

LAW AND INTERNATIONAL LAW

Gribincea Lilia

Doctor in International Trade Law, Associate Professor at the
Department of International and European Law, Law Faculty,
Moldova State University, Republic of Moldova

OBLIGAȚIILE PĂRȚILOR ÎN CONTRACTUL DE TRANSPORT INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI CONFORM PREVEDERILOR CONVENȚIEI DE LA GENEVA PRIVIND CONTRACTUL DE TRANSPORT INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI PE ȘOSELE DIN 19 MAI 1956

***Rezumat.** În prezentul articol analizăm obligațiile părților în contractul de transport rutier internațional de mărfuri prin prisma prevederilor Convenției de la Geneva, care 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.*

***Cuvinte-cheie:** contractul de transport rutier internațional de mărfuri; obligațiile expeditorului; obligațiile transportatorului; transportarea mărfii; predarea mărfii; dreptul de a dispune de marfă.*

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 [2, p.500].

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), 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 sunt părți la Convenția de la Geneva 58 de state [1]. 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.

În prezentul articol analizăm obligațiile părților în contractul de transport rutier internațional de mărfuri prin prisma prevederilor Convenției de la Geneva.

Conform prevederilor 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 în art.1, pct 5 stabilește 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 sa impune întrunirea următoarelor condiții:

– *Să fie încheiat un contract de transport de mărfuri pe șosele cu vehicule* așa cum sunt definite acestea în Convenția asupra circulației rutiere din 19 septembrie 1949 [4], art.4 conform căruia prin vehicule se înțeleg 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. Contractul își păstrează caracterul internațional și în cazul în care mărfurile nu au părăsit teritoriul statului în care marfa

a fost preluată (din cauza unui accident a vehiculului sau a mărfii), fiind relevantă în acest caz intenția părților.

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 al Convenției de la Geneva, este nulă și fără nici un efect orice stipulație care, direct sau indirect, ar deroga de la dispozițiile acesteia. Nulitatea unor astfel de stipulații nu atrage, însă și 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.

Convenția de la Geneva prevede în art.4 că, 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*.

În conformitate cu prevederile Convenției de la Geneva, **expeditorul are următoarele obligații:**

I. Obligația de ambalare a mărfii. Deși această obligație nu este prevăzută expres de Convenția de la Geneva, ea rezultă din prevederile art.10 care stabilesc 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.

II. Obligația de predare a mărfii. Locul și data primirii mărfii constituie una din mențiunile obligatorii inserate în scrisoarea de trăsură.

III. Obligația de a suporta cheltuielile de verificare a mărfii. Această obligație apare în cazul în care expeditorul solicită conform art.8, pct.3 al Convenției verificarea de către transportator a greutatei 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 [3, p.392], că exercitarea dreptului de a cere verificarea mărfii are drept scop răsturnarea sarcinii probei de la expeditor la transportator sub aspectul greutateii 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.

IV. 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 expres în art.22 al Convenției de la Geneva.

Dacă transportul are ca obiect mărfuri periculoase, atunci în scrisoare de trăsură trebuie menționată denumirea lor general recunoscută [1, art.6]. 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.

V. 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 revine această obligație.

VI. Obligația de a furniza transportatorului documentele și informațiile necesare îndeplinirii formalităților vamale și altor formalități administrative. Această obligație rezultă din prevederile 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 poartă răspundere față de transportator pentru toate daunele care ar putea rezulta din lipsa, insuficiența sau din neregularitatea acestor documente și informații, cu excepția cazului 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. Convenție limitează, însă, despăgubirea pusă în sarcina sa, menționând că aceasta nu va depăși despăgubirea care ar fi datorată în caz de pierdere a mărfii.

VII. 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. O astfel de concluzie poate fi desprinsă și din prevederile art.6, pct.2 al Convenției de la Geneva și anume, că scrisoarea de trăsură trebuie să conțină ca mențiuni circumstanțiale cheltuielile pe care expeditorul le ia asupra sa, ori dacă, așa cum rezultă din prevederile art.13, pct.2, obligația de plată a cheltuielilor de transport revine destinatarului, el este obligat să plătească creanțele care rezultă din scrisoarea de trăsură. În caz de contestare a acestora, transportatorul nu este obligat să efectueze eliberarea mărfii decât în cazul în care destinatarul a depus o cauțiune.

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

I. Obligația de a pune la dispoziția expeditorului vehiculul. Căraușul 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.

II. *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 obligația dată. 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 [3, p.394] 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.

III. *Obligația de verificare a mărfii.* Potrivit Convenției de la Geneva, art.8, 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, căraușul 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, căraușul 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.

IV. *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, căraușul 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.

