

**CONTRACTUL DE TRANSPORT RUTIER INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI  
PRIN PRISMA CONVENȚIEI DE LA GENEVA DIN 19 MAI 1956****Lilia GRIBINCEA***Catedra Drept Internațional și Drept al Relațiilor Economice Externe*

The contract of carriage shall be confirmed by the making out of a consignment note. The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), Geneva, 19 May 1956.

The consignment note shall be made out in three original copies signed by the sender and by the carrier. These signatures may be printed or replaced by the stamps of the sender and the carrier if the law of the country in which the consignment note has been made out so permits. The first copy shall be handed to the sender, the second shall accompany the goods and the third shall be retained by the carrier.

Contractul de transport rutier internațional de mărfuri cunoaște o reglementare largă pe plan internațional. Reglementarea cadru în domeniu o constituie Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR) [1], adoptată la Geneva la 19 mai 1956 (în continuare – Convenția de la Geneva) [2], modificată prin Protocolul din 5 iunie 1978. În conformitate cu prevederile art.43, Convenția a intrat în vigoare la 2 iulie 1961. În prezent sunt părți la Convenția de la Geneva 55 de state [3].

Cadrul juridic se completează cu:

- Convenția vamală referitoare la transportul internațional al mărfurilor sub acoperirea carnetelor T.I.R., adoptată la Geneva la 15 ianuarie 1959 și renegociată la 14 noiembrie 1975 [4];
- Convenția asupra circulației rutiere, încheiată la Viena la 8 decembrie 1968, completată prin Acordul European încheiat la Geneva la 1 mai 1971 [5];
- Convenția vamală relativă la carnetul A.T.A. pentru admiterea temporară a mărfurilor, încheiată la Bruxelles la 6 decembrie 1961;
- Convenția referitoare la admiterea temporară, adoptată la Istanbul la 26 iunie 1990.

Republica Moldova a semnat mai multe acorduri bilaterale în domeniul transportului rutier. Cu titlu de exemplu, menționăm: Acord între Guvernul Republicii Moldova și Guvernul României în domeniul transporturilor rutiere din 28.10.92 [6]; Acord între Guvernul Republicii Moldova și Guvernul Regatului Danemarcei privind transportul internațional rutier de pasageri și mărfuri din 21.01.1994 [7]; Acord între Guvernul Republicii Moldova și Guvernul Germaniei privind transportul internațional rutier de pasageri și mărfuri din 11.10.1995 [8]; Acord între Guvernul Republicii Moldova și Guvernul Regatului Belgiei privind transportul rutier din 21.05.1996; Acord între Guvernul Republicii Moldova și Regatul Țărilor de Jos privind transportul internațional rutier din 29.10.1996 [9]; Acord între Guvernul Republicii Moldova și Consiliul Federal Elvețian privind transporturile rutiere internaționale de pasageri și mărfuri din 26.05.1996 [10] etc.

În Uniunea Europeană a fost elaborat Regulamentul CE nr.1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri [11] (în continuare - Regulamentul 1072/2009). Acest Regulament se aplică tuturor transporturilor internaționale pe teritoriul Uniunii Europene, în scopul de a garanta un cadru coerent pentru transportul rutier internațional de mărfuri. Transporturile efectuate dinspre statele membre către țări terțe continuă să fie reglementate în mare parte de acorduri bilaterale între statele membre și respectivele țări terțe. În consecință, Regulamentul nu se aplică secțiunii deplasării efectuate pe teritoriul statului membru de încărcare sau de descărcare, atâta timp cât nu au fost încheiate acordurile necesare dintre Uniunea Europeană și țările terțe respective. Cu toate acestea, Regulamentul se aplică pe teritoriul unui stat membru tranzitat.

Deoarece în prezentul articol analizăm contractul de transport rutier internațional de mărfuri și nu transportul rutier internațional, ne vom referi la prevederile Convenției de la Geneva.

Potrivit art.1, pct.1, al Convenției de la Geneva, aceasta se aplică oricărui contract de transport de mărfuri pe șosele cu vehicule, când locul primirii mărfii și locul prevăzut pentru eliberare, așa cum sunt indicate în

contract, sunt situate în două țări diferite, dintre care cel puțin una este țară contractantă, independent de domiciliul și de naționalitatea participanților la contract.

Convenția de la Geneva stabilește, în art.1, pct.5, că părțile contractante se obligă să nu aducă nici o modificare Convenției prin acorduri speciale încheiate între două sau mai multe dintre ele, putându-se, totuși, scoate de sub prevederile ei micul trafic de frontieră sau autorizarea folosirii scrisorii de trăsură reprezentative a mărfii în transporturile efectuate exclusiv pe teritoriile lor.

După cum rezultă din prevederile Convenției de la Geneva, aplicarea acesteia impune întrunirea următoarelor condiții [12]:

- *Să fie încheiat un contract de transport de mărfuri pe șosele cu vehicule*, așa cum acestea sunt definite în art.4 al Convenției asupra circulației rutiere din 19 septembrie 1949 [13], conform căruia prin vehicule se înțelege automobilele, vehiculele articulare, remorcile și semiremorcile.

- *Contractul trebuie să fie internațional și cu titlu oneros*. Pentru determinarea caracterului internațional al contractului este relevant ca locul primirii mărfii și locul prevăzut pentru eliberare să fie situate în două țări diferite. Este suficient ca numai una dintre cele două țări – țara de predare a mărfii sau țara în care se eliberează marfa – să fie semnatară a Convenției de la Geneva, pentru ca dispozițiile ei să fie aplicabile. Nu prezintă importanță domiciliul sau naționalitatea părților la contractul de transport, acesta păstrându-și caracterul internațional, chiar dacă părțile contractante au sediile pe teritoriul aceluiași stat.

