

**CONTRACTUL DE
EXPEDIȚIE A
MĂRFURILOR**

CAPITOLUL I

CONSIDERAȚII GENERALE

SECȚIUNEA I

REGLEMENTAREA CONTRACTULUI DE TRANSPORT

Dispozițiile legale aplicabile contractului de transport provin dintr-o serie de acte normative diferite, cuprinzând regelemntări care trebuie coordonate între ele. Codul Civil se referea numai incidental la transport, în câteva texte izolate (art. 1470 și art. 1473-1477). În completare se aplica art. 413-441 din Codul Comercial, texte care configurează regimul comun de drept în materie. În fine, mult mai recent a intrat în vigoare Regulamentul aprobat prin HCM 941/1959, care nefiind modificare, urmează să fie înțeles în funcție de corectivele impuse de condițiile economiei de piață.

Dispozițiile legale menționate au caracter general, în sfera lor încadrându-se în principiu orice contract de transport. Regimul de drept comun astfel instituit comporta numeroase norme derogatorii, specifice fiecărei categorii de transporturi. Pe de altă parte, dispozițiile legale în discuție reglementează uneori în exclusivitate (precum Codul Comercial și Regulamentul din 1959) transportul de mărfuri.

Aceasta prezintă o complexitate care nu se regăsește în transportul de persoane și în plus deține o pondere copleșitoare în orice economie națională.

Dispozițiile Codului Civil și ale Codului Comercial, după mai mult de 100 de ani de la intrarea lor în vigoare, dau câteodată expresie unor soluții care nu mai sunt actuale, nelipsind nici lacune de reprezentare. Terminologia folosită a ieșit parțial din uz, denumiri precum corăbii sau vase au fost înlocuite cu substantivul generic de navă, dar unele denumiri s-au păstrat, precum scrisoare de trăsură. Carențele semnalate pot fi și au fost efectiv înlăturate prin interpretare jurisprudențială și doctrinară, chiar dacă în anumite probleme controversate nu s-au încheiat.

Spre deosebire de izvoarele de drept intern, convențiile internaționale la care România este parte, au ca obiect exclusiv anumite categorii de transporturi. Până în prezent, nu a fost elaborată o convenție internațională, care să statornicească un regim uniform, de drept comun, valabil ca atare pentru orice tip de contract de transport, cu element de extraneitate. Cu alte cuvinte, dacă în relațiile cu alte țări legea normal aplicabilă este dreptul românesc, în acest caz tot reglementările amintite determină și regimul

juridic al contractului de transport aferent, în măsura în care convențiile internaționale nu instituie soluții diferite.

În ceea ce privește actul din 1959, titulatura sa este ”Regulamentul privind recepția, expediția și primirea mărfurilor, precum și stabilirea răspunderii expeditorului, căraușului și destinatarului”. Cu toate că în conținutul său apar noțiuni perimate precum organizații socialiste, conținutul său este de actualitate, cuprinzând prevederi compatibile cu sistemul economiei de piață.

1.1 Participanții la contractul de transport sunt:

-”cărauș”- persoană prin care sau în numele căreia s-a încheiat cu un încărcător un contract de transport de mărfuri. În dreptul nostru, însușirile care-l caracterizează pe cărauș sunt arătate în art. 413 Cod Comercial. Textul precizează că se numește cărauș persoana care-și ia însărcinarea ca, într-un mod oarecare, să transporte sau să facă a transporta un obiect oarecare. Definiția citată, des se referă numai la transportul de bunuri, poate fi extinsă prin interpretare spre a îngloba și deplasarea de persoane. În ceea ce ne privește, interesează întreprinderea căraușului de a face să transporte mărfuri.

-”expediționarul”- persoana căreia i s-a încredințat de către cărauș, efectuarea parțială sau în întregime a unui transport de mărfuri. Aceștia sunt de fapt comisionarii, care fac să se transporte mărfuri de către comitent, acesta fiind căraușul propriu-zis. Art. 413 are ca obiect pe lângă contractul de transport încheiat cu căraușul propriu-zis și contractul de transport care înglobează raporturile juridice dintre căraușul comitent și comisionarul acestuia.

-”expeditor”- persoana care sau în numele căreia ori din autoritatea căreia s-a încheiat cu căraușul un contract de transport de mărfuri și include orice persoană care sau în numele căreia mărfurile sunt predate căraușului. În contractele care au ca obiect strămutarea de mărfuri, contractantul căraușului este de regulă expeditorul, denumit și încărcător. Adesea însă, în locul expeditorului acționează pentru încheierea contractului de transport, mandatarul sau comisionarul său.

În virtutea mandatului, prin care se realizează o reprezentare deplină și practică, așa cum rezultă din art. 1532 Cod Civil și art. 374 Cod Comercial, parte în contractul de transport rămâne mandantul expeditor.

Raporturile juridice se stabilesc în mod nemijlocit între cărauș și mandant.

Dacă expeditorul recurge la mijlocirea unui comisionar, situația se schimbă. Comisionarul denumit și expeditor, încheie contractul de transport în nume propriu, dar pe contul comitentului, fiind direct obligat de către cărauș ca și cum afacerea ar fi fost a sa proprie. În consecință, reprezentarea fiind imperfectă, comitentul expeditor nu are acțiune împotriva căraușului și nici acesta nu poate exercita vreo acțiune directă împotriva comitentului.

Expeditorul mărfii, la data încheierii contractului de transport, trebuie să nominalizeze, în documentul ce se întocmește (scrisoare de trăsură, conosament), persoana beneficiarului, căreia urmează să-i fie eliberată marfa la capătul călătoriei. Din acest punct de vedere, el are o facultate de opțiune, putându-și rezerva dreptul de a fi destinatarul mărfii transportate. Se constată astfel că relațiile juridice..din contractul de transport se diversifică putând fi bilaterale sau trilaterale.

-”destinatar”- persoană îndreptățită să preia mărfurile. Apare ca o terță persoană în raport cu contractul intervenit între cărauș și expeditor și devine titular de drepturi (de a reține marfa) și de obligații (poate fi ținut la plata taxelor de transport). Fundamentul juridic al poziției pe care o deține destinatarul în cadrul contractului de transport a generat discuții și explicații variate. Astfel, potrivit cu teza gestiunii de afaceri se susține că transportatorul acționează în interesul destinatarului, comportându-se ca un ”negotiorum gestor” al acestuia.

Punctul de vedere arătat suscită rezerve, deoarece în conformitate cu art. 987 Cod Civil, inițiativa gestiunii de afaceri în favoarea unei terțe persoane, aparține gestorului. Ori în transportul de mărfuri inițiativa încheierii contractului revine expeditorului, iar nu căraușului. Pe de altă parte, în cadrul gestiunii de afaceri, drepturile terțului există ca atare, fiind cunoscute încă de la data când gestorul le ia apărarea. În materie de transporturi, drepturile destinatarului față de cărauș sunt însă condiționate în principiu de ajungerea mărfii la destinație.

O altă concepție explică poziția juridică a destinatarului în temeiul unei cesiuni de drepturi. Se susține, în acest sens, că expeditorul în calitate de cedent, transmite drepturi ce decurg din contractul de transport în favoarea destinatarului, care devine astfel cesionar. Teza evocată prezintă neajunsul de a-l trata pe destinatar ca un veritabil succesori cu titlu particular al expeditorului. Soluția îl defavorizează pe destinatar, deoarece implică rezultatul ca orice excepții sunt valorificabile și contra destinatarului.

O însemnată parte a literaturii consideră că drepturile destinatarului derivă dintr-o stipulație pentru altul. În cadrul acestei operațiuni trilaterale, expeditorul este stipulant, căraușul deține poziția de promitent, iar destinatarul pe cea de beneficiar terț. Se poate însă obiecta că, în mod

normal, stipulația pentru altul produce numai efectul de a crea drepturi în favoarea terțului beneficiar, nu și obligații. Ori, în cadrul contractului de transport, destinatarul (beneficiarul) poate fi ținut să suporte costul pentru deplasarea mărfii. În plus, teoria stipulației pentru altul, scindează fără justificare operațiunea transportului bazată pe un contract unitar și indivizibil.

-”mărfuri”- include obiecte, articole de orice natură și animale vii.

-”vas”- orice navă folosită pentru transportul mărfurilor pe mare.

-”transportul mărfurilor”- timpul scurs de la încărcarea mărfurilor la bordul vasului și până la descărcarea lor de pe navă.

1.2. - Regimul juridic al mărfii transportate

Spre deosebire de transportul de persoane, deplasarea de mărfuri impune să li se determine regimul juridic în intervalul dintre punctul de pornire și cel al sosirii la destinație. În etapa arătată, cărașul devine titular de drepturi specifice asupra încărcăturii, în virtutea contractului de transport¹. În plus, situația sa față de marfă poate fi influențată independent de contractul de transport de raporturile juridice existente fie între expeditor și destinatar, fie între aceste părți și creditorii lor.

Drepturile cărașului asupra mărfii pe care o transportă decurg din faptul material al deținerii ei, ca efect al predării efectuate de către expeditor la punctul de pornire. Poziția arătată justifică exercitarea de către căraș a dreptului de retenție și de privilegiu asupra încărcăturii, în calitatea sa de creditor al prețului transportului.

În afară de consecințele menționate, care decurg nemijlocit din contractul de transport, regimul juridic al mărfii poate fi influențat prin transmiterea proprietății și riscurilor obiectului de la expeditor la cumpărător. În fine, creditorii expeditorului sau destinatarului au facultatea de a-și deteține cărașul pe timpul deplasării. Creditorii sunt în măsură să dețină, pe cale judiciară, sechestrarea încărcăturii, ceea ce este de natură evident să determine perturbări în executarea strămutării bunurilor, cât și regimul posesoriu ce le privește.

Problemele semnalate își găsesc soluționarea în reglementările de drept comun, care fac parte din teoria generală a obligațiilor civile, cât și a garanțiilor creditorului.

SECȚIUNEA 2

¹ Noțiunea contractului de transport de mărfuri Revista economică 22/1977.

ÎNCHEIEREA CONTRACTULUI DE TRANSPORT

2.1. Condiții de fond

Elementele constitutive ale contractului de transport, atât de persoane, cât și de mărfuri, sunt cele prevăzute de art. 948 Cod Civil: capacitatea, consimțământul, obiectul și cauza juridică. Regimul general al acestor elemente formative, studiate în teoria generală a obligațiilor civile și comerciale, interesează deopotrivă materia noastră, transpunerea implicând totuși unele note adiționale. Capacitatea fiecărei părți contractante în transportul de mărfuri se stabilește în conformitate cu prevederile de drept comun, în plus căraușului cerându-i-se capacitatea de a fi comerciant.

Consimțământul trebuie să îndeplinească spre a fi valabil, condițiile prevăzute de art. 953-960 Cod Civil. În materie de transport, atât oferta căraușului, cât și acceptarea co-contractantului prezintă unele particularități. Căraușul, îndeplinind un serviciu de interes general, se află în stare de ofertă permanentă față de public. Clientela formează o entitate globală, cu un număr neidentificat de persoane ce recurg, pe baza unei oferte, la prestațiile căraușului. De aici rezultă consecința că transportatorul profesionist nu are dreptul să refuze efectuarea deplasării solicitate.

Acceptarea pe care o exprimă expeditorul, constă practic într-o simplă adeziune. Prețul contractului nu este negociabil, cu excepția transportului ocazional. Tarifele căraușului, aduse la cunoștința publicului, sunt obligatorii excluzând reduceri de la caz la caz.

Obiectul contractului constă în obligațiile la care se angajează părțile în cauză. În materie de transport, aceste obligații sunt enunțate prin definiția contractului. Determinarea obiectului material al prestației căraușului depinde de criterii specifice precum itinerariul convenit, natura transportului, felul vehiculului. Caracterul licit sau ilicit al obiectului prezintă de asemenea particularități, izvorâte din substanța încărcăturii, fiind interzise la transport mărfuri periculoase. În fine, prestația căraușului trebuie să fie posibilă, excluzându-se îndeosebi obiectele agabaritice pe care acesta nu are mijloace corespunzătoare să le deplaseze. Cauza juridică a contractului nu prezintă particularități.