V. *Obligația de îndeplinire a formalităților vamale și altor formalități administrative.* Așa cum rezultă din prevederile 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. Convenția de la Geneva, spre deosebire de Regulile uniforme CIM, nu conține reglementări, conform cărora expeditorul ar putea să îndeplinească formalitățile vamale și alte formalități personal sau printr-un mandatar.

VI. *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, dar ea poate fi dedusă din prevederile referitoare la răspunderea transportatorului. Potrivit prevederilor 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.

VII. *Obligația de predare a mărfii și a scrisorii de trăsură destinatarului.* Această obligație este prevăzută expres în art.13 al Convenției de la Geneva, care dispune că, 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.

VIII. *Obligația de a cere instrucțiuni în cazul unor impedimente la transport sau la livrare.* Așa cum rezultă din prevederile art.14 și art.15 al Convenției de la Geneva, 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. 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 poate, potrivit art.16 al Convenției, 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 încredințeze 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 care sunt reținute cheltuielile care grevează marfa. Pentru situația în care aceste cheltuieli sunt mai mari decât suma obținută din vânzare, transportatorul are dreptul la diferență.

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 întârziere în livrare, are dreptul de a angaja în nume propriu

răspunderea cărauțului în baza contractului de transport.

Destinatarul are și unele obligații, cu condiția ca acestea să fie 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.

Convenția de la Geneva reglementează în art.12 dreptul de dispoziție asupra mărfii, care constituie o modificare unilaterală a contractului de transport și aparține expeditorului sau, atunci când a fost menționat în scrisoarea de trăsură, destinatarului. Nici o altă persoană nu este în drept să dispună de marfă. Chiar dacă destinatarul, în exercitarea dreptului său de dispoziție, ordonă eliberarea mărfii unei alte persoane, aceasta nu poate desemna alți destinatari.

Expeditorul are dreptul, în special să ceară transportatorului oprirea transportului, schimbarea locului prevăzut pentru eliberare sau să elibereze marfa unui alt destinatar decât cel menționat în scrisoarea de trăsură. Expeditorul este în drept să dispună asupra mărfii din momentul întocmirii scrisorii de trăsură și până în momentul în care al doilea exemplar al scrisorii de trăsură este remis destinatarului sau dacă acesta își exercită dreptul de preluare a mărfii, în schimbul unei dovezi de primire. Prin derogare, dreptul de dispoziție aparține destinatarului din momentul întocmirii scrisorii de trăsură, dacă expeditorul face o mențiune în acest sens pe scrisoarea de trăsură.

Convenția de la Geneva impune respectarea următoarelor condiții pentru exercitarea dreptului de dispoziție asupra mărfii:

– expeditorul sau destinatarul, care vrea să exercite acest drept, trebuie să prezinte primul exemplar al scrisorii de trăsură, pe care trebuie să fie înscrise noile instrucțiuni date transportatorului și să îl despăgubească pe transportator pentru cheltuielile și prejudiciul pe care le-a antrenat executarea acestor instrucțiuni;

– executarea noilor instrucțiuni trebuie să fie posibilă în momentul în care instrucțiunile parvin persoanei care trebuie să le execute și nu trebuie nici să împiedice exploatarea normală a întreprinderii transportatorului, nici să aducă prejudicii expeditorilor sau destinatarilor altor transporturi;

– instrucțiunile să nu aibă ca efect divizarea transportului. Dacă transportatorul

nu poate executa instrucțiunile pe care le primește, el trebuie să informeze imediat despre aceasta persoana care a dat aceste instrucțiuni.

Transportatorul care nu execută instrucțiunile date sau care s-a conformat acestor instrucțiuni fără să fi cerut prezentarea primului exemplar al scrisorii de trăsură, va fi răspunzător față de cel care are dreptul să ceară acoperirea prejudiciului cauzat de acest drept.

Referințe:

1. Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR) adoptată la Geneva la 19 mai 1956 (în continuare – Convenția de la Geneva), Textul oficial este disponibil online: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=_en accesat la 7 octombrie 2021.
2. Lilia Gribincea. Dreptul comerțului internațional. Tratat. Chișinău, Reclama, 2014, ISBN 978-9975-58-027-4. [Lilia Gribincea. International trade law. Treaty. Reclama, 2014, ISBN 978-9975-58-027-4]
3. Sitaru, Dragoș-Alexandru; Buglea, Claudiu-Paul și Stănescu, Șerban-Alexandru. *Dreptul comerțului internațional. Tratat. Partea specială*. Editura Universul Juridic. București, 2008. [Sitaru, Dragoș-Alexandru; Buglea, Claudiu-Paul și Stănescu, Șerban-Alexandru. International trade law. Treaty. The special part. Universul Juridic Publishing House. București, 2008].
4. 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.