Pentru deplasarea mărfurilor căraușul are dreptul să primească, iar expeditorul (sau destinatarul) este obligat să plătească un tarif de transport, stabilit în contractul de transport.

Potrivit art.41, este nulă și fără nici un efect orice stipulație care ar deroga, direct sau indirect, de la dispozițiile Convenției. Nulitatea unor astfel de stipulații nu atrage nulitatea celorlalte prevederi ale contractului. În special vor fi nule toate clauzele prin care s-ar ceda transportatorului beneficiul asigurării mărfii sau orice altă clauză similară, ca și orice clauză care schimbă sarcina probei.

Contractul de transport rutier internațional de mărfuri este acordul în baza căruia o persoană, numită cărauș, se obligă să transporte pe cale rutieră, cu titlu oneros și cu vehicule adecvate, în interiorul termenului stabilit, marfa preluată de la expeditor și să o livreze destinatarului indicat de expeditor, pe teritoriul altui stat decât cel unde a fost preluată marfa.

Contractului de transport rutier internațional de mărfuri îi sunt specifice caracterele juridice ale oricărui contract de transport. Sunt necesare unele precizări referitoare la *caracterul real* sau *consensual* al contractului. Articolul 6 al Convenției de la Geneva, care menționează datele necesare de a fi incluse în scrisoarea de trăsură, enumeră distinct data și locul întocmirii scrisorii de trăsură și data și locul primirii mărfii. Din aceste prevederi, dar și din ansamblul dispozițiilor Convenției de la Geneva nu rezultă necesitatea predării mărfii către transportator ca o condiție pentru încheierea contractului, fapt ce ne permite să concluzionăm, ca și alți autori [14], că contractul de transport rutier internațional de mărfuri are caracter consensual.

În privința încheierii contractului de transport rutier internațional de mărfuri, precizăm că, în conformitate cu art.4 al Convenției de la Geneva, proba contractului de transport se face prin scrisoare de trăsură. Absența, neregularitatea sau pierderea scrisorii de trăsură nu afectează nici existența, nici valabilitatea contractului de transport, care rămâne supus dispozițiilor Convenției. Din această reglementare rezultă că scrisoarea de trăsură este necesară *ad probationem*, iar nu *ad validitatem*.

Potrivit art.5, scrisoarea de trăsură se întocmește în trei exemplare originale, semnate de expeditor și de transportator, semnăturile putând fi imprimare sau înlocuite prin ștampilele expeditorului și transportatorului, dacă legislația țării în care este întocmită scrisoarea de trăsură o permite. Primul exemplar se trimite expeditorului, al doilea însoțește marfa, iar al treilea se reține de transportator. În cazul în care marfa trebuie să fie încărcată în vehicule diferite sau dacă este vorba de diferite feluri de marfă ori de loturi distincte, expeditorul sau transportatorul are dreptul să ceară întocmirea de scrisori de trăsură pentru fiecare vehicul folosit sau pentru fiecare fel de marfă ori lot de mărfuri.

Scrisoarea de trăsură este întocmită de expeditor, care, potrivit art.7, va răspunde pentru toate cheltuielile și daunele pricinuite transportatorului din cauza inexactității sau insuficienței mențiunilor înscrise.

Dacă, la cererea expeditorului, transportatorul înscrie în scrisoarea de trăsură mențiunile obligatorii, se consideră, până la proba contrarie, că acesta a acționat în contul expeditorului.

Dacă scrisoarea de trăsură nu conține mențiunea că transportul este supus regimului stabilit prin Convenția de la Geneva, transportatorul răspunde pentru toate cheltuielile și daunele pe care le-ar suporta persoana, care are dreptul să dispună asupra mărfii datorită acestei omisiuni.

Sub aspectul forței probante, art.9 stabilește că scrisoarea de trăsură face dovada, până la proba contrară, a condițiilor contractului și a primirii mărfii de către transportator. În absența înscrierii în scrisoarea de trăsură a rezervelor motivate ale transportatorului, există prezumția că marfa și ambalajul ei erau în stare aparent bună la momentul primirii de către transportator și că numărul de colete, marcajele și numerele lor erau conforme cu mențiunile din scrisoarea de trăsură.

După cum rezultă din art.6 al Convenției de la Geneva, scrisoarea de trăsură trebuie să conțină *mențiuni obligatorii, circumstanțiale și facultative*.

Din categoria *mențiunilor obligatorii* fac parte:

- a) locul și data întocmirii scrisorii de trăsură;
- b) numele și adresa expeditorului;
- c) numele și adresa transportatorului;
- d) locul și data primirii mărfii și locul prevăzut pentru eliberarea acesteia;
- e) numele și adresa destinatarului;
- f) denumirea curentă a naturii mărfii și felul ambalajului, iar pentru mărfurile periculoase – denumirea lor general recunoscută;
- g) numărul coletelor, marcajele speciale și numerele lor;
- h) greutatea brută sau cantitatea altfel exprimată a mărfii;
- i) cheltuielile aferente transportului (preț de transport, cheltuieli accesorii, taxe de vamă și alte cheltuieli survenite de la încheierea contractului și până la eliberare);
- j) instrucțiunile necesare pentru formalitățile de vamă și altele;
- k) indicația că transportul este supus regimului stabilit prin Convenția de la Geneva și nici unei alte clauze contrare.