2.2. - Condiții de formă

Contractul ce se încheie între cărauş şi expeditor poartă denumirea generică de document de transport. Condiţiile sale de formă sunt reglementate atât de dreptul comun cât şi de legi speciale. Dispoziţiile de drept comun sunt art. 414 şi 557 din Codul Comercial. Textele dau posibilitatea expeditorului de mărfuri să ceară cărauşului eliberarea unei ”scrisori de trăsură”. Cum contractul de transport se poate perfecta în scris, dar şi numai oral, documentul de transport nu este obligatoriu. Realitatea este însă alta, fiind folosite uneori scrisori în dublu precum şi în cazul camionagiilor individuali sau a unor taximetrişti.

Legile speciale impun întocmirea în formă scrisă. Regulamentul din 1959 generalizează condiţia formei scrise în orice domeniu al transporturilor de mărfuri printr-o serie de dispoziţii care se referă explicit la documentul ce materializează aceste contracte. În orice caz, înscrisul sub semnătură privată este îndestulător, necerându-se forme solemne. Practic, se folosesc de cele mai multe ori formulare întocmite şi difuzate de către cărauş. Ceea ce se impune este că înscrisul a continuat toate datele şi elementele necesare pentru ca deplasarea să poate fi efectuată în condiţii normale. Forma scrisă prezintă avantajul de a facilita proba raporturilor juridice între părţi, înlesnind controlul îndeplinirii obligaţiilor la care acestea s-au angajat.

Un ultim aspect al condiţiilor de formă priveşte numărul minim de exemplare în care se materializează contractul ce ne preocupă. În transporturile de mărfuri trebuie întocmite cel puţin două exemplare, unul fiind original. Acesta este rezervat cărauşului, spre a însoţi de regulă marfa de-a lungul itinerariului, pe când duplicatul se remite expeditorului.

Cerinţa arătată decurge din prevederile art. 1179 Cod Civil, care dispune ca actele sub semnătură privată, care cuprind convenţii sinalagmatice, nu sunt valabile dacă nu s-au făcut atâtea exemplare originale, câte părţi sunt cu interes contrar. În completare se precizează că este de ajuns un singur exemplar pentru toate persoanele care au acelaşi interes.

Referitor la transportul de mărfuri, documentul de transport poartă denumirea de scrisoare de cărat. Ea redă stadiul, de mult depăşit, când expeditorul se adresa printr-o adevărată scrisoare destinatarului, anunţându-l că îi trimite marfa prin intermediul cărauşului, care-i remitea totodată şi acest document. Uzanţa arătată nu se mai practică. La fel de potrivită este în limbajul nostru şi expresia trăsură, provenită din vocabularul francez, în care termenul echivalent de ”voiture” are un sens mult mai larg, incluzând orice mijloc de transport terestru².

² Reglementations et clauses usuelles en matiere de transports internationaux de marchandises

O altă dispoziție legală referitoare la documentul de transport este art. 565 Cod Comercial și consacră denumirea de poliță de încărcare. Termenul provine din limba italiană "polizza", semnificând aviz sau atestare. Cuvântul beneficiase, în dreptul nostru, de o largă răspândire și în domeniul titlurilor de credit, cambia fiind denumită poliță în vocabularul comercial anterior anului 1934. Revenind la transportul maritim, este de reținut că vechea denumire poliță de încărcare, a încetat să mai fie practică, actualmente folosindu-se în locul ei termenul de conosament.

Tot în cadrul transportului de mărfuri, Regulamentul din 1959 cuprinde o serie de definiții ale noțiunilor mai frecvent utilizate în materie: scrisoarea de trăsură sau de transport, conosamentul, foaia de parcurs (transporturi rutiere), buletinul de mesagerii (expedieri de colet).

Contractul încheiat cu cărașul se materializează în înscrisuri de natuă variată, care pot să difere, după cum transportul are ca obiect deplasarea de călători sau mărfuri. În ultimul caz, contractul încheiat cu cărașul se înfățișează de cele mai multe ori ca un înscris nominativ, în cuprinsul său fiind individualizate părțile în cauză. Prin excepție, scrisoarea de cărat poate să fie la ordin sau la purtător, derogarea privind în special transportul maritim, realizat pe bază de conosament. Referitor la documentele de transport care îmbracă forma unor titluri la ordin sau la purtător se consacră principiul literalității acestor înscrisuri. Potrivit acestui text, convențiile necuprinse în scrisoarea de cărat nu au nici o tărie față de destinatarul sau posesorul exemplarului scrisorii ce a fost scris de căraș.

Rezultă că acele clauze ale contractului încheiat de expeditor cu cărașul, care nu figurează în contextul documentului de transport la ordin sau la purtător sunt inopozabile atât destinatarului cât și altor terți, deținători legitimi ai titlului.

Între formele sub care se poate înfățișa contractul de transport (titlu nominativ, la ordin sau la purtător) există deosebiri de fond esențiale. Contractul de transport care îmbracă forma nominativă, individualizează părțile în cauză (destinatar, căraș, expeditor) prin elementele sale uzuale de identificare. În domeniul transporturilor, asemenea documente sunt netransmisibile, spre deosebire de titlurile comerciale nominative, care de regulă pot fi cesionate terților, în condițiile stabilite de emitent.

O altă formă pe care o poate prezenta documentul de transport, cea de titlu la ordin, se caracterizează prin modul specific în care operează transmiterea drepturilor către terțe persoane. Transferul se realizează prin gir, care constă într-o mențiune translativă de drepturi, inserată de posesor pe document, cu precizarea numelui dobânditorului. Posibilitatea circulației

prin gir a documentului care materializează contractul de transport nu-l asimilează totuși pe deplin cu veritabil titlu la ordin, definit în principal prin caracterul său abstract, cu alte cuvinte independent de cauza sa juridică. Documentul de transport (conosamentul), se particularizează față de cambie îndeosebi că este un înscris reprezentativ al mărfii. Conexiunea cu obiectul material exclude natura abstractă a titlului.

S-a afirmat despre documentul de transport la ordin că ar fi un titlu de credit. Calificarea suscită rezerve, deoarece titlurile de credit propriu-zise creează în principiu în sarcina debitorului obligația de a plăti la scadență o sumă determinată în numerar, pe când prestația căraușului constă, după cum știm, în deplasarea unor bunuri.

Documentul de transport întocmit sub forma unui titlu la purtător prezintă asemănări neîndoielnice cu această categorie de înscrisuri, fără ca totuși să existe o identitate deplină. Trăsătura principală constă în faptul că orice titluri la purtător sunt transferabile către terți prin simpla predare materială. Transferul are loc, cu alte cuvinte, prin remiterea înscrisului către posesorul legitim unei persoane diferite, dobânditorul care devine astfel titular al drepturilor literale menționate în context.

Pe de altă parte, titlurile la purtător sunt anonime. În lipsa mențiunii oricărui nume, posesorul titlului beneficiază de o triplă dispensă: el își exercită dreptul consemnat, fără să fie nevoit să-i dovedească existența, apartenența și fără să trebuiască să se identifice ca deținător legitim al documentului. Debitorul este degravat de sarcina de a verifica îndreptățirea și identitatea posesorului înainte de a-și îndeplini propria obligație decurgând din înscris. Se asigură astfel maximum de celebritate în realizarea drepturilor de care se prelevează posesorul.

Mai însemnate însă decât punctele de convergență ratate sunt particularitățile documentului de transport la purtător, care îi atribuie natura unui înscris de legitimare. Din această categorie fac parte în principal biletele de tren sau de spectacole, bonurile de garderobă sau factură. Emise de orice entitate, fără restricții de ordin juridic, documentele de legitimare sunt destinate unei existențe de scurtă durată. Aceste titluri au în plus un caracter cazual, iar nu abstract, fiind dependente de raportul juridic fundamental care le-a dat naștere. Conținutul înscrisului de legitimare fiind necesarmente limitat la un minim de mențiuni esențiale, el se întregește prin raportare la regulamentul sau prospectul în temeiul căruia a fost emis.

Mențiunile pe care trebuie să le curpindă documentul de transport sunt specificate de art. 415 Cod Comercial.

Textul are în vedere numai transporturile de mărfuri și face distincție între clauzele cu caracter obligatoriu și altele pe care le consideră facultative.

Legiuitorului comercial nu s-a preocupat să indice și cuprinsul generic al documentului care materializează contractul de transport de persoane.

2.3. Clauze obligatorii ale documentului de transport mărfuri

Acestea formează obiectul art. 415 Cod Comercial care cuprinde 6 puncte de sine stătătoare:

- **Datarea contractului.** Potrivit cu preambulul art. 415, scrisoarea de cărat trebuie să fie datată. Această primă mențiune obligatorie prezintă însemnătate, deoarece determină ziua încheierii contractului de transport, de când începe în mod normal executarea obligațiilor asumate. În plus, datarea interesează pentru a se putea stabili dacă expeditorul era sau nu o persoană cu capacitate deplină de exercițiu la data perfectării actului juridic.

- **Natura documentului de transport.** Această mențiune este cerută incidental de legiuitorului comercial, în cadrul reglementării privitoare la destinatar. Textul impune să fie arătat în mod explicit dacă scrisoarea de cărat este la ordin sau la purtător. Desigur, felul documentului de transport influențează identificarea destinatarului. Totuși clauza referitoare la natura documentului de transport are un caracter independent față de cea privitoare la destinatar.

Părțile în cauză. Art. 415 impune să se precizeze în documentul de transport numele expeditorului și locuința sa. Mențiunea arătată uzuală în orice contract, deoarece identifică una dintre părți, prezintă o însemnătate adițională în transporturi, permițând cărașului să cunoască persoana de la care poate primi, în mod valabil, în timpul deplasării, să numească contraordine precum cel de schimbare a destinației sau de înlocuire a destinatarului. Spre a se evita din acest punct de vedere orice dificultăți practice, în documentul de transport se trece numele unui singur expeditor, chiar dacă bunurile ce urmează să fie strămutate aparțin mai multor persoane, care le-au predat cărașului prin același contract.

- În al doilea rând se cer specificate numele și locuința cărașului. Transportatorul fiind partea principală în contract, deoarece își asumă prestație caracteristică, trebuie să fie nominalizat, fiindcă numai astfel destinatarul sau cesionarul de drepturi va ști fără dubiu pe cine poate trage la răspundere în cazul pierderii sau avarierii bunului strămutat. Menționarea sediului servește totodată la determinarea competenței teritoriale a jurisdicției care va rezolva eventualele litigii între părțile contractante, de cele mai multe ori pârâțul fiind cărașul.

- În fine, art. 415 cere să fie nominalizată persoana destinatarului prin elementele uzuale de identificare. Mențiunea este necesară spre a înlesni

cărașului, la terminarea călătoriei, determinarea persoanei îndreptățite să primească marfa. Cărașul are obligația ca în prealabil să o avizeze despre sosirea bunurilor și apoi să le elibereze destinatarului. Prin această natură juridică a contractului de transport nu suferă schimbări de substanță, caracteristica sa fundamentală de strămutare a mărfii subzistă intactă, din momentul ce obiectul va fi eliberat destinatarului în alt loc decât cel de pornire.

- Identificarea bunurilor transportate. Descrierea încărcăturii pe care expeditorul o predă cărașului, constituie încă o mențiune obligatorie în documentul de transport. Precizările corespunzătoare diferă în funcție de felul lucrurilor. Pentru obiectele singulare, textul arătat cere să se precizeze natura, greutatea, măsura sau numărul lucrurilor de transportat. Dacă lucrurile sunt în lăzi sau în pachete trebuie specificate în plus calitatea, numărul și sigiliile sau mărcile puse pe dânssele. Desigur că felul ambalajelor nu se rezumă la cele arătate în text, cuprinzând deopotrivă butoaie, saci, baloturi. Expeditorul trebuie să specifice și natura obiectelor, spre a ști mai ales dacă sunt fragile, ceea ce impune cărașului un grad sporit de atenție și diligență.

