului Bihor — Secția comercială și contencios administrativ.

La apelul nominal lipsesc părțile, față de care procedura de citare este legal îndeplinită.

Reprezentantul Ministerului Public pune concluzii de respingere a excepției de neconstituționalitate a art. 119 alin. (3) din Legea nr. 31/1990 ca fiind neîntemeiată, arătând că autorizarea de către instanță a convocării adunării generale la cererea acționarilor reprezentând a zecea parte din capitalul social sau o cotă mai mică, dacă în actul constitutiv se prevede astfel, nu afectează dreptul de proprietate al

societății comerciale, drept consacrat de art. 44 și 136 din Constituția României, republicată.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, reține următoarele:

Prin Încheierea din 22 aprilie 2003, pronunțată în Dosarul nr. 2.264/R/COM/2003, **Tribunalul Bihor — Secția comercială și contencios administrativ a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 119 alin. (3) din Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale, republicată, cu modificările ulterioare**, excepție ridicată de Societatea Comercială „Interoil” — S.A. din Oradea.

**În motivarea excepției de neconstituționalitate** autoarea arată că aplicarea prevederilor art. 119 din Legea nr. 31/1990 încalcă principiul potrivit căruia nimeni nu poate fi privat în mod arbitrar de dreptul său de proprietate și determină o limitare a drepturilor constituționale referitoare la egala ocrotire a proprietății, permițând o imixtiune nejustificată în treburile interne ale societății comerciale. Sub acest aspect, se susține că textul de lege criticat contravine art. 49 din Constituție, restrângerea exercițiului drepturilor constituționale nefiind justificată de existența vreunei situații prevăzute în ipoteza normei constituționale.

**Tribunalul Bihor – Secția comercială și contencios administrativ** apreciază că dispozițiile art. 119 alin. (3) din Legea nr. 31/1990 sunt constituționale, astfel încât excepția ridicată este neîntemeiată.

Potrivit dispozițiilor art. 24 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, republicată, încheierea de sesizare a fost comunicată președinților celor două Camere ale Parlamentului, precum și Guvernului, pentru a-și formula punctele de vedere cu privire la excepția de neconstituționalitate ridicată.

**Președintele Camerei Deputaților** arată că simpla autorizare dată de instanță convocării adunării generale de către acționarii reprezentând zece procente din capitalul social nu este prin ea însăși o măsură care să afecteze patrimoniul societății comerciale. Dacă o asemenea decizie urmează a fi luată în adunarea generală, ea va aparține exclusiv acționarilor societății, în condițiile legii și ale actului constitutiv al societății, iar nu instanței judecătorești. De altfel, art. 119 alin. (3) din Legea nr. 31/1990 vine să ocrotească dreptul de proprietate al acționarilor, adunarea generală fiind organul de decizie al societății prin care acționarii își exercită dreptul de a controla activitatea administratorilor.

Așa fiind, se apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată.

**Guvernul** reține că prin textul de lege criticat nu se impun obligații adunării generale sau administratorilor și nu poate fi pusă în discuție vreo imixtiune în treburile interne ale societății comerciale. Prin urmare, nu se încalcă prevederile constituționale cuprinse în art. 41 și 135, referitoare la ocrotirea proprietății private, deoarece legiuitorul nu se substituie adunării generale, aceasta fiind singura care poate decide, cu majoritatea voturilor acționarilor, asupra chestiunilor legate de administrarea societății comerciale.

De asemenea, nu există nici o restrângere a drepturilor sau libertăților potrivit art. 49 din Constituție, ci, dimpotrivă, textul are în vedere acordarea posibilității pentru o parte a acționarilor de a-și exercita drepturile ce decurg din calitatea de proprietari asupra unei părți a capitalului social.

**Președintele Senatului** nu a comunicat punctul său de vedere cu privire la excepția de neconstituționalitate.

#### CURTEA,

examinând încheierea de sesizare, punctele de vedere ale președintelui Camerei Deputaților și Guvernului, raportul întocmit de judecătorul-raportor, concluziile procurorului, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și dispozițiile Legii nr. 47/1992, reține următoarele:

Curtea Constituțională este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituția României, republicată, ale art. 1 alin. (1), ale art. 2, 3, 12 și 23 din Legea nr. 47/1992, republicată, să soluționeze excepția de neconstituționalitate cu care a fost sesizată.

Obiectul excepției de neconstituționalitate îl constituie art. 119 alin. (3) din Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 33 din 29 ianuarie 1998, modificat prin art. IX din Legea nr. 161/2003 privind unele măsuri pentru asigurarea transparenței în exercitarea demnităților publice, a funcțiilor publice și în mediul de afaceri, prevenirea și sancționarea corupției, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 279 din 21 aprilie 2003. Textul de lege criticat are următorul conținut:

— Art. 119 alin. (3): „*Dacă administratorii nu convoacă adunarea generală, instanța de la sediul societății va putea autoriza, cu citarea administratorilor și în conformitate cu art. 331–339 din Codul de procedură civilă, convocarea*

*adunării generale de către persoanele care îndeplinesc condițiile prevăzute la alin. (1). Prin aceeași încheiere instanța va stabili data de referință prevăzută de art. 122 alin. (2), data ținerii adunării generale și, dintre acționari, persoana care o va prezida.*”

Autoarea excepției susține că dispozițiile legale criticate încalcă prevederile art. 1 alin. (3), art. 41 alin. (1) și (2), art. 49, art. 135 alin. (1) și (6) din Constituția României, care, ulterior sesizării, a fost modificată și completată prin Legea de revizuire nr. 429/2003, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 758 din 29 octombrie 2003, republicată de Consiliul Legislativ, în temeiul art. 152 din Constituție, în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 767 din 31 octombrie 2003, cu reactualizarea denumirilor și dându-se textelor o nouă numerotare. După republicare, textele constituționale invocate au numerotarea și conținutul următoare:

— Art. 1 alin. (3): „*România este stat de drept, democratic și social, în care demnitatea omului, drepturile și libertățile cetățenilor, libera dezvoltare a personalității umane, dreptatea și pluralismul politic reprezintă valori supreme, în spiritul tradițiilor democratice ale poporului român și idealurilor Revoluției din decembrie 1989, și sunt garantate.*”;

— Art. 44 alin. (1) și (2): „*(1) Dreptul de proprietate, precum și creanțele asupra statului, sunt garantate. Conținutul și limitele acestor drepturi sunt stabilite de lege.*

*(2) Proprietatea privată este garantată și ocrotită în mod egal de lege, indiferent de titular. Cetățenii străini și apatrizii pot dobândi dreptul de proprietate privată asupra terenurilor numai în condițiile rezultate din aderarea României la Uniunea Europeană și din alte tratate internaționale la care România este parte, pe bază de reciprocitate, în condițiile prevăzute prin lege organică, precum și prin moștenire legală.*”;

— Art. 53: „*(1) Exercițiul unor drepturi sau al unor libertăți poate fi restrâns numai prin lege și numai dacă se impune, după caz, pentru: apărarea securității naționale, a ordinii, a sănătății ori a moralei publice, a drepturilor și a libertăților cetățenilor; desfășurarea instrucției penale; prevenirea consecințelor unei calamități naturale, ale unui dezastru ori ale unui sinistru deosebit de grav.*

*(2) Restrângerea poate fi dispusă numai dacă este necesară într-o societate democratică. Măsura trebuie să fie proporțională cu situația care a determinat-o, să fie aplicată în mod nediscriminatoriu și fără a aduce atingere existenței dreptului sau a libertății.*”;

— Art. 136 alin. (5): „*Proprietatea privată este inviolabilă, în condițiile legii organice.*”

Examinând excepția de neconstituționalitate, Curtea Constituțională reține că, în condițiile în care înființarea unei societăți comerciale nu constituie un scop în sine — existența acesteia, ca subiect de drept, găsindu-și justificare exclusiv prin prisma activității lucrative pe care este ținută să o desfășoare —, interesul general al societății impune și justifică intervenția autorității judecătorești, la solicitarea unora dintre acționarii respectivei societăți, pentru deblocarea și reluarea activității sale, întreruptă din cauza lipsei de diligență sau a relei-credințe a unora dintre reprezentanții conducerii sau a celorlalți acționari.

Acestui interes general îi dă expresie textul de lege criticat, care instituie competența instanței judecătorești de a autoriza convocarea adunării generale, în măsura în care persoanele abilitate nu fac acest lucru. Această posibilitate conferită de lege este condiționată de nerespectarea dispozițiilor prevăzute de alin. (1) al art. 119, referitoare la obligația administratorilor de a da curs cererii de convocare a adunării generale, solicitare care cuprinde dispoziții ce intră în atribuțiile adunării și care aparține acționarilor

reprezentând a zecea parte din capitalul social sau o cotă mai mică, dacă în actul constitutiv se prevede astfel.

Pe de altă parte, art. 119 alin. (3) din Legea nr. 31/1990 prevede că instanța judecătorească poate hotărî prin încheiere doar în ceea ce privește convocarea adunării generale, stabilirea datei de referință pentru acționarii îndreptățiți să fie înștiințați și să voteze în cadrul adunării generale, a datei ținerii adunării generale, precum și referitor la desemnarea dintre acționari a persoanei care o va prezida. Prin urmare, intervenția instanței, dincolo de deblocarea activității societății comerciale, la cererea unora dintre acționari, nu permite nici o imixtiune în activitatea

internă a societății, aceasta urmând a se realiza în deplină concordanță cu principiul autonomiei de decizie a organelor de conducere, care rămân libere a hotărî cu privire la operațiunile comerciale întreprinse de agentul economic, în condițiile legii.

Așa fiind, Curtea constată că textul de lege criticat nu încalcă prevederile constituționale ale art. 44 și 136, referitoare la dreptul de proprietate privată, și nici dispozițiile art. 53 din Legea fundamentală, întrucât nu se poate reține existența unei restrângeri neproporționale cu situația care a determinat-o, care este aplicată în mod discriminatoriu sau care aduce atingere existenței vreunui drept.

Pentru considerentele expuse mai sus, în temeiul art. 146 lit. d) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, al art. 1, 2, 3, art. 13 alin. (1) lit. A.c), precum și al art. 23 și art. 25 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, republicată,

#### CURTEA

În numele legii

#### DECIDE:

Respinge excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 119 alin. (3) din Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale, republicată, cu modificările ulterioare, excepție ridicată de Societatea Comercială „Interoil” — S.A. din Oradea în Dosarul nr. 2.264/R/COM/2003 al Tribunalului Bihor — Secția comercială și contencios administrativ.

Definitivă și obligatorie.

Pronunțată în ședința publică din data de 11 noiembrie 2003.

PREȘEDINTE,  
prof. univ. dr. **COSTICĂ BULAI**

Magistrat-asistent,  
**Mihaela Senia Costinescu**

---

---

#### 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 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București  
(alocat numai persoanelor juridice bugetare).

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,  
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 411.97.54, tel./fax 410.77.36.

Tiparul : Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, tel. 490.65.52, 335.01.11/2178 și 402.21.78,  
E-mail: marketing@ramo.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro

---