După caz, scrisoarea de trăsură trebuie să conțină și următoarele *mențiuni circumstanțiale*:

- a) interzicerea transbordării;
- b) cheltuielile pe care expeditorul le ia asupra sa;
- c) totalul sumelor ramburs de perceput la eliberarea mărfii;
- d) valoarea declarată a mărfii și suma care reprezintă interesul special la eliberare;
- e) instrucțiunile expeditorului către transportator cu privire la asigurarea mărfii;
- f) termenul convenit în care transportul trebuie să fie efectuat;
- g) lista documentelor remise transportatorului.

Părțile pot insera în scrisoarea de trăsură orice alte indicații pe care le consideră utile și care vor fi considerate *mențiuni facultative*. Totuși, mențiunile inserate de părți nu pot deroga de la prevederile Convenției de la Geneva, deoarece, conform art.41, este nulă și fără nici un efect orice stipulație care ar deroga, direct sau indirect, de la dispozițiile Convenției. Dar, nulitatea unor astfel de stipulații nu atrage nulitatea celorlalte prevederi ale contractului.

Putem aduce cu titlu de exemplu următoarele mențiuni facultative:

- a) clauza care recunoaște destinatarului dreptul de a dispune de marfă din momentul întocmirii scrisorii de trăsură, dacă expeditorul face o mențiune în acest sens în conformitate cu art.12, pct.3;
- b) clauza privind competența unui tribunal arbitral, cu condiția ca această clauză să prevadă că tribunalul arbitral va aplica dispozițiile Convenției de la Geneva, așa cum prevede art.33;
- c) clauza prin care expeditorul semnalează transportatorului natura exactă a pericolului pe care mărfurile periculoase îl prezintă și îi indică eventualele precauții care trebuie luate, astfel cum este stabilit în art.22;
- d) clauza care prevede cui revine obligația de încărcare a mărfii.

În baza contractului de transport rutier internațional de mărfuri, **expeditorul are următoarele obligații:**

- **Obligația de ambalare a mărfii.** Deși această obligație nu este prevăzută expres de Convenția de la Geneva, ea rezultă din prevederile art.10, care stabilește răspunderea expeditorului față de transportator pentru daunele pricinuite persoanelor, materialului sau altor mărfuri, precum și pentru cheltuielile cauzate de defectuoșitatea ambalajului mărfii. Expeditorul este exonerat de răspundere în cazul în care defectuoșitatea fiind

aparentă sau cunoscută transportatorului în momentul primirii mărfii, acesta nu a făcut rezervele motivate în scrisoarea de trăsură.

- *Obligația de predare a mărfii.* Așa cum am menționat mai sus, locul și data primirii mărfii constituie una dintre mențiunile obligatorii inserate în scrisoarea de trăsură.

- *Obligația de a suporta cheltuielile de verificare a mărfii.* Această obligație apare în cazul în care expeditorul, conform prevederilor art.8, pct.3, solicită verificarea de către transportator a greutății brute a mărfii sau a cantității acesteia altfel exprimate. Expeditorul poate cere și verificarea conținutului coletelor. Transportatorul este în drept să solicite plata cheltuielilor de verificare. Rezultatul verificărilor se consemnează în scrisoarea de trăsură. S-a remarcat [15] că exercitarea dreptului de a cere verificarea mărfii are drept scop răsturnarea sarcinii probei de la expeditor la transportator sub aspectul greutății mărfii și al conținutului coletelor. În lipsa verificării, scrisoarea de trăsură face dovada (până la proba contrară) numai cu privire la starea aparentă a mărfii și a ambalajului, a numărului coletelor și a marcajelor acestora, nu și cu privire la greutatea mărfii și la conținutul coletelor. În măsura în care transportatorul face rezerve motivate, acceptate de expeditor, scrisoarea de trăsură nu mai face dovada nici măcar în legătură cu aspectele menționate.

- *Obligația de a-l informa pe transportator despre natura exactă a pericolului pe care mărfurile periculoase îl prezintă și să indice eventual precauțiile care trebuie luate.* Această obligație este prevăzută în art.22 al Convenției de la Geneva. Dacă transportul are ca obiect mărfuri periculoase, atunci, conform art.6, în scrisoarea de trăsură trebuie menționată denumirea lor general recunoscută. În situația în care semnalarea caracterului periculos al mărfii nu este menționată în scrisoarea de trăsură, expeditorul poate să facă dovada, prin orice mijloace, că transportatorul a cunoscut caracterul periculos al mărfurilor. Mărfurile periculoase care nu au fost cunoscute de către transportator pot fi, în orice moment și în orice loc, descărcate, distruse sau făcute inofensive de către transportator, fără nici o despăgubire. În plus, expeditorul este răspunzător pentru toate cheltuielile și daunele care rezultă din predarea la transport a acestor mărfuri sau pentru transportul lor.

- *Obligația de încărcare a mărfii.* Această obligație revine expeditorului, dacă părțile au convenit în acest sens. Convenția de la Geneva nu reglementează cui revine obligația de încărcare și descărcare a mărfii. În lipsa unei asemenea reglementări, părțile pot stabili, printr-o mențiune facultativă în scrisoarea de trăsură, căreia dintre ele îi revine această obligație.