Scopul urmărit prin aceste mențiuni este să înlesnească identificarea lucrurilor atât de către căraș, care trebuie să le elibereze la capătul deplasării, cât și de către destinatarul care le va primi. În subsidiar, descrierea încărcăturii servește pentru a se evalua cuantumul despăgubirilor pe care cărașul le poate datora în cazul pierderii sau degradării unor bunuri în cursul transportului. Lucrurile prețioase, banii și titlurile comerciale trimise în colet trebuie individualizate de către expeditor, arătând nu numai felul lor, ci și valoarea exactă.

În această privință, art. 431 Cod Comercial impune condiția unei declarații dată de expeditor, care să cuprindă o evaluare corespunzătoare a realității. În lipsă, expeditorul beneficiind de un tarif de transport redus nu poate pretinde de la căraș despăgubiri echivalente cu valoarea adevărată a acestor lucruri prețioase, dacă s-au pierdut pe parcurs din vina transportatorului. În cazul în care expeditorul a întocmit declarația de valoare, suma astfel arătată reprezintă plafonul maxim al desdăunerii ce i se cuvine pentru pierderea bunurilor:

- Obligațiile cărașului. În această privință, art. 415 Cod Comercial, cere mai întâi să se menționeze locul de destinație. Precizarea subînțelege prestația de bază pe care și-o asumă cărașul, constând în deplasarea bunurilor până la punctul geografic înscris în document, potrivit înțelegerii părților. Numai cunoscând precis destinația, cărașul va fi în măsură să îndrumeze corect mijlocul de transport.

În al doilea rând, este necesar să se menționeze timpul în care trebuie făcut transportul, art. 422 Cod Comercial precizând că termenul predării lucrurilor transportate se hotărăște prin învoirea părților. Expresia predare se referă la eliberarea bunurilor, după strămutarea lor, așadar la punctul de destinație.

În fine, art. 422 reglementează situația în care documentul de transport a omis să arate durata convenită pentru executarea parcursului. În lipsa termenului, transportul este lăsat la aprecierea judecatorului. În acest caz, instanța va ține seama de natura transportului și de împrejurările speciale în care s-a efectuat deplasarea, folosindu-se totodată ca repere de comparație, uzurile sau reglementările altor întreprinderi similare.

În raport cu reglementările amintite, doctrina conchide că în "tăcerea" contractului de transport nu înseamnă că termenul lipsește cu desăvârșire, că părțile nu l-au avut în vedere; în această ipoteză se presupune că părțile au hotărât drept termen timpul necesar efectuării unui astfel de transport, adică ne găsim în fața unei clauze contractuale tacite.

- Termenul de executare a contractului de transport începe să curgă de la data când lucrul a fost predat căraușului de către expeditor. Modul de calcul arătat se aplică atât dacă părțile au specificat termenul, cât și dacă el este dedus prin interpretare de judecător, în lipsa clauzei corespunzătoare. În transportul feroviar se cere în plus ca părțile să precizeze dacă deplasarea urmează să fie efectuată cu mare sau mică iuțea.

- Plata prețului. Această obligație esențială trebuie de asemenea să fie exprimată în cuprinsul documentului de transport. În conformitate cu art. 415 Cd Comercial se cere să se menționeze portul sau prețul transportului. Este remunerația cuvenită în schimbul prestației efectuate de cărauși și care conferă caracter oneros strămutării de mărfuri.

Costul depinde în principal de felul transportului, distanța parcursă, natura, dimensiunile și greutatea lucrului supus deplasării de expeditor în cuprinsul documentului de transport, în scopul calculării prețului datorat căraușului. În lipsa mențiunii referitoare la preț pot fi administrate probe spre a-l stabili. Admisibilitatea dovezii decurge din prezumția de onerozitate a contractului.

În afară de prețul propriu-zis al transportului, costul total al acestuia poate să mai includă și alte sume. Aceste surplusuri ocazionale sunt sumele datorate căraușului pentru expediție, adăugându-se cheltuielile anticipate sau de provizii. Textul înțelege să se refere îndeosebi la spezele accesorii, pe care căraușul le poate suporta cu prilejul unor operațiuni conexe transportului, precum încărcarea și descărcarea vehiculului, magazinajul temporar al lucrurilor, manevrarea lor în scop de vămuire.

În fine, art. 415 menționează printre sumele adiționale ”provizionul”, expresie ce poate fi întâlnită de asemenea în Codul Comercial sub formă de proviziune, în capitolul despre contractul comercial. În terminologia Codului Comercial, provizionul desemnează remunerația cuvenită comisionarului, denumită în prezent comision. Textul în discuție se referă la situația căraușului principal, care execută deplasarea mărfii prin mijlocirea unui comisionar de transport, plățindu-i în schimb provizionismul care va fi inclus în suma globală datorată de expeditor.

- Semnăturile. Reglementările legiuitorului comercial care au ca obiect subscrierea documentului de transport, exprima situații valabile în trecut și devenite, în cea mai mare parte, necorespunzătoare cu practica actuală. Într-adevăr, se prevede ca scrisoarea de cărat trebuie să fie datată, scrisă de expeditor. Prin semnătura acesteia se manifestă adeziunea sa necondiționată la clauzele de transport. Textul nu prevede însă și semnătura căraușului. La rândul său, art. 417 Cod Comercial, consacră facultativitatea acestei iscălituri pe duplicatul documentului de transport: căraușul va da expeditorului, când acesta i-ar cere, un exemplar al scrisorii de cărat, scris de dânsul.

Prin contrast cu cele arătate, în prezent se impune ca scrisoarea de trăsură nominativă să fie semnată de ambele părți contractante, atât căraușul cât și expeditorul. În sensul arătat, autorii de specialitate subliniază pe drept cuvânt următoarele: ”orice transport ce se efectuează de întreprinderile de transport, se fac pe bază de scrisori de trăsură în dublu exemplar”, caz în care și semnătura căraușului este obligatorie. Referitor la documentul de transport întocmit în forma unui titlu la ordin sau la purtător, se prevede explicit cerința semnăturii căraușului, ca o condiție ca înscrisul să devină susceptibil de circulație prin gir sau prin remitere.

2.4. Clauze facultative ale documentelor de transport de mărfuri

Posibilitatea unor atare prevederi contractuale rezultă din art. 415 Cod Comercial. Textul precizează că, în afară de clauzele obligatorii, de care ne-am ocupat mai înainte, documentul de transport cuprinde de asemenea celelalte stipulații asupra cărora părțile s-au înțeles. Din acest punct de vedere, expeditorul și căraușul beneficiază de libertate deplină pentru a adapta contractul pe care îl încheie la particularitățile de fapt, ale strămutării de mărfuri ce urmează să fie efectuată.

Practic întregirea contractului de transport include, printre clauzele facultative, itinerariul de străbătut. Fără o asemenea specificare, mențiunea

obligatorie a destinației ar fi uneori insuficientă, așa cum s-a arătat și înainte, mai ales în transporturile maritime.

Este de asemenea uzuală clauza penală, care stabilește cuantumul despăgubirilor datorate de căraș în caz de întârziere în executarea deplasării convenite sau cel puțin criteriile pentru calcularea daunelor. Noțiunea clauzei penale urmează să fie înțeleasă în sensul dreptului comun. Se mai obișnuiește ca în cuprinsul scrisorii de trăsură să fie enumerate celelalte documente care însoțesc transportul.

2.5. Consecințele omisiunii unor mențiuni ale documentului de transport

Clauzele facultative fiind lăsate la aprecierea liberă a părților, lipsa lor nu influențează validitatea contractului de transport. O completare ulterioară este oricând posibilă. Dacă totuși întregirea nu s-a făcut, executarea obligațiilor ce decurg din contractul de transport întâmpină dificultăți de fapt.

Clauzele considerate ca obligatorii sunt desigur necesare, în interesul ambelor părți. Totuși dispozițiile Codului Comercial aplicabile în materie și de care ne-am ocupat mai înainte, nu au caracter imperativ. În principiu, lipsa stipulațiilor corespunzătoare nu este lovită cu nulitatea. Conținutul clauzelor poate fi stabilit prin administrarea de dovezi, care să ateste intenția părților. Mijloacele de probă utilizabile sunt cele prevăzute de art. 46 Cod Comercial, fiind cu alte cuvinte admisibilă și dovada cu martori. În orice caz, lipsa unor mențiuni ale contractului de transport îl dezavantajează de obicei pe expeditor. Acesta are deci interesul vădit să asigure întocmirea unui document de transport care să fie complet.

O excepție de la cele arătate privește nedeterminarea obiectului contractului. Potrivit art. 948 Cod Civil, convenirea unui obiect determinat sau determinabil constituie o condiție de validitate. Sancțiunea nerespectării aceste cerințe constă în nulitatea actului juridic.

2.6. Funcțiile juridice ale documentului de transport

Întocmirea acestui document urmărește o triplă finalitate, care îi definește funcțiile specifice. Înscrișul care materializează contractul de transport este în esență un mijloc de probă pentru ambele părți, un ghid de executare a obligațiilor cărașului și în fine un titlu de legitimare al

călătorului ca și al drepturilor irevocabile de către expeditor pe parcurs și de către destinatar la punctul de sosire a mărfii.

Pe lângă funcțiile de ordin general arătate, documentul de transport care îmbracă forma de conosament îndeplinește în plus rolul de titlu reprezentativ al mărfii ce-i formează obiectul. Explicațiile necesare în această privință urmează să fie date în partea rezervată transportului maritim.

În orice caz, documentul de transport trebuie diferențiat de înscrisurile justificative ale activității de gestiune a întreprinderilor, ele nu îndeplinesc o atare funcție. În sensul arătat prevede explicit că documentele de transport nu constituie acte de gestiune pentru expeditor și destinatar, pe baza lor neputându-se opera descărcarea sau încărcarea de gestiune. Reglementarea citată își păstrează și în prezent aplicabilitatea.

- Funcția probatorie a documentului de transport.

Acest înscris constituie principalul instrument probator pentru părți, făcând o triplă dovadă:

- atestă existența contractului de transport;

- face proba obligațiilor asumate de cărauș față de cealaltă parte contractuală;

- certifică, în transportul de mărfuri, preluarea mărfii în posesia și custodia căraușului, angajându-i răspunderea corespunzătoare.

Documentul ce ne preocupă, are în principiu, cu alte cuvinte potrivit dreptului comun, puterea doveditoare de titlu ad probationem, iar nu ad validitatem, de aici decurgând două consecințe. Mai întâi se admite că existența contractului poate fi stabilită, în lipsa de înscris corespunzător, prin orice alt mijloc de probă. În sensul arătat, jurisprudența tradițională a decis că scrisoarea de cărat nu este neapărat necesară pentru existența contractului de transport, care se poate dovedi prin orice mijloc de probă admis de Codul Comercial. S-a decis de asemenea ca contractul de transport de lucruri pe apă și uscat fiind enumerat prin faptele de comerț, este un contract de natură comercială și ca atare poate fi dovedit cu oricare din mijloacele de probă admise de acest text, deci și cu proba cu martori.

Desigur, proba existenței contractului de transport, în lipsa scrisorii de trăsură, trebuie să fie pertinentă și convingătoare, spre a fi luată în considerare de către instanța sesizată. Sub aspectul arătat, s-a apreciat constant că factura nu atestă prin ea însăși încheierea contractului de transport, fiind un înscris eliberat de furnizor și destinat să producă efecte numai între această parte și cumpărător, în cadrul contractului de vânzare ce-i leagă. Prin obiectul ei juridic, factura privește livrarea mărfii, nu și contractul de transport. În plus ea nu poate fi opusă căcăușului, care deține poziția de terț față de raporturile dintre vânzător și cumpărător.

În al doilea rând, calitatea documentului de transport de a fi un titlu ad probationem conferă mențiunilor pe care le cuprinde o valoare doveditoare credibilă numai până la proba contrarie. Aceasta poate fi solicitată și administrată de partea contractantă care contestă conținutul documentului de transport invocat împotriva sa. Totuși posibilitatea contraprobei dispare față de mențiunile consemnate sub semnătura ambelor părți sau în cazul declarațiilor făcute de expeditor și confirmate de căraș.