- *Obligația de a furniza transportatorului documentele și informațiile necesare îndeplinirii formalităților vamale și altor formalități administrative.* Această obligație rezultă din art.11 al Convenției de la Geneva, potrivit căruia, în vederea îndeplinirii formalităților de vamă și a altora care trebuie făcute înainte de eliberarea mărfii, expeditorul trebuie să anexeze la scrisoarea de trăsură sau să pună la dispoziția transportatorului documentele necesare și să-i furnizeze toate informațiile solicitate. Transportatorul nu este obligat să examineze dacă aceste documente și informații sunt exacte sau suficiente. Expeditorul este răspunzător față de transportator pentru toate daunele care ar putea rezulta din lipsa, insuficiența sau din neregularitatea acestor documente și informații, în afară de cazul în care culpa este a transportatorului. Totuși, transportatorul poartă răspundere ca și un comisionar de consecințele pierderii sau utilizării inexacte a documentelor menționate în scrisoarea de trăsură și care o însoțesc sau care i s-au predat. Convenția limitează, însă, despăgubirea pusă în sarcina lui, menționând că aceasta nu va depăși despăgubirea care ar fi datorată în caz de pierdere a mărfii.

- *Obligația de plată a prețului de transport.* Convenția de la Geneva nu prevede expres cui revine obligația de plată a prețului de transport. Deoarece contractul de transport rutier internațional de mărfuri se încheie între expeditor și transportator, rezultă că această obligație aparține expeditorului. Dar, reieșind din specificul contractului de transport, și anume: că un terț față de contract poate obține drepturi și obligații, s-ar putea ca destinatarului să-i revină obligația de plată a prețului în totalitate sau în parte.

Potrivit prevederilor Convenției de la Geneva, **transportatorul are următoarele obligații:**

- *Obligația de a pune la dispoziția expeditorului vehiculul.* Cărașul trebuie să pună la dispoziția expeditorului vehiculul la data, ora și locul de încărcare, care au fost precizate fie în contract, fie în dispoziția de transport internațional.

- *Obligația de încărcare și descărcare a mărfii din vehicul.* Această obligație incumbă transportatorului doar în situația în care părțile au convenit în acest sens prin contract, deoarece, așa cum am menționat deja, Convenția de la Geneva nu prevede cui revine această obligație. Părțile, însă, pot stipula că obligația de încărcare aparține expeditorului, iar obligația de descărcare aparține destinatarului. În măsura în care părțile

nu au convenit asupra acestui aspect, s-a menționat [16] că se va avea în vedere legea locului încheierii contractului pentru obligația de încărcare, eventual și uzanțele existente la locul de încărcare și, respectiv, legea locului de destinație și uzanțele existente în acest loc pentru obligația de descărcare a mărfii.

- *Obligația de verificare a mărfii.* Potrivit art.8 al Convenției de la Geneva, la primirea mărfii, transportatorul este obligat să verifice exactitatea mențiunilor din scrisoarea de trăsură referitoare la numărul de colete, la marcajul și la numerele lor, precum și starea aparentă a mărfii și a ambalajului ei. Transportatorul nu este obligat să verifice conținutul coletelor. Totuși, la cererea expeditorului, cărașul poate verifica greutatea brută a mărfii sau a cantității acesteia altfel exprimate, precum și conținutul coletelor. În acest caz, cheltuielile de verificare vor fi suportate de expeditor. În situația în care, cu ocazia acestor verificări, s-au depistat unele neconcordanțe între mențiunile din scrisoarea de trăsură (de exemplu, degradarea mărfii sau deteriorarea ambalajului) și situația de fapt, cărașul va informa expeditorul despre aceste constatări. În cazul în care expeditorul va insista ca mărfurile să fie transportate, transportatorul va face o mențiune în scrisoarea de trăsură, în care va expune rezervele sale cu privire la starea aparentă a mărfurilor și ambalajului ei. Aceste rezerve vor angaja expeditorul doar în cazul în care le-a acceptat în mod expres prin semnătura sa pe scrisoarea de trăsură. Într-o atare situație, mărfurile vor fi transportate pe riscul expeditorului, el suportând orice pagubă cauzată de una din rezervele menționate de transportator în scrisoarea de trăsură.

- *Obligația de transportare a mărfii.* Obligația de transportare a mărfii este principala obligație pe care și-o asumă transportatorul. Această obligație presupune ca transportatorul să livreze marfa destinatarului, la locul de destinație convenit prin contract, în interiorul termenului stabilit de părți. Dacă părțile nu au stabilit termenul în care trebuie livrată marfa, cărașul trebuie să o transporte într-un termen rezonabil. Potrivit art.19 al Convenției de la Geneva, se consideră ca fiind rezonabil timpul care în mod rezonabil este acordat unui transportator diligent, ținându-se cont de circumstanțe și, *inter alia*, în cazul unei încărcări parțiale, de timpul necesar pentru asamblarea unei încărcături complete în condiții normale.

- *Obligația de îndeplinire a formalităților vamale și altor formalități administrative.* Conform art.11 al Convenției de la Geneva, îndeplinirea formalităților vamale și altor formalități, care trebuie făcute înainte de eliberarea mărfii, revine transportatorului. Transportatorul va executa această obligație în baza documentelor și informațiilor necesare furnizate de transportator.

- *Obligația de conservare a mărfii.* Transportatorul este obligat să livreze destinatarului marfa așa cum a fost preluată de la expeditor, adică să nu suporte modificări cantitative și calitative. Convenția de la Geneva nu reglementează expres obligația de conservare a mărfii, ea rezultând implicit din prevederile referitoare la răspunderea transportatorului. Potrivit art.17, pct.1, transportatorul este răspunzător pentru pierderea totală sau parțială, ori pentru avariere, produse între momentul primirii mărfii și cel al eliberării acesteia, cât și pentru întârzierea în eliberare.

- *Obligația de predare a mărfii și a scrisorii de trăsură destinatarului.* Obligația dată rezultă din prevederile art.13. După sosirea mărfii la locul prevăzut pentru eliberare, transportatorul trebuie să transmită destinatarului al doilea exemplar al scrisorii de trăsură și să elibereze marfa în schimbul unei dovezi de primire.

- *Obligația de a cere instrucțiuni în cazul unor impedimente la transport sau la livrare.* Conform art.14, dacă executarea contractului în condițiile prevăzute în scrisoarea de trăsură este sau devine imposibilă înainte de sosirea mărfii la locul prevăzut pentru eliberare, transportatorul este obligat să ceară instrucțiuni persoanei care are dreptul să dispună de marfă, adică expeditorului sau destinatarului. Totuși, dacă circumstanțele permit efectuarea transportului în condiții care diferă de cele prevăzute în scrisoarea de trăsură și dacă transportatorul nu a putut să obțină în timp util instrucțiunile de la persoana care are dreptul de a dispune de marfă, el este în drept să ia măsurile pe care le consideră ca fiind cele mai bune în interesul persoanei care are dreptul de a dispune de marfă. Potrivit art.15, în cazul în care după sosirea mărfii la locul de destinație apar impedimente la eliberare, transportatorul cere instrucțiuni de la expeditor. Dacă destinatarul refuză marfa, expeditorul are dreptul de a dispune de aceasta, fără a prezenta primul exemplar al scrisorii de trăsură. Chiar dacă a refuzat marfa, destinatarul poate oricând să ceară eliberarea ei atâta timp cât transportatorul nu a primit instrucțiuni contrarii de la expeditor.

În cazul unor impedimente la transport sau la livrare, transportatorul, conform art.16, poate să descarce imediat marfa în contul persoanei care are dreptul să dispună de marfă, iar după această descărcare transportul este considerat terminat. Transportatorul poartă răspundere pentru păstrarea mărfii, dar poate să încre-

dințeze marfa unui terț, situație în care poartă răspundere doar pentru alegerea judicioasă a acestui terț. Marfa rămâne grevată de creanțele care rezultă din scrisoarea de trăsură și de toate celelalte cheltuieli.

Când natura perisabilă a mărfii sau starea ei o justifică sau când cheltuielile pentru păstrare sunt disproporționale față de valoarea mărfii, transportatorul este în drept să vândă marfa, fără să aștepte instrucțiuni de la persoana care are dreptul să dispună de marfă. În celelalte cazuri el poate proceda la vânzarea mărfii, dacă, într-un termen rezonabil, el nu a primit din partea persoanei care are dreptul să dispună de marfă instrucțiuni contrarii, a căror executare nu poate fi cerută în mod echitabil.

Dacă transportatorul vinde marfa, suma obținută din vânzare trebuie pusă la dispoziția persoanei care are dreptul de a dispune de marfă, din această sumă fiind reținute cheltuielile care grevează marfa. Pentru situația în care aceste cheltuieli sunt mai mari decât suma obținută din vânzare, transportatorul are dreptul la diferență.

Referitor la drepturile și obligațiile destinatarului, precizăm că, deși nu este parte la contractul de transport rutier internațional de mărfuri, destinatarul are dreptul de a dispune de marfă, de a solicita transportatorului eliberarea mărfii sosite la destinație și remiterea scrisorii de trăsură, iar în caz de pierdere a mărfii sau de întârziere în livrare are dreptul de a angaja în nume propriu răspunderea căraușului în baza contractului de transport.

Destinatarul are și unele obligații, dacă acestea au fost menționate în scrisoarea de trăsură. Astfel, destinatarul poate avea obligația de descărcare a mărfii, obligația de plată a cheltuielilor de transport și obligația de plată a rambursului menționat în scrisoarea de trăsură.

Răspunderea transportatorului în contractul de transport rutier internațional de mărfuri este întemeiată pe culpă [17]. Conform art.18, în caz de pierdere sau avariere a mărfii, ori de întârziere în livrarea mărfii, transportatorul este prezumat în culpă. Sarcina probei existenței unei cauze exoneratoare de răspundere revine transportatorului. Transportatorul răspunde atât pentru faptele sale, cât și pentru faptele prepușilor sau ale altor persoane la care recurge pentru efectuarea transportului, dacă acestea acționează în exercițiul funcțiilor lor.

Din prevederile art.17, pct.1, al Convenției de la Geneva rezultă trei forme ale răspunderii transportatorului:

- **Răspunderea pentru pierderea totală sau parțială a mărfii, produsă între momentul primirii mărfii și cel al eliberării acesteia.** Potrivit art.20, pct.1, persoana îndreptățită poate să considere marfa pierdută, fără a prezenta alte dovezi, dacă aceasta nu a fost eliberată în termen de 30 de zile de la expirarea termenului convenit sau, în lipsa unui asemenea termen, dacă nu a fost livrată în termen de 60 de zile de la primirea mărfii de către transportator. În conformitate cu art.23, despăgubirea se calculează după valoarea mărfii pierdute, la care se adaugă taxele de transport, taxele vamale și alte cheltuieli apărute cu ocazia transportului, nefiind admise daunele-interese. Convenția de la Geneva limitează despăgubirea la valoarea prejudiciului suferit efectiv, fără a cuprinde și câștigul nerealizat.