Regimul de drept comun arătat, în cadrul căruia documentul de transport constituie un titlu ad probationem, poate să comporte derogări. Nimic nu se opune ca prin dispozițiile legale, prin voința concordantă a părților sau prin regulamentul de funcționare al cărașului, la care expeditorul aderă, documentul de transport să fie declarat titlu ad essentiam. În cazurile menționate, existența contractului între căraș și expeditor nu poate fi stabilită, prin probe extrinseci, singura dovadă admisibilă fiind însuși documentul de transport, întocmit în condițiile instituite prin lege sau convenție.

- Funcția călăuzitoare a documentului de transport.

Acest înscris servește ca îndreptar cărașului în executarea obligației de deplasare la care s-a angajat. În transportul de mărfuri, clauzele cu caracter de îndrumare sunt îndeosebi complexe. Pe lângă mențiunile uzuale pot fi specificate eventuale transbordări pe parcurs. Clauzele adiționale mai conțin instrucțiuni de expediere, afară numai dacă părțile au convenit ca predătorul mărfii să le comunice cărașului ulterior, prin act separat. Mențiuni specifice, cu caracter călăuzitor, sunt necesare în cazul unui transport mixt, care se execută cu vehicule diferite sau în transporturile succesive, cu traseul desfășurat, pe teritoriul mai multor state, ori de câte ori sunt aduse la îndeplinire în temeiul unui document de transport unic, scrisoarea internațională de trăsură.

- Funcția de legitimare a documentului de transport.

Posesorul acestui înscris are calitatea de titular al drepturilor izvorâte din contractul de transport și pe care le poate exercita, opunându-le valabil cărașului spre a-l obliga să-și îndeplinească obligațiile asumate.

În transportul de mărfuri, calitatea de titular aparține inițial expeditorului, ea trece asupra destinatarului, în principiu, din momentul în care documentul de transport îi parvine, ajungând în mod justificat în posesia sa. Titularul astfel identificat, poate, printre altele să dispună schimbare a itinerariului prestabilit, prin contra-ordin dat pe parcurs cărașului, suportând diferența de cheltuieli pe care o prilejuiește. În plus, destinatarul are dreptul tot în temeiul scrisorii de trăsură sau conosamentului, să ceară cărașului, la stația de sosire să-i elibereze lucrurile transportate.

În fine, în raporturile contencioase, documentul de transport titularizează persoana îndreptățită să acționeze în justiție sau în arbitraj comercial pe cărauș și să-i angajeze responsabilitate contractuală. Legitimarea arătată interesează și calitatea procesuală a pârâtului în acțiunile introduse de cărauș împotriva expeditorului.

Încheierea oricărui contract precede executarea obligațiilor pe care le generează. Nimic mai firesc decât ca acordul de voință să anticipeze ducerea la îndeplinire a îndatoririlor asumate de părți.

CAPITOLUL II

CONTRACTUL DE EXPEDIȚIE A MĂRFURILOR

SECȚIUNEA 1

CARACTERISTICI GENERALE

Dispozițiile legale sunt cuprinse în art. 405-412 Cod Civil, aceste texte având ca obiect nemijlocit contractul de comision³. Normele specifice acestui contract pot fi extinse prin interpretare la contractul în speță în măsura în care îi sunt adecvate.

Norme standardizate au fost elaborate în dreptul roman sub egida Uniunii Societăților de Expediții din România (USER). Cu același titlu poate fi menționat și contractul model folosit de către societățile comerciale de profil Romtrans și care se întregește cu Condițiile generale de lucru. Această societate a fost înființată în 1952 ca întreprindere de stat. Obiectul său de activitate îl constituie îndeplinirea și supravegherea tuturor operațiunilor de expediții internaționale, tranzit, formalități de vămuire, agenturari și aprovizionări de vase și navlosiri. În transporturile pe apă, societatea comercială Navlomar, reorganizată în 1989, îndeplinește în cadrul obiectului său de activitate expediții maritime și fluviale prin porturi românești⁴.

Condițiile generale pot fi integrate într-un contract de expediție sub condiția sine qua non de a fi desemnate prin consimțământ explicit al părților spre a le regelementa raporturile juridice.

Denumirea utilizată în literatura română din domeniu este aceea de contract de expediție. Alte denumiri sunt contract de comision pentru transport în doctrina franceză, forwarding agent în terminologia engleză sau Speditiosvertrag în vocabularul german⁵.

Părțile implicate în contract sunt pe de-o parte comitentul, denumit adesea client (ordonator), iar pe de altă parte expediționarul, desemnat și prin expresia de comisionar-expeditor. În formularele utilizate în practică se vorbește de asemenea despre "casa de expediție" (modelul USER) sau pur și simplu "companie" (modelul SFA-Shipping and forwarding agents) spre a-l identifica pe comisionarul-expeditor.

Pentru o bună defnirire a contractelor de transport și de expediție este necesară o încadrare în genul proxim în care se subsemnează prin trăsăturile lor generice, deosebind apoi semnificațiile proprii ce le sunt atribuite. Contractul de transport în general este o specie a contractului de prestări servicii. Prestările servicii alcătuiesc ele însele un genus de sine stătător, în continuă extindere. Punctul de vedere se sprijină pe analiza obligațiilor ce revin căraușului, acesta agajându-se în principal ca prin acivitatea pe care o desfășoară să strămute mărfuri de la locul de pornire la destinație. Pe lângă aceasta prestație de bază, apar alte activități adiacente precum paza și conservarea lucrurilor sau punerea la dispoziție a unui spațiu de încărcare.

³ Stanciu Carpenaru, *Drept comercial român*, București, 1994.

⁴ Reglementări aplicabile transportului maritim de mărfuri, *Revista economică* nr. 20/1977.

⁵ *Der Schadenersatz bei Strassenverkehrsunfallen* Karlsruhe 1976.

Fiind o specie a contractelor de prestări servicii, contractul de transport prezintă trăsături specifice acestei categorii. În primul rând, prestatorul de servicii spre deosebire de orice lucrător angajat prin contract de muncă se bucură de independența juridică față de cealaltă parte contractantă. Prestatorul de servicii nu este în nici un caz prepus clientului, ci execută obligațiile asumate potrivit modului cum înțelege să-și organizeze propria activitate.

În al doilea rând, prestatorul de servicii aduce la îndeplinire contractul încheiat pe propriul său risc, consecințele neexecutării contractului privindu-l în măsura în care nu poate să invoce un act exonerator de răspundere.

Spre deosebire de anteprenorul propriu-zis, care execută o lucrare determinată în schimbul unui preț și predă clientului rezultatul material al acestei activități, prestatorul de servicii, deși îndeplinește și el o obligație de a face, nu confecționează un anumit obiect. În contractul de prestări servicii, beneficiarul se folosește de însuși serviciul specific pe care îl execută prestatorul. În orice caz, contractul de prestări servicii nu poate avea ca obiect principal să atribuie celeilalte părți folosința unui lucru pe o durată de timp determinată. Totuși, în domeniul aviației se vorbește despre veritabile închirieri fără ca armatorul să-și asume obligația de a efectua deplasarea convenită⁶.

Sub un alt aspect, orice contract de prestări servicii (la fel cu transportul) se clasifică în sfera actelor juridice cu titlu oneros. Activitățile de acest fel sunt în mod normal remunerate, prețul reprezentând echivalentul prestației îndeplinite.

Remunerația constituie cauza juridică determinantă care îl determină pe prestator să aducă la îndeplinire serviciul convenit, în speță pe cărauș să efectueze deplasarea de mărfuri. De aici rezultă caracterul sinalagmatic perfect al prestărilor de servicii, inclusiv transportul. Există reciprocitate de obligații, contractul generând în toate cazurile îndatoriri în sarcina fiecărei părți. Aceste obligații sunt întotdeauna interdependente, în sensul că executarea uneia este condiționată de respectarea angajamentului ce revine celuilalt contractant.

În fine poate fi menționată, natura în genere consensuală a contractelor de prestări servicii, care iau naștere în general prin schimb de ofertă și de așteptare, așadar prin simpla manifestare de voință a părților. Regula cunoaște și excepții ca în cazul contractelor de depozit, care se clasifică în categoria contractelor reale deoarece implică remiterea unui lucru material.

⁶ Contractul de expediție, Revista de drept comercial nr. 3/1997.

Pe lângă trăsăturile comune oricărei prestării servicii, contractul de transport se individualizează și prin trăsături proprii, care alcătuiesc în ansamblu diferențele sale specifice față de genul proxim. Cu acest titlu pot fi reținute în principal următoarele: o activitate constând în deplasare de mărfuri și persoane, exercitarea activității de căraș ca profesie de sine stătătoare, autonomia acesteia față de contractele corelative, are un conținut economic.

Categoria supradirectă contractului de expediție o constituie contractul de comision, acesta făcând parte dintre variatele convenții de prestări servicii (tratarea de afaceri comerciale de către comisionar, în socoteala comitentului).

Contractul de expediție poate fi privit sub două aspecte: având o semnificație largă și un restrânsă. Sub primul aspect, contractul de expediție este lato sensu cu un contract de transport sau cu unul de mandat⁷. În cadrul contractului de expediție, expediționarul se obligă să procedeze în numele său propriu și pe socoteala sa la încheierea contractului de transport cu un căraș și la îndeplinirea prestațiilor accesorii expedierii, în schimbul unui comision, putând el însuși efectua transportul cu mijloace proprii sau cu ale altora, în care caz răspunzând ca un căraș, având dreptul în afară de comision și la prețul transportului după tarifele legale.

În ceea ce privește grefarea contractului de expediție pe unul de mandat, formularul tipizat Romtrans denumește mandant, partea care recurge la serviciile de intermediar prestate de Romtrans. Acesta în calitate de mandatar, își asumă obligațiile de a îndeplini acte juridice în numele și pe contul mandantei și cu caracter de prestații servicii în celelalte cazuri. În configurația arătată, contractul de expediție este înglobat printre alte prestări servicii și totodată redus la rolul unui accesoriu dependent de mandatul primit de către Romtrans.

Sub al doilea înțeles poate fi definit ca un contract între comitent (industriș, furnizor de mărfuri sau comerciant) și comisionar (expediționar) prin care cel de-al doilea se obligă, în schimbul unei remunerații se încheie în nume propriu, dar pe contul comitentului, contractele necesare cu terții pentru transportul încărcăturii și să îndeplinească actele și măsurile pregătitoare și de cooperare necesare în scopul executării deplasării. Comisionarul expediționar îi incumbă multiple sarcini în acest sens art. 1 din Condițiile generale USER precizează că în organizarea transportului se includ și activități conexe precum depozitarea și controlul mărfii, obligațiile vamale, executarea dispozițiilor privind încasarea sumelor cuvenite

⁷ Precizări referitoare la titlul juridic al posesiunii navei comerciale de către armatorul de naționalitate română, Revista economică nr. 21/1997.

comitentului. Prin raportare la cele arătate rezultă că operațiunea se analizează prin natura ei, ca un contract consensual, având în toate cazurile caracter comercial pentru comisionar, care îndeplinește prin definiție o activitate profesională. Comercializate implică un caracter oneros și comutativ contractului.

Din natura de comision fără reprezentare a contractului de expediție decurge consecința că expeditorul trebuie să beneficieze de suficienta libertate de acțiune în executarea obligațiilor pe care și le-a asumat. El exercită din proprie inițiativă opțiunile în alegerea felului de transport cât și identificarea căraușului cel mai potrivit. Spre a-și putea îndeplini în condiții normale misiunea contractuală, expediționarul trebuie să se bucure de încrederea comitentului, contractul situându-se în categoria celor care se încheie "intuitu personae".

Interpunerea unui comisionar (expediționar) între client (industriaș sau comerciant) și căăuș este menită să înlesnească din punct de vedere juridic și economic circulația mărfurilor de la producător la consumator. În practică, nevoia de a folosi serviciile unui expediționar apare mai frecvent dacă deplasarea încărcăturii prezintă un anumit grad de complexitate precum transporturile internaționale. Utilitatea acestuia contract rezidă din posibilitatea exercitării unor opțiuni favorabile mai ales pe piețele externe.

Expediționarii sunt la curent cu formalitățile vamale în țară și în străinătate, cu nivelul și rabatul costurilor de transport, cu practicile porturilor maritime și aeroporturilor.