Valoarea mărfii pierdute este determinată la momentul și locul primirii acesteia la transport. Determinarea se face pe baza cursului bursei, în lipsă – pe baza prețului curent al pieței, iar în lipsa ambelor – pe baza valorii uzuale a mărfurilor de aceeași cantitate și calitate. Totuși, despăgubirea este limitată la 8,33 unități de cont (D.S.T. – Drepturi Speciale de Tragere) pe kilogram de greutate brută lipsă. Taxele de transport și alte cheltuieli de transport se restituie în totalitate sau în parte, în dependență de faptul dacă pierderea a fost totală sau parțială.

Convenția de la Geneva permite agravarea răspunderii transportatorului. Potrivit art.24, expeditorul poate să declare în scrisoarea de trăsură, în schimbul plății unui supliment de preț convenit, o valoare a mărfii care depășește limita de 8,33 D.S.T., situație în care valoarea declarată devine plafonul despăgubirii în cazul pierderii mărfii. O altă modalitate de agravare a răspunderii căraușului o reprezintă declararea unui interes special la eliberare în conformitate cu art.26. Astfel, expeditorul poate fixa, făcând mențiunea respectivă în scrisoarea de trăsură și în schimbul plății unui supliment de preț convenit, suma care reprezintă un interes special la eliberare, pentru cazul unei pierderi sau avarii și pentru cazul depășirii termenului convenit. În cazul declarării unui interes special la eliberare, acesta poate acoperi și câștigul nerealizat.

Conform art.20, persoana în drept, care a primit despăgubirea pentru marfa pierdută, poate să ceară, în scris, să fie informată imediat, în cazul în care marfa ar fi găsită în cursul anului ce urmează plății despăgubirii. Confirmarea primirii unei astfel de cereri se comunică în scris. În termen de 30 de zile de la primirea unei asemenea notificări, persoana în drept poate cere ca marfa să-i fie predată în schimbul plății creanțelor, care rezultă din scrisoarea de trăsură și în schimbul restituirii despăgubirii primite, deducându-se eventual chel-

tuielile care ar fi fost cuprinse în această despăgubire și sub rezerva tuturor drepturilor la despăgubire pentru întârzierea la eliberare.

În lipsa cererii sau a instrucțiunilor date în termenul de 30 de zile de la notificare sau dacă marfa a fost găsită după un an de la plata despăgubirii, transportatorul poate dispune de marfă conform prevederilor legislației locului unde se găsește marfa.

**Răspunderea pentru avarierea mărfii, produsă între momentul primirii mărfii și cel al eliberării acesteia.** Avarierea mărfii presupune [18] o depreciere calitativă (alterare) a mărfii, după cum poate presupune și deteriorarea unei părți componente a unui bun transportat. În ipoteza avarierii nu au loc pierderi cantitative ale mărfii. În măsura în care o parte a mărfii a fost pierdută, iar altă parte avariata, se vor aplica în mod corespunzător răspunderea pentru pierderea parțială, respectiv pentru avarierea mărfii.

Potrivit art.25 al Convenției de la Geneva, quantumul despăgubirii se calculează ca și în cazul pierderii totale sau parțiale a mărfii, după cum și avarierea a fost totală sau parțială. Suplimentar, transportatorul va restitui taxa de transport, taxele vamale și alte cheltuieli apărute cu ocazia transportării mărfii, proporțional cu marfa avariata.

Convenția de la Geneva limitează quantumul despăgubirii, stabilind următoarele:

- a) dacă totalul expediției este depreciat prin avarie, se va achita suma care ar fi trebuit plătită în caz de pierdere totală;
- b) dacă numai o parte a expediției a fost depreciată prin avarie, se va achita suma care ar trebui plătită în caz de pierdere a părții depreciate.

S-a menționat [19] că în ipoteza în care numai o parte a încărcăturii este avariata, dar între aceasta și restul expediției există legături de condiționare, cum ar fi, de exemplu, avarierea unor subsansambluri esențiale ale unei instalații fără de care aceasta nu ar putea funcționa, trebuie considerată ca depreciată totalitatea expediției, atrăgând o răspundere a cărașului până la limita sumei pe care acesta ar trebui să o plătească în cazul pierderii totale a expediției.

Prevederile Convenției de la Geneva referitoare la declararea valorii mărfii și a interesului special la eliberare se aplică și în cazul răspunderii pentru avarierea mărfii.

• **Răspunderea pentru întârzierea în eliberare.** Transportatorul poartă răspundere dacă nu livrează marfa destinatarului în termenul menționat în scrisoarea de trăsură sau, în lipsă – într-un termen rezonabil. Dacă persoana în drept va dovedi că a suportat un prejudiciu, cărașul va plăti despăgubiri, fără ca acestea să depășească prețul transportului. Răspunderea transportatorului poate fi agravată prin inserarea în scrisoare de trăsură, conform art.26, a unui interes special la livrare. Deoarece răspunderea este plafonată de prețul transportului, modificarea convențională a limitei despăgubirii nu poate fi efectuată prin declararea valorii mărfii.

Convenția de la Geneva, prin prevederile art.29, lipsește transportatorul de dreptul de a se prevala de dispozițiile care exclud sau limitează răspunderea sau care răstoarnă sarcina probei, dacă paguba a fost provocată din dolul său sau dintr-o culpă care îi este imputabilă și care, în conformitate cu legea țării căreia îi aparține organul de jurisdicție sesizat, este considerată echivalentă cu un dol. Aceste dispoziții se aplică faptelor săvârșite cu dol sau culpă de către prepușii transportatorului sau de oricare alte persoane, la serviciile cărora el recurge pentru executarea transportului, dacă prepușii sau persoanele date se află în exercițiul funcțiunii lor.