Industriașul sau comerciantul nu dispune în genere de suficiente informații directe spre a fi în măsură să procedeze la alegerea cea mai potrivită a căraușului și mijlocului de transport. În plus, expediționarul în calitate sa de profesionist cu experiență, este în măsură să organizeze deplasarea în condiții mai ieftine decât cele pe care le-ar suporta clientul, deoarece realizează în mod obișnuit grupajul mărfurilor provenite de la mai mulți comitenți pe categorii, sortimente și destinații. Grupajul constă în operațiunea de a reuni într-un lot unic mărfuri care provin de la mai mulți clienți sau care sunt adresate mai multor destinatari, această planificare reducând prețul transportului.

SECȚIUNEA 2

ÎNCHEIEREA, FORMA ȘI EFECTELE CONTRACTULUI DE EXPEDIȚIE

Regimul de drept comun, care presupune un acord realizat prin ofertă și acceptare, cărmuiește de asemenea contractul de expediție. Comanda provenită de la client este și ea admisă în sensul arătat putând fi menționate

Condițiile generale ale USER. Art. 1 (4), precizează că se consideră contract încheiat și comanda clientului, adresată casei de expediții, urmată de acceptarea acesteia. Comanda trebuie să conțină elementele necesare care să permită organizarea și efectuarea transporturilor precum și a operațiunilor conexe de către casa de expediții. Dacă totuși expediționarul înțelege să refuze comanda sau unele din clauzele pe care le cuprinde, trebuie să informeze fără întârziere pe client asupra unor asemenea rezerve. În măsura în care clauzele refuzate sunt neesențiale să instituie prezumția că s-a realizat consimțământul părților referitor la toate celelalte prevederi din comandă.

Contractul de expediție se încadrează în regimul uzual al actelor juridice de natură comercială, normele convenționale instituind cerința întocmirii unui înscris; în acest sens putând fi menționate prevederile art. 1 (2) din contractul model Romtrans.

Fiind o convenție sialagmatică, dă naștere la obligații reciproce în seama ambelor părți, atât comitent cât și expediționar, încă de la data acordului de voință. În plus, ca efect al adeziunii destinatarului la contractul de transport, este posibil ca el însuși să devină debitor al expediționarului pentru anumite cheltuieli, pe care trebuie să le suporte, în condițiile stabilite de comitent. Încălcarea obligațiilor menționate, care formează obiectul juridic al contractului de expediție, atrage răspunderi corelative, la rândul lor diferențiate în funcție de specificul prestației nesocotite.

Mărfurile al căror transport îl organizează expediționarul prin încheierea contractului adecvat cu cărașul, formează mai multe categorii supuse unor regimuri juridice parțial diferite. În mod uzual, contractul are ca obiect produse de folosință curentă, așadar mărfuri nepericuloase. Nu se exclude însă intermedierea deplasării unor mărfuri periculoase cu vehicule corespunzătoare. Este evident că în ceea ce privește obligațiile părților, acestea sunt mult mai complexe, comportând măsuri specifice de precauție, pe care nu le întâlnim în transporturile obișnuite. Tot astfel, contractul de expediție care privește transportul de tablouri, obiecte antice, pietre prețioase face necesare aranjamente adiționale între părți.

Sub un alt aspect, contractul de expediție prezintă particularități notabile față de freptul comun al materiei, în cazul transporturilor containerizate, multimodale sau destinate exportului.

SECȚIUNEA 3

OBLIGAȚIILE ȘI RĂSPUNDEREA COMITENTULUI

Principalele obligații ale comitentului sunt obligații de a face și obligații de plată. În primul rând se angajează să înmâneze expediționarului mărfurile ce urmează a fi transportate la destinația convenită, așadar să-l pună în posesia încărcăturii. În acest scop marfa trebuie să fie ambalată, marcată și etichetată astfel încât să reziste operațiunilor de transport și celor conexe și să poată fi livrată destinatarului potrivit contractului. În practică, expediționarul preia încărcătura de la un punct prestabilit, în mod obișnuit de la sediul fabricii producătoare.

De asemenea, clientul trebuie să pună la dispoziția expeditorului documentele necesare efectuării transportului (certIFICATE de origine ale mărfurilor, declarații vamale, cât și instrucțiunile aferente). În măsura în care indicațiile ar fi incomplete sau greșite, clientul este ținut ca, la sesizarea expediționarului, dacă acesta solicită completări sau rectificări ale instrucțiunilor primite, să le întreprindă ori să le aducă eventuale corective. Se cere de asemenea clientului să trimită fără întârziere instrucțiuni ad-hoc în toate cazurile în care expediționarul îl înștiințează despre pericolul unor daune iminente ce amenință încărcătura aflată în curs de deplasare. Potrivit art. 2 din Condițiile generale USER, clientul este obligat să trimită în scris expediționarului instrucțiuni precise dacă solicită condiții speciale de livrare a mărfii.

O altă serie de obligații ce incumbă clientului este aceea de a face plățile, plăți ce au obiect diversificat. În primul rând reprezintă prețul serviciilor prestate de către expeditor, echivalentul purtând denumirea uzuală de comision. Suma poate fi stabilită prin negociere liberă între părțile contractante. În lipsa de convenție referitoare la preț, art. 544 din Codul Ceh, prevede că nivelul comisionului convenit expediționarului se determină conform tarifelor aplicabile comisionului de transport, iar în subsidiar se ține seama de ”dreptul de comision adecvat”, prin urmare se recurge la aprecierea organului de jurisdicție competent, dacă nu se realizează o soluție amiabilă.

Această reglementare poate fi acceptată ca uzanță comercială și în dreptul nostru. În sensul arătat de art. 1 (2) din Condițiile generale de lucru ale Romtrans prevăd următoarele: ”calculațiile și informațiile tarifare comunicate de Romtrans sunt valabile pentru data la care au fost întocmite”. Dacă acestea vor fi folosite ulterior, ele au caracter informativ, neputând constitui temei contractual pentru decontarea cheltuielilor efective, ocazionate de derularea expedițiilor respective.

O altă prevedere a art. 544 din Codul Ceh se referă la exigibilitatea sumei arătate și prevede că odată încheiat contractul cu transportatorul și

remiterea lucrurilor expediate, comisionarul are facultatea de a pretinde comitentului plata comisionului.

Reglementarea din Condițiile generale USER, cap. VII, prevede că plata transporturilor și a celorlalte servicii se face de către client sau destinatar, dacă s-a convenit astfel, pe baza facturii emise de comisionarul expeditor, termenul de achitare este de 48 de ore de la venirea facturii. Pentru întârzierea plății, clientul datorează penalități de 0,4% din valoarea sumei pentru fiecare zi de întârziere. O altă creanță ce cade în sarcina clientului o reprezintă spezele suportate de expeditor pentru îndeplinirea contractului. Comisionarul de transport este în drept să ceară comitentului rambursarea tuturor cheltuielilor necesare pentru aducerea la îndeplinire a comenzii de expediție. Ppot fi menționate în acest sens prevederile art. 5 din modelul SFA sau cele din art. 1 (2) ale Condițiilor generale USER care pun în sarcina clienților plăta sau garanția plății operațiunilor legate de transport.

În completare, art. 3 (6) din menționatele Condiții generale au înțeles să prevadă în mod special ca în caz de refuz al mărfii de către destinatar sau în caz de absență a acestuia, indiferent de motiv, clientul este obligat să suporte cheltuielile inițiale, cât și cele suplimentare, efectuate sau angajate de către expediționar.

Momentul decontării spezelor dintre client și comisionar se stabilește prin clauzele inserate în contractul de expediție, executarea obligațiilor ce revin comisionarului, impune clientului să-i pună la dispoziție anticipativ, cel puțin parțial, sumele necesare pentru acoperirea cheltuielilor inerente transportului.

În practică, executarea obligațiilor ce revin comisionarului impune clientului să-i pună la dispoziție anticipativ, cel puțin parțial, sumele necesare pentru acoperirea cheltuielilor inerente transportului. Contractul model Romtrans manifestă o exigență accentuată față de client, art. 10 prevede că plata prestațiilor efectuate de către această parte se face numai în avans. Expediționarul, în speță Romtrans, declară contravaloarea prestațiilor efectuate pe bază de factură în 15 zile. Unele cheltuieli nu pot fi estimate inițial și de aceea s-a format uzanța în activitatea de expediție a mărfurilor, de a se deschide un cont curent în raporturile dintre cei doi contractanți. Comitentul va fi debitat succesiv cu sumele cheltuite de către expediționar, urmând să-i fie compensate prin vărsăminte corespunzătoare în propriul cont.

Răspunderea contractuală în raporturile dintre client (comitent) și expediționar, neexecutarea obligațiilor atrage răspunderea colectivă în condițiile de drept comun. Sub acest aspect, art. 3 (4) din Condițiile generale USER prevede: "Clientul suportă consecințele indiferent de natura lor,

rezultatele din transmiterea de documente greșite, incomplete sau de neaplicat ori din furnizarea lor cu întârziere, deoarece el are responsabilitatea modului de întocmire și a corectitudinii acestora”. În cazul în care expediționarul angajează în contul clientului operațiuni vamale, clientul este cel care garantează comisionarului vamal plata taxelor de vamă și amenzile ce s-ar datora, determinate de furnizarea unor instrucțiuni sau documente eronate. Pe de altă parte, acesta nu răspunde pentru daunele ce ar decurge din absența, insuficiența sau defectuoșitatea ambalajului, marcării și etichetării mărfii, precum și din lipsa unor informații corespunzătoare cu privire la natura sau însușirile particulare ale mărfii.

SECȚIUNEA 4 OBLIGAȚIILE EXPEDIȚIONARULUI

Acestea prezintă natura de prestații caracteristice ale operațiunii în discuție, conferindu-i specificitate în comparație cu mandatul propriu-zis, cu care se aseamănă cel mai mult.

Modul în care expediționarul își îndeplinește contractul încheiat cu clientul prezintă deosebiri, după cum transportul se desfășoară sau nu în condiții normale. În măsura în care se ivesc împrejurări neprevăzute, constând de regulă în dificultăți pe parcursul deplasării sau la eliberarea încărcăturii la destinație, îndatoririle expediționarului sporesc.

Complicații derivă din faptul că uneori este necesară recurgerea la intermediari succesivi sau la substituirea expeditorului inițial.

Trecând peste toate aceste complicații, expediționarul își asumă în primul rând obligații nemijlocite față de clientul care l-a însărcinat să acționeze. În primul rând trebuie să dispună de toate mijloacele necesare executării misiunii ce i-a fost încredințată: art. 2 din Condițiile generale USER.

Se comportă de cele mai multe ori ca un sfătuitor al clientului în organizarea transportului de mărfuri solicitat. În sensul arătat, Condițiile generale de lucru ale Romtrans prevăd ca expediționarul poate să pună la dispoziția comitentului calculații tarifare sau consultații în probleme legate de transporturi și expediții internaționale, referitoare la export/import. El va recomanda ruta optimă de transport și cele mai bune porturi pentru încărcare și descărcare.

Îi revine de asemenea sarcină să faciliteze încasarea contravalorii mărfii ce urmează să fie predată destinatarului. Întrucât documentele de transport cor fi întocmite la data ulterioară încheierii contractului de

expediție și cum ele nu prezintă în afară de conosament însușirea de a fi titluri reprezentative, spre a putea să justifice plata sau pentru a fi negociate, practica a consacrat uzanța unor certificate pe care expediționarul le pune la dispoziția clientului imediat după preluarea mărfii în vederea organizării deplasării.

Principalele documente sunt certificate FCR, FCT, FBL și FWR, unificate sub auspiciile FIATA (Federația Internațională a Asociațiilor de Tranzitari Internaționali). Înscrisurile sunt redactate în limba franceză, engleză sau germană și conțin pe contra pagină condițiile generale de expediere a mărfurilor la care se referă⁸.

Documentul FCR (Forwarding Agents Certificate of Receipt), face dovada deplină că expediționarul a luat în posesie marfa individualizată ca atare în cuprinsul înscrisului și că a primit dispoziții irevocabile să o elibereze destinatarului. Acest certificat dă posibilitatea comitentului să încaseze contravaloarea mărfii de la banca abilitată în acest scop, fără a fi însă transmisibil.