Reclamațiile și acțiunile sunt reglementate în Capitolul V al Convenției de la Geneva. Articolul 30 reglementează două situații – atunci când destinatarul a primit marfa și nu a constatat starea ei în contradictoriu cu transportatorul și atunci când destinatarul a constatat starea mărfii în contradictoriu cu transportatorul.

Pentru prima situație, dacă destinatarul nu a făcut rezerve în formă scrisă transportatorului cel târziu în momentul eliberării mărfii – în caz de pierderi ori avarii aparente, sau în termen de 7 zile de la data eliberării, cu excepția duminicilor și sărbătorilor legale – în cazul pierderilor sau avariilor neaparente, indicând natura generală a pierderii sau avariei, se prezumă, până la proba contrarie, că a primit marfa în valoarea descrisă în scrisoarea de trăsură.

Referitor la a doua situație, și anume: dacă starea mărfii a fost constatată în mod contradictoriu de către destinatar și transportator, dovada contrarie rezultatului acestei constatări poate fi făcută doar referitor la pierderi sau avarii neaparente și cu condiția ca destinatarul să adreseze rezervele sale în scris transportatorului în termen de 7 zile, nefiind incluse în acest termen duminicile și sărbătorile legale, de la data acestei constatări.

Plata unei despăgubiri pentru depășirea termenului de eliberare se va efectua doar dacă a fost adresată o rezervă în scris, în termen de 21 de zile de la data punerii mărfii la dispoziția destinatarului.

Data eliberării sau, după caz, cea a constatării sau a punerii mărfii la dispoziție nu se include în termenele stabilite.

Articolul 31 stabilește instanța competentă să soluționeze eventualele litigii care ar decurge din transporturile supuse Convenției de la Geneva. Astfel, părțile pot desemna prin comun acord organele de jurisdicție ale țărilor contractante. Potrivit art.33, părțile pot stipula în contractul de transport o clauză de arbitraj, cu condiția ca această clauză să prevadă că tribunalul arbitral va aplica dispozițiile prezentei Convenții de la Geneva.

Dacă părțile nu au convenit asupra instanței competente să soluționeze litigiul, conform art.31, competența aparține în exclusivitate organelor jurisdicționale din statul pe teritoriul căruia:

a) se află reședința obișnuită a pârâtului, sediul său principal sau sucursala ori agenția prin intermediul căreia contractul de transport a fost încheiat;

b) este situat locul preluării mărfurilor sau cel prevăzut pentru eliberarea mărfurilor.

Prescripția dreptului la acțiune este reglementată de art.32. Durata termenului de prescripție este de un an, iar în caz de dol sau culpă, considerată de legea țării căreia îi aparține organul de jurisdicție sesizat ca schivă-lentă cu dolul, termenul de prescripție este de 3 ani.

Termenul de prescripție începe să curgă:

a) în caz de pierdere parțială, de avarie sau de întârziere – din ziua în care marfa a fost eliberată;

b) în caz de pierdere totală – începând de la a treizecea zi după expirarea termenului convenit sau, dacă nu a fost convenit nici un termen, începând de la a șaiszecea zi de la primirea mărfii de către transportator;

c) în toate celelalte cazuri – începând de la expirarea unui termen de 3 luni de la data încheierii contractului de transport.

Convenția de la Geneva menționează o singură cauză de suspendare a cursului prescripției, și anume: reclamația scrisă adresată transportatorului. Reclamația suspendă prescripția până în ziua în care transportatorul respinge reclamația în scris și restituie documentele care erau anexate. În caz de acceptare parțială a reclamației, prescripția nu-și reia cursul său decât pentru partea din reclamație care rămâne litigioasă. Dovada primirii reclamației sau a răspunsului și a restituirii documentelor cade în sarcina părții care invocă acest fapt. Reclamațiile ulterioare având același obiect nu suspendă prescripția. Sub rezerva acestor dispoziții, suspendarea prescripției este reglementată potrivit legii statului căruia îi aparține organul de jurisdicție sesizat.

O acțiune prescrisă nu mai poate fi valorificată printr-o acțiune în justiție și nici sub forma unei cereri reconvenționale sau a unei excepții.

În ceea ce privește exonerarea de răspundere, în doctrina juridică s-a observat [20] că în Convenția de la Geneva sunt reglementate *cauze generale* și *cauze specifice* exoneratoare de răspundere. Sarcina probei existentei cauzelor exoneratoare de răspundere revine transportatorului.

Din prevederile art.17, alin.2, rezultă următoarele *cauze generale exoneratoare de răspundere*:

- culpa persoanei în drept să dispună de marfă;
- un ordin al persoanei în drept să dispună de marfă, care nu rezultă dintr-o culpă a transportatorului;
- un viciu propriu al mărfii;
- circumstanțe pe care transportatorul nu putea să le evite și ale căror consecințe nu le putea preveni.

Conform alin.3 al aceluiași articol, transportatorul nu poate invoca, pentru a fi exonerat de răspundere, nici defecțiunea vehiculului pe care îl folosește pentru efectuarea transportului, nici culpa persoanei de la care a închiriat vehiculul sau a prepușilor acesteia.

*Cauzele specifice exoneratoare de răspundere* sunt prevăzute în art.17, alin.4, și se referă la riscurile inerente uneia sau mai multora dintre următoarele cauze:

a) folosirea de vehicule descoperite, fără prelate, dacă această folosire a fost convenită într-un mod expres și menționată în scrisoarea de trăsură;

b) lipsa sau defectuoșitatea ambalajului pentru mărfurile expuse prin felul lor la stricăciuni sau avariere, dacă aceste mărfuri nu sunt ambalate sau sunt rău ambalate;

c) manipularea, încărcarea, stivuirea sau descărcarea mărfii de către expeditor sau destinatar sau de către persoane care acționează în contul expeditorului sau destinatarului;



- d) natura unor mărfuri expuse, datorită însuși naturii lor, fie la pierdere totală sau parțială, fie la avarie, în special prin spargere, rugină, deteriorare internă și spontană, uscare, curgere, pierdere normală sau prin acțiunea insectelor sau a rozătoarelor;
- e) insuficiența sau imperfecțiunea marcajelor sau a numerelor coletelor;
- f) transportul de animale vii.

Totuși, în art.18, prezumția de nerăspundere cunoaște unele limitări și condiții suplimentare. Prezumția nu este aplicabilă în cazul prevăzut la lit.a), dacă intervine o pierdere anormală sau o pierdere de colete. Transportatorul nu poate invoca beneficiul prevederilor de la lit.d) atunci când transportul se efectuează cu ajutorul unui vehicul amenajat pentru protejarea mărfurilor împotriva influenței căldurii, frigului, a variațiilor de temperatură sau umidității aerului, dacă nu face dovada că au fost luate toate măsurile privind alegerea, întreținerea și folosirea amenajărilor vehiculului și că el s-a conformat instrucțiunilor speciale care i-au fost date. În situația stabilită la lit.f), transportatorul trebuie să facă dovada că au fost luate toate măsurile care îi incumbă în mod normal, ținând cont de circumstanțe, și că a respectat instrucțiunile speciale care i-au fost date.

### Referințe:

1. Republica Moldova a aderat la Convenție prin Hotărârea Parlamentului nr.1318-XII din 02.03.1993, publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1993, nr.3/62. Convenția a fost publicată în Ediția oficială „Tratate internaționale”, 1998, volumul 4, p.147.
2. Articolele menționate în prezenta secțiune, fără o altă precizare, se referă la Convenția de la Geneva.
3. [http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtidsg\\_no=XI-B-11&chapter=11&lang=en](http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtidsg_no=XI-B-11&chapter=11&lang=en) (accesat la 27.06.2012).
4. Republica Moldova a aderat la Convenție prin Hotărârea Parlamentului nr.1318-XII din 02.03.1993, publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.3/62 din 30.03.1993. Convenția a fost publicată în Ediția oficială „Tratate internaționale”, 1998, volumul 6, p.7.
5. Republica Moldova a aderat la Convenție prin Hotărârea Parlamentului nr.1318-XII din 02.03.1993, publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.3/62 din 30.03.1993. Convenția a fost publicată în Ediția oficială „Tratate internaționale”, 1998, volumul 6, p.86.
6. Publicat în Ediția oficială Tratate internaționale, 1999, volumul 20, p.180.
7. Publicat în Ediția oficială Tratate internaționale, 1999, volumul 18, p.338.
8. Publicat în Ediția oficială Tratate internaționale, 1999, volumul 19, p.14.
9. Publicat în Ediția oficială Tratate internaționale, 1999, volumul 20, p.24.
10. Publicat în Ediția oficială Tratate internaționale, 1999, volumul 23, p.113.
11. Publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 300 din 14.11.2009, p.72.
12. *A se vedea* și Ciobanu I.T. Dreptul transporturilor. Transportul terestru și aerian. - București: Actami, 2000, p.341-342; Sitaru Dr.-Al., Stănescu Ș.-Al. Contractul de transport internațional de mărfuri. - București: Lumina LEX, 2007, p.387; Macovei I. Dreptul comerțului internațional. Vol.II. - București: C.H. Beck, 2009, p.99.
13. Convenția a fost abrogată la intrarea în vigoare a Convenția asupra circulației rutiere, încheiată la Viena la 8 decembrie 1968. Trimiterea la definițiile din art.4 rămân valabile, acestea fiind recepționate de Convenția de la Geneva.
14. Sitaru Dr.-Al., Buglea Cl.-P., Stănescu Ș.-Al. Dreptul comerțului internațional. Tratat. Partea Specială. - București: Universul Juridic, 2008, p.388; Căpățână O. Dreptul transporturilor. Transporturile rutiere interne și internaționale. - București: Lumina LEX, 1997, p.233; Manolache O. Dreptul transporturilor. - București: ALL Beck, 2007, p.157; Macovei I. Op. cit., p.100. *A se vedea* și: Ezer E. Contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele. - București: Universul Juridic, 2010.
15. Sitaru Dr.-Al., Buglea Cl.-P., Stănescu Ș.-Al. Op.cit., p.392.
16. Ibidem, p.394.
17. *A se vedea* și: Macovei I. Op.cit., p.107; Căpățână O. Op.cit., 1997, p.263; Sitaru Dr.-Al., Buglea Cl.-P., Stănescu Ș.-Al. Op.cit., p.403.
18. Sitaru Dr.-Al., Buglea Cl.-P., Stănescu Ș.-Al. Op.cit., p.402.
19. Crauciuc O., Manolache O. Contractul de transport rutier internațional de mărfuri în lumina Convenției de la Geneva din 1956 (CMR) și a practicii judecătorești și arbitrale // Dreptul, 1990, nr.9-12, p.68., *apud*: Sitaru Dr.-Al., Buglea Cl.-P., Stănescu Ș.-Al. Op.cit., p.402.
20. Macovei I. Op.cit., 2009, p.109; Sitaru Dr.-Al., Buglea Cl.-P., Stănescu Ș.-Al. Op.cit., p.404.

Prezentat la 11.09.2012