Documentul FCT (Forwarding Agents Certificate of Transport), face dovada la fel ca FCR că expediționarul a luat în primire marfa, fără a indica însă persoana destinatarului, ci numai mențiunea că deplasarea mărfii se va executa în conformitate cu instrucțiunile date de comitent.

Certificatul FCT este un titlu de valoare la ordin și circulă prin gir. Spre a o împiedica folosirea abuzivă a documentului expediționarului, păstrează o copie a acestuia într-un registru special.

Documentul denumit FBL (Warehouse Receipt) se analizează ca o recipisă de depozit, înscrisul fiind eliberat de către expeditor dacă circumstanțele raportului îi impun să păstreze temporar încărcătura în depozitele sale.

În cursul executării contractului de expediție mărfuri apar o serie de obligații uzuale pentru ambele părți. În principal, expediționarul este organizator al transportului fără ca să efectueze el însuși deplasarea mărfii. În această calitate îi revine obligația să aleagă în mod liber felul transportului, căraușul, tariful și condițiile deplasării, obiectivul său esențial fiind realizarea deplasării cât mai rapid și economic. Desemnarea transportatorului implică totodată pentru expeditor obligația de a-i comunica instrucțiunile necesare pentru a fi în măsură să execute deplasarea mărfii în bune condiții.

Expediționarul poate recurge la comisionari intermediari, cărora le va da însărcinări cu obiect determinat.

⁸ Regimul transporturilor internaționale, Revista economică nr. 45/1985.

Organizarea transportului include și activități conexe cum ar fi: depozitarea mărfii, declarații vamale, controlul mărfurilor, executarea dispozițiilor privind încasarea sumelor convenite clientului.

O altă obligație a expediționarului este aceea de a lua toate măsurile necesare pentru a conserva exercițiul atribuțiilor judiciare și arbitrale împotriva terților, evitând riscul unor eventuale decăderi. De asemenea expeditorul este ținut să valorifice contra terților drepturi bănești ale clientului de la care a primit încasarea (art. 406 Cod Comercial). În cadrul acestei reglementări, valorificarea drepturilor se poate realiza pe două căi: fie expediționarul stă parte în instanță (reclamant sau pârât) ca și cum ar fi suferit vreun prejudiciu propriu, fie concesionează dreptul său la acțiune comitentului, la cererea acestuia din urmă.

Din punct de vedere contabil, expeditorul trebuie să aibă în registrele sale diferite însemnări pentru fiecare client (art. 407 Cod Comercial). Instrucțiunile trimise de client au caracter obligatoriu, chiar dacă i se restrânge libertatea de inițiativă și acțiune. Această regulă cunoaște unele circumstanțieri.

Astfel, dacă sunt solicitate condiții speciale de livrare a încărcăturii este necesară acceptarea expeditorului. De asemenea, are dreptul și îndatorirea să semnaleze clientului eventualele erori ale instrucțiunilor primite. Libertatea de acțiune recunoscută expediționarului trebuie înțeleasă în strânsă coroborare cu obligația de a-l informa pe client atât asupra măsurilor luate pe parcursul executării contractului, cât și la rezultatele obținute în final. Ca timp, obligațiile expediționarului față de client durează până la data când are loc eliberarea încărcăturii în posesia destinatarului final, ele neînțetând prin remiterea mărfii unui tranzitar.

În sarcina expeditorului apar o serie de obligații în împrejurări neprevăzute. Obstacolele ivite de-a lungul itinerariului, cât și pericolele ce amenință încărcătura până la eliberarea ei destinatarului influențează atât îndatoririle expediționarului, cât și opțiunile sale. Riscul unui pericol care amenință încărcătura trebuie să fie comunicat clientului de îndată ce expediționarul află despre ivirea evenimentului neprevăzut și prejudiciabil, cu atât mai mult dacă pericolul s-a materializat. Omisiunea încuviințării pune în sarcina expeditorului suportarea pagubei respective. În cazul în care pericolul este iminent, expeditorul trebuie să acționeze în așa fel încât să răspundă cel mai bine intereselor comitentului, cunoscute ca atare de către acesta.

O situație deosebită este încredințarea expediționarului a mărfurilor perisabile, care au un regim diferit față de cele cu rezistența normală. Aceste mărfuri pot fi vândute de către expediționar sau acesta poate într-un alt mod

de ele, fără vreo înștiințare adresată trimițătorului, dacă persoana îndreptățită să ridice nu se prezintă imediat după sosirea lor la destinație. Produsele care nu sunt perisabile pot fi vândute sau returnate la alegerea clientului după expirarea unui termen de 21 de zile. Orice cheltuieli care se nasc în legătură cu vânzarea sau returnarea, suportate de expediționar, trebuie să-i fie decontate de client.

4.1. Regimul obligației de asigurare a încărcăturii

Inițiativa de a asigura bunurile ce urmează a fi transportate aparține comitentului. Asigurarea încărcături luată în primire constituie pentru expeditor o obligație condiționată de un ordin corespunzător din partea clientului.

Textul mai precizează că orice asigurări ale încărcăturii efectuate de expediționar sunt supuse excepțiilor și condițiilor uzuale ale politicilor societății de asigurări ori semnatarului care își asumă riscurile. În orice caz, expediționarul nu trebuie să fie obligat să efectueze asigurări separate pentru fiecare expediție, dar poate să declare pe o poliță deschisă sau generală. În unele legislații se consideră că și în lipsa instrucțiunilor din partea clientului, expediționarul este obligat să asigure marfa⁹.

Justificarea unor măsuri asiguratorii în favoarea creditorilor implică sechestrul mărfurilor aflate în curs de transport. Încărcătura prezintă o certă valoare patrimonială, mai ales când însumează o cantitate însemnată cum ar fi conținutul unei nave de mare tomaj. Ca atare, creditorii expediționarului sau destinatarului pot avea interesul să-și recupereze sumele ce li se datorează din valoarea mărfii aflate în tranzit. Aceasta formează desigur gajul creditorilor, în sensul art. 1718 Cod Civil, care spune că oricine este obligat personal, este ținut de a îndeplini îndatoririle sale cu toate bunurile sale, mobile sau imobile, prezente și viitoare.

Poziția juridică a creditorilor față de lucrurile aflate în curs de strămutare și modalitățile de a-și ocroti drepturile împotriva debitorului rău platnic diferă în funcție de natura creanței ce le aparține. Căraușul este pus la adăpost în principiu împotriva neplății taxelor de transport. În plus, art. 438 Cod Ccomercial, îl autorizează în anumite situații neprevăzute, apărute la destinație, să obțină sechestrarea încărcăturii în condiții facilitate.

Spre deosebire de cele arătate, creditorii chirografari ai expediționarului sau destinatarului se află într-o poziție juridică mai puțin

⁹ Le loi applicable au contrat d'assurance maritime internationale, Revue roumaine d'études internationales.

Le loi applicable aux assurance maritimes, Journal de droit international.

favorizată. Dispozițiile legale le acordă numai posibilitatea de a obține măsuri conservatorii asupra încărcăturii, constând în sechestrul asigurător al acesteia. În dreptul nostru, creditorii chirografari nu dispun de accesul la procedura mai simplă și vădit mai eficace a popririi asigurătorii, în virtutea căreia căraușul (terțul poprit) poate fi obligat prin dispoziție judecătorească să nu elibereze marfa debitorului poprit, ci creditorului poprit. În legislația română, măsura conservatoare de drept comun, la care pot recurge creditorii chirografari spre a evita riscul de neplată fiind deci numai sechestrul asigurător.

4.2. Natura obligației expediționarului

Întrebarea ce se ridică este dacă expediționarul își asumă față de comisionar o obligație de diligență sau de rezultat.

O interpretare în sensul arătat ar fi eventual deductibilă din Codul Ceh, care prevede că executând contractul, comisionarul de transport este ținut să acționeze cu diligențe profesionale. Urmând aceeași idee, art. 2 (1) din Condițiile USER precizează că expediționarul va depune diligențele necesare pentru organizarea transportului și efectuarea operațiunilor conexe, potrivit instrucțiunilor clientului și pentru protejarea intereselor acestuia. Comitentul angajează expediționarul pentru a avea certitudinea că încărcătura va ajunge în condițiile cele mai bune la punctul terminus, acest lucru cerându-se necondiționat expeditorului. Prin urmare, acesta își asigură o obligație de rezultat, ci nu una de mijloace. Mai explicit s-a arătat că expediționarul garantează clientului în primul rând sosirea mărfii la destinație în termenul convenit, în al doilea rând conservarea bunei stări a mărfurilor pe parcurs exceptând stările de forță majoră, iar în al treilea rând executarea corectă de către comisionarul substituit. În condițiile existenței acestor obligații, expediționarul nu se poate deroga de răspundere făcând dovada lipsei sale de culpă în executarea contractului încheiat cu comitentul.

SECȚIUNEA 5 GARANȚII DE PLATĂ ALE EXPEDIȚIONARULUI

Expediționarul poate să pretindă din partea comitentului avansuri menite să acopere cheltuielile inerente transportului mărfii, urmărindu-se să se elimine riscurile de neplată. Interesele legitime ale expediționarului de a recupera fără întârziere sumele pe care le-a debursat în executarea contractului trebuie desigur apărute, unele sisteme de drept recunoscându-i

în genere expediționarului garanții având ca obiect însăși marfa a cărei deplasare s-a angajat să o organizeze.

5.1. Felurile garanțiilor

O reglementare expresă în acest sens lipsește în legislația noastră. Această carență a fost complinită prin dispoziții privitoare la mandat care se aplică în raporturile interne dintre comitent și expediționar. Potrivit art. 387 Cod Comercial, mandatarul pentru tot ce i se datorește din executarea mandatului sau chiar pentru retribuirea sa are un privilegiu special. Făcând analogia și cu prevederile legiuitorului civil și art. 388 Cod Comercial, acest privilegiu are în vedere numai bunuri mișcătoare.

De asemenea, mandatarul are drept de retenție asupra mărfurilor aflate în posesia sa și dreptul de a se îndestula cu privilegiu din vânzarea acestor mărfuri. Reglementările din alte țări consacră la rândul lor garanții corespunzătoare în favoarea expediționarului. În sensul arătat, art. 546 din Codul Ceh prevede ca drept de garanție pentru toate pretențiile sale, inclusiv cele născute dintr-un cont curent, cele născute dintr-un cont de comision de transport, comisionarul de transport are dreptul de gaj asupra încărcăturii, cât timp o deține sau cât altcineva o deține în numele său ori în fine cât deține documentele care îl îndreptătesc să dispună de încărcătură.

Clauzele convenționale converg în același sens. Art. 8 din Condițiile generale USER prevede că expediționarul are pentru toate creanțele sale actuale sau anterioare, rezultate din prestații executate pentru un client, un drept de gaj și de retenție asupra mărfurilor și oricăror altor valori aparținând acestuia și care se găsesc în posesia sa. Referirea la contextul citat la dreptul de gaj, iar nu la cel de privilegiu, cum ar fi fost normal în scopul unei alinieri corecte la prevederile art. 387 Cod Comercial, își poate găsi totuși o explicație. Într-adevăr la fel cu privilegiul căraușului, cel al expediționarului își află fundamentarea într-un gaj tacit.

Predătorul mărfii recunoaște această garanție expediționarului odată cu remiterea încărcăturii, în vederea organizării transportului.

5.2. Obiectul material al garanțiilor

Bunurile care pot să formeze obiectul garanțiilor recunoscute mandatarului sunt specificate de art. 387 Cod Comercial. În mod obișnuit, obiectul privilegiului îl formează bunurile mandantului, pe care mandatarul le deține pentru executarea mandatului. O situație similară există ori de câte ori lucrurile mandantului se găsesc la dispoziția expediționarului. Privilegiul

se întemeiază pe faptul material al deținerii de către expediționar al încărcăturii în scopul executării obligațiilor ontractuale la care s-a angajat.

Condiția posesie efective justifică garanția în discuție și gajul sau dreptul de retenție. Este tratat și momentul exercitării detențiunii efective a mărfurilor clientului de către expediționar, acesta fiind acela în care se face proba că se află în posesia legitimă a poliței de încărcare sau a scrisorii de cărat. Dacă lucrurile mandantului au fost vândute de către mandatar, privilegiul subzistă asupra prețului.

5.3. Creanțele garantate

Delimitările corespunzătoare se deduc din prevederile art. 387 Ccod Comercial, aplicabile prin extensiune și contractului de expediție.

Textul enunță totuși aceste creanțe fără a ține seama în mod strict de ordinea lor firească și fără să fi realizat o concordanță deplină între prevederile pe care le conține, figurând în primul rând anumite datorii care sunt numai eventuale și de abia pe urmă cele uzuale.

În mod obișnuit, întâia categorie de creanțe garantate o reprezintă retribuiția cuvenită expediționarului ca echivalent al serviciilor prestate în favoarea clientului. Este creanța uzuală, care izvorăște în toate ipotezele din contractul de expediție, dată fiind natura sa prin definiție oneroasă. În al doilea rând formează obiect al privilegiului tot ce se datorește din executarea mandatului, adică plățile și cheltuielile făcute de expediționar. Datoriile în discuție sunt eventuale, în sensul că de multe ori pot să nu ia naștere, dacă de exemplu nu au existat speze adiționale sau dacă mandantul avansase la timpul potrivit sumele necesare.

Creanța apare numai dacă expediționarul suportă el însuși, fără acoperire prealabilă, anumite sume pentru cheltuieli de încărcarea mărfii, depozitare, descărcare. Mandantul fiind obligat să le achite, despăgubindu-l integral pe expediționar, datoria este și ea grevată de privilegiu.

Întrebarea care se pune este dacă expresia generică tot ce se datorește din executarea mandatului include și daunele suferite de expeditor în executarea obligațiilor la care s-a angajat. Literatura de specialitate și jurisprudența răspund afirmativ, cu condiția ca aceste creanțe să fie certe și exigibile, fără contestare în justiție. S-a decis astfel ca exces sfera privilegiului special daunele ce ar deriva din executarea mandatului, care ar presupune creanțe litigioase, a căror certitudine depinde de tranșarea favorabilă a unui litigiu, deoarece mandatarul nu poate uza de facultatea conferită de art. 387 și 388 Cod Comercial fără să-și bazeze dreptul său pe o creanță certă și exigibilă.

Prin analogie, creanțele care beneficiază de privilegiul expeditorului (retribuția, eventualele cheltuieli cât și daunele certe lichide și exigibile) fundamentează totodată gajul și dreptul de retenție pe care acesta îl poate exercita pentru a-și verifica față de client pretențiile bănești izvorâte din executarea contractului.

Creanța expediționarului garantată ca privilegiu în condițiile arătate, poate veni în concurs cu alte pretenții ale altor creditori ai clientului. Se prevede o regulă de principiu și o alta care acordă întâietate privilegiului mandatarului pe de-o parte, iar pe de alta concursul cu privilegiul mandatarului neplătit și cel valorificat de către transportatorul mărfii.

5.4. Regimul general al privilegiului expediționarului

Creanța expediționarului garantată cu privilegiu poate veni în concurs cu pretenții ale altor creditori ai mandatarului (clientului). Spre a stabili ordinea de plată a datoriilor concurente, art. 387 Cod Ccomercial, prevede o regulă de principiu cât și una specială. Ierarhizarea creanțelor privilegiate ale expediționarului trebuie studiată prin raportare la sistemul general al garanțiilor recunoscute creditorului. În ceea ce ne privește, este interesant de urmărit regimul ierarhizării căraușului maritim.

Dispozițiile referitoare la această categorie de transporturi sunt prevăzute în titlul IX din Cartea a doua a Codului Comercial, intitulată "Despre comerțul maritim și despre navigație". Mai întâi, potrivit art. 678 Cod Comercial, privilegiile stabilite cu acest titlu trec înaintea oricărui privilegiu general sau special asupra mobilelor, stabilit prin codicele civil. Rânduirea garanțiilor în dreptul maritim este cu alte cuvinte autonomă, nesubordonarea dreptului comun, chiar dacă unele analogii nu pot fi negate.

În completarea textului de principiu al art. 678, care consacră particularismul materiei, art. 683 Cod Comercial stabilește criteriile de ierarhizare a privilegiului căraușului maritim, parțial diferite de cele din dreptul comun. În conformitate cu textul menționat, garanția ce ne preocupă premerge altor privilegii specifice unui transport pe mare, dar există și altele care-i trec înainte.

Privilegiul căraușului maritim asupra lucrurilor încărcate pe navă premerge la plata următoarelor categorii de creanță¹⁰:

- chiria magaziilor în care lucrurile au fost depuse;
- sumele datorate cu titlu de contribuție la avariile comune, suferite în timpul călătoriei atât de navă cât și de încărcătură;
- primele de asigurare;

¹⁰ Privilegiul transportatorului asupra încărcăturii, Revista de drept comercial nr. 6/1995.

- capitalul și procentele datorate pentru obligațiile contractate de comandantul navei pentru reparații, cumpărare de provizii sau pentru alte tebuințe urgente ale navei, sub condiția de a se fi îndeplinit formalitățile probatorii prescrise de lege pentru asemenea împrumuturi;
- orice alt împrumut maritim, când creditorul care a dat banii posedă polița de încărcare.

Enumerarea consacrată de legiuitorul comercial emite creanțele născute din salarii, privilegiile care premerg garanției ce ne preocupă sunt următoarele:

- salariile datorate de către debitor propriilor angajați;
- cheltuielile de judecată făcute în interesul comun al creditorilor pentru acte de conservare și de urmărire a lucrurilor;
- cheltuielile și primele de salvare pentru ultima călătorie;
- taxele vamale datorate pentru ultima călătorie.

Comparând regimul de drept comun și cel aplicabil transporturilor sunt de reținut două observații. În primul rând, garanția drepturilor premerge în principiu celor generale, dar sub rezerva cheltuielilor de judecată făcute în interesul creditorilor. În al doilea rând, se observă că legiuitorul comercial are în vedere unele categorii de creanțe care nu figurează în Codul Civil, precum cheltuielile de salvare a navei care a suferit un accident sau taxele vamale inerente transportului internațional.

Revenind la contractul de expediție, deosebim pe de-o parte regimul de principiu, care acordă întâietate privilegiului mandatarului (implicit al expediționarului), iar pe de altă parte concursul cu privilegiul vânzătorului neplătit și cu cel valorificat de către transportatorul mărfii a cărei deplasare a contractat-o expediționarul. Datoriile născute din contractul de expediție premerg în toate cazurile și fără excepție drepturile creditorilor chirografari ai clientului, nepunându-se întâmpla altfel din moment ce aceștia din urmă sunt lipsiți de garanții de plată.

În raport cu privilegiile generale, garanția reală conferită expediționarului are în principiu întâietate la paltă. Privilegiul expediționarului este precedat de unele garanții deosebit de favorizate, recunoscute de lege unor creditori:

- salariile datorate de către debitor propriilor angajați;
- cheltuielile de judecată făcute de debitor în interesul tuturor creditorilor;
- cheltuielile de înmormântare ale debitorului.

5.5. Concursul dintre privilegiul expediționarului și alte privilegii speciale

Asemenea situații se ivesc în practică dacă expediționarul vine în concurență cu vânzătorul neplătit sau cu transportatorul care nu a încasat prețul pentru serviciul prestat.

În practică, raporturile cu vânzătorul neplătit sunt reglementate de art. 387, alin. 2 Cod Comercial. Părțile aflate în conflict sunt pe de o parte expediționarul și mandantul și pe de altă parte vânzătorul neplătit și mandant. Concursul are între creața expediționarului care a transportat încărcătura și cea a vânzătorului care a predat încărcătura mandantului.

Soluția legală consacrată în materie de legiuitorul comercial derogă de la regimul instituit de dreptul civil.

Art. 1730 Cod Civil prevede că este privilegiată creața având ca obiect prețul pentru lucruri mobile neplătite, dacă se află încă în posesia debitorului, chiar și în cazul când a cumpărat cu termen de plată. Dacă vânzarea s-a făcut fără termen de plată, vânzătorul poate în virtutea art. 1730 să revendice obiectele vândute, pe cât timp se află în posesia cumpărătorului și poate să împiedice revinderea acelor lucruri în termen de 8 zile spre a-și îndeplini creața, pretențiile bănești trecând înaintea drepturilor invocate de către expeditor. Condiția care se pune este ca lucrurile să se afle tot în starea în care se găseau la data când au fost predate.

Raportând reglementările citate ale art. 1730 la situația care ne preocupă, ajungem la rezultatul că privilegiul vânzătorului neplătit se bucură cu precădere. Într-adevăr, expediționarul (mandatar) deține bunurile cumpărate de către client (mandant) pentru și în interesul acestuia, în scopul de a organiza transportul lor la destinație. Ele nu au ieșit în mod definitiv din posesia cumpărătorului (mandant), care este debitor al prețului aferent.

Soluția menționată care decurge din dreptul comun este inechitabilă pentru expediționar și de aceea legiuitorul comercial prin art. 387 Cod Comercial a consacrat un regim de favorizare pentru expediționar în sensul că privilegiul de care se bucură deține un rang preferabil față de cel al vânzătorului neplătit, dacă el este de bună credință.

Potrivit textului menționat, creanțele expeditorului au precădere chiar contra vânzătorului ce revendică, cu toate că plățile și cheltuielile vor fi fost făcute înainte sau după ce lucrurile mandantului au intrat în posesia mandatarului.

Se ajunge cu alte cuvinte la o ierarhizare inversă decât în cadrul art. 1730, privilegiul vânzătorului neplătit fiind primat de cel al expediționarului, cu prezumarea bunei credințe a acestuia din urmă. Se cere cu alte cuvinte ca expediționarul să ignore ca la data când preia încărcătura de la client (mandantul cumpărător) că acesta nu plătit prețul convenit vânzătorului. În caz contrar, cu alte cuvinte, dacă se face dovada că expediționarul era de rea

credință cunoscând existența datoriei clientului față de vânzătorul mărfii, excepția instituită de Codul Comercial este înlăturată și se revine la soluția instituită de dreptul comun.

În raporturile dintre expediționar și transportator se ridică problema care dintre privilegiile exercitate asupra încărcăturii are întâietate.

Dispozițiile legale nu determină ordinea cu precădere dintre aceste garanții, care vin inevitabil în concurs de câte ori clientul este debitor al cumelor convenite expediționarului, cât și al costului deplasării mărfii. Posesorul efectiv al mărfii aflat în curs de deplasare este căraușul căruia expeditorul i-a încredințat-o în vederea ajungerii la destinație.

Ca atare, transportatorul se află din punct de vedere juridic într-o poziție mai avantajoasă decât expeditorul, din moment ce acesta a încetat să mai dețină încărcătura. De aici poate să rezulte că privilegiul transportatorului, ar urma să-l precadă pe cel al expediționarului, deoarece se conjugă cu dreptul de retenție care-i asigură o valorificare imediată. După ce marfa a fost eliberată destinatarului, privilegiul căraușului și expeditorului au încetat să existe ca efect al desesizării, la fel ca și drepturile de retenție.

Acest drept, în accepțiunea sa generală constă în opțiunea creditorului de a refuza cât timp este neplătit, restituirea unui lucru mobil sau imobil, debitorului. S-a precizat că în esență dreptul de retenție suspendă exigibilitatea obligației de restituire ce incumbă persoanei deținătoare a bunului. El ia naștere din lege, existând independent de voința părților.

În ceea ce ne privește, dreptul de retenție al căraușului decurge dintr-o dispoziție comercială (art. Cod Comercial). Ca și în dreptul comun, căraușul poate să refuze eliberarea mărfii strămutate cu condiția de a avea o creanță împotriva destinatarului și de a fi păstrat deținătorul lucrului.

În cazul valorificării creanței de către client, expeditorul are dreptul să-și valorifice privilegiul prin recuperarea creanței. Poate face acest lucru scoțând la vânzare încărcătura. Pentru a nu degenera într-un abuz, art. 388 Cod Comercial, deosebește trei faze distincte: notificarea adresată clientului, un eventual proces și de abia în ultimă fază vânzarea încărcăturii.

În toate cazurile se impune delimitarea domeniului de aplicare al art. amintit.

Conexiunea neîndoieșnică dintre cele trei prerogative recunoscute expediționarului interesează deopotrivă exercitarea gajului sau a dreptului de retenție în cadrul contractului.

Prima fază, notificarea, cuprinde următoarele mențiuni: specificarea sumelor convenite, inițiativa ca plata să aibă loc în cinci zile calculate de la primirea notificării, precizarea explicită că neplata va atrage scoaterea la vânzare a bunurilor supuse privilegiului.

Clientul are la rândul său dreptul să facă opoziție la somația debitorului (expediționarului) prin citarea acestuia înaintea judecătii.

Termenul pentru sesizarea instanței competente este foarte scurt și diferă în funcție de distanța dintre domiciliul debitorului și cel al creditorului. Astfel, dacă părțile își au reședința în circumscripția aceluiași tribunal județean, opoziția trebuie adusă la cunoștința expeditorului în termen de 3 zile de la data când clientul a primit certificarea de executare a privilegiului.

Termenul este de 10 zile dacă mandantul (clientul) domiciliază în circumscripția unui tribunal județean limitrof și de 20 de zile în orice altă parte a țării.

Pentru cazul în care domiciliul se află în străinătate, termenul este de 2 luni. Procedura astfel declanșată are un caracter contencios.

În mod obișnuit, instanța stabilește quantumul creanței și recunoaște expediționarului dreptul de privilegiu asupra mărfurilor mandantului. Referitor la dreptul de retenție, organul de jurisdicție este chemat să constate dacă încărcătura se găsește în mod legitim în stăpânirea expediționarului, iar în cazul în care se stabilește că mărfurile nu puteau fi reținute, să se ordone ca ele să fie restituie mandantului (clientului).

S-a decis, de asemenea, că deși în timpul lichidării pretențiilor pe cale opoziției și apelului, mărfurile au ajuns în posesia mandantului, totuși instanța își poate urma cursul.

Nu se poate trage concluzia că hotărârea nu ar mai avea asupra căror bunuri să fie executată, deoarece pe de-o parte o acțiune trebuie să îndeplinească condițiile necesare în momentul intentării ei, iar pe de altă parte orice creditor privilegiat este în drept, în caz de neîndestulare din prețul rezultat din vânzarea bunului special afectat, să se regreseze contra întregului patrimoniu al debitorului său.

5.6. Vânzarea bunurilor grevate de garanții¹¹

Efectele hotărârii definitive și irevocabile prin care instanța respinge opoziția sunt prevăzute în art. 388 Cod Comercial, potrivit acestui text, expediționarul poate să vândă lucrurile fără nici o formalitate, pe contul co-contractantului, prin așa numita executare coactivă. Prin asimilare, art. 388 recunoaște efecte executorii similare trecerii termenului definit de lege pentru intentarea opoziției, dacă mandantul nu a sesizat instanța judecătorească.

¹¹ Instrucțiuni privind expedierea mărfurilor în vânzarea comercială internațională. Informații de comerț exterior nr. 7/1982.

În sensul arătat s-a decis ca odată termenul de introducere a opoziției a expirat sau opoziția a fost respinsă, notificarea adresată de mandatar mandantului dobândește prine ea însăși, putere executorie și poate fi pusă în lucrare în scop de a se vinde lucrurile supuse privilegiului, fără ca pentru aceasta să mai fie nevoie de formalități.

Referirile la procedura de executare coactivă, făcute de art. 388 Cod Comercial, prevăd că expediționarul a pus în vedere clientului că va recurge la vânzarea încărcăturii în caz de neplată a sumelor datorate.

Vânzarea coactivă trebuie să aibă loc fără întârziere, aceasta putând trezi suspiciuni cu privire la buna credință a expediționarului. Operațiunea va fi perfectată sub autoritatea unui mijlocitor calificat al încărcăturii de mărfuri.

În mod normal, valoarea încărcăturii astfel valorificate va depăși cuantumul sumelor pe care expeditorul este îndreptățit să le recupereze, diferența în plus cuvenindu-se clientului. În caz contrar, dacă prețul obținut prin vânzarea mărfurilor este mai mic, expediționarul poate cere despăgubiri clientului.

În cadrul unei asemenea proceduri subsidiare de natură contencioasă, acționează însă în calitate de simplu creditor chirografar, deoarece obiectul privilegiului de care se bucură are ca obiect exclusiv marfa sau prin subrogare prețul ei și nimic mai mult. Procedura vânzării coactive a încărcăturii poate să implice, în final unele dificultăți dacă suma obținută cu titlu de preț trebuie repartizată între mai mulți creditori, cu care expediționarul vine în concurs.

În situația semnalată s-ar părea că, în lipsă de înțelegere și de soluția amiabilă, sarcina de a asigura alocarea ar putea să revină mijlocitorului oficial care a efectuat vânzarea.

Creditorii nemulțumiți se pot plânge instanței competente, propunând corectivele pe care le consideră legale și echitabile.

Există cazuri în care părțile din contractul de expediție sunt insolvente. Condițiile în care poate fi valorificat privilegiul expediționarul suferă schimbări însemnate dacă această parte contractantă se găsește în starea de încetare de plăți.

Art. 387 Cod Comercial, prevede că în caz de insolvență al debitorului (mandant, client), privilegiul creditorului (expediționar, mandatar), se exercită conform reglementărilor referitoare la faliment (legea 64/1995). Potrivit acestei legi, comitentul va fi îndreptățit să-și ia înapoi titlurile sau marfa sau să ceară ca valoarea lor să fie plătită de către comisionar.

Acesta rămâne obligat în schimb să achite costul serviciilor de expediție de care beneficiază cât și de cheltuielile aferente acestora.

Comitentul rămâne obligat să achite costul serviciilor de expediție de care beneficiase, cât și cheltuielile aferente.

Într-o asemenea situație, privilegiul expediționarului încetează la fel ca și dreptul de retenție, din momentul în care se desesizează de bunuri sau de titluri corelative.

În ceea ce îl privește pe expediționar, trebuie să se conformeze măsurilor stabilite de legea 64/1995, pentru valorificarea drepturilor oricărui creditor.

În primul rând este reglementat modul cum se stabilește masa pasivă. Judecătorul sindic trimite fiecărui creditor o notificare, în care se precizează termenul limită pentru înregistrarea creanțelor împotriva averii debitorului insolvent și cerințele pentru ca o creanță înregistrată să fie considerată valabilă.

Ca urmare, creanțele trebuie să fie prezentate, cu o cerere, în termen de 60 de zile de la data trimiterii la tribunal de către creditorii a primei notificări a cererii introductive care a declanșat procedura de insolvență.

Creanțele astfel depuse, sunt înregistrate la grefa tribunalului, într-un registru special afectat. După expirarea termenului pentru înregistrarea creanțelor, judecătorul examinează cât mai curând posibil toate creanțele și actele înregistrate, în scopul de a stabili legitimitatea, valoarea exactă și prioritatea oricărei creanțe.

Se procedează la distribuirea sumelor realizate prin lichidarea averii debitorului insolvent. Creditorii având ipotecă și alte garanții reale asupra averii debitorului pot fi plătiți din sumele realizate din vânzarea de bunuri supuse garanțiilor lor, plățile urmând să cuprindă tot capitalul, dobânzile și cheltuielile aferente.

Un creditor cu creanță garantată este îndreptățit să participe la orice distribuție de sumă, făcută înaintea vânzării bunului supus garanției lui.

Sumele primite din acest fel de distribuiri se scad din cele pe care creditorul ar fi îndreptățit să le primească ulterior, din prețul obținut prin vânzarea bunului supus garanției sale, dacă este necesar pentru a împiedica un astfel de creditor să primească mai mult decât ar fi primit dacă bunul supus garanției sale ar fi fost vândut anterior distribuiri.

În măsura în care sumele realizate din vânzarea bunurilor grevate de garanții reale sunt insuficiente pentru a plăti în întregime o creanță garantată, creditorul respectiv va avea o creanță negarantată. Aceasta este egală cu suma capitalului, dobânzilor și cheltuielilor datorate creditorului la data înregistrării creanței, mai puțin suma realizată din vânzarea bunului și pregătită creditorului.

Dacă prețul nu acoperă în totalitate creanțele creditorilor cu garanții reale, în această ultimă situație ei vor intra în concurs cu creditorii chirografari la distribuirea sumelor realizate din averea debitorului, dar numai pentru sumele care le sunt încă datorate, fără să poată primi dobânzile aferente, care curg după înregistrarea cererii.

5.7. Stingerea garanțiilor expediționarului

Clauzele care fac să înceteze aceste garanții pot fi deduse în lipsă de reglementări specifice prin interpretare.

Plata sumelor datorate expediționarului de către client are ca efect în toate cazurile, o dată cu stingerea creanței respective, încetarea privilegiului, gajului sau dreptului de retenție exercitat asupra încărcăturii. Din moment ce temeiul juridic al garanțiilor dispăre, acestea nu mai pot subzista, rămânând fără obiect.

Pieirea lucrului încredințat expediționarului în vederea transportului stinge de asemenea orice garanții care privesc bunurile, indiferent de cauza distrugerii.

Soluția se explică de la sine, deoarece obiectul garanției dispăre în materialitatea sa. Totuși, dacă marfa era asigurată, se poate considera că expediționarul beneficiază, ca titular al privilegiului, de preferință de plătire asupra indemnizației plătite de asigurător.

Gajul conferă drepturi analoage, nu însă și dreptul de retenție.

Într-o situație similară se află, din punct de vedere juridic, suma plătită cu titlu de despăgubiri de către terțul vinovat pentru distrugerea încărcăturii, ea subrogându-i-se mărții.

Predarea posesiei asupra încărcăturii de către expediționar prin faptul eliberării acesteia în mâinile destinatarului, face să înceteze condiția care justifică exercițiul garanțiilor.

Deposirea voluntară a expediționarului pune capăt titlului legal care îl abilitază să valorifice în favoarea sa privilegiul, gajul sau dreptul de retenție.

Înscrierea în cont curent a creanței mandatarului în raporturile sale bănești cu clientul produce stingerea privilegiului. Soluția se întemeiază pe efectul inerent contractului de cont curent, ce operează de plin drept orice sumă decontată.

SECȚIUNEA 6 SUBSTITUIREA EXPEDIȚIONARULUI PRINTR-UN ÎNLOCUTOR

Contractul de expediție se clasifică printre operațiunile intuitu personae, de aici deducându-se ca înlocuirea prestatorului din voința acestuia printr-o altă persoană ar fi inadmisibilă.

În realitate, răspunsul nu poate fi univoc și prohibitiv, unele disocieri fiind necesare. Ele decurg din regimul juridic al mandatului ale cărei reglementări le întregesc uzual pe cele aplicabile contractului de comision și implicit ale celui de expediție.

Potrivit art. 1542 Cod Civil, mandatarul este răspunzător pentru acela pe care l-a substituit în gestiunea sa, fie când nu i s-a conces o atare facultate de a-și substitui pe cineva, fie când i s-a conces o atare facultate, fără arătarea persoanei, iar cea aleasă de dânsul era cunoscută de incapabilă și insolvabilă.

În cadrul de aplicare al textului citat pot fi examinate trei situații de fapt diferite care interesează și contractul de expediție: interzicerea substituirii, încuviințarea acesteia înlocuirea sau căderea contractantului.

Clientul (comitentul) are interesul prin însăși clauzele contractului de expediție să înlătore orice substituție.

Existența unei prohibiții explicite de acest fel impune expediționarului obligația să inițieze și să realizeze personal organizarea transportului încărcăturii. Substituirea echivalează cu o culpă constând în încălcarea contractului, clientul având dreptul la despăgubiri corespunzătoare fără ca expeditorul să se poată apăra demonstrând meritele profesionale ale persoanei pe care a însărcinat-o să-l înlocuiască.

Se poate intenta o acțiune în despăgubire pentru nerespectarea interdicției contractuale, iar hotărârea judecătorească ar fi favorabilă clientului. Situația la care se ajunge este ambiguă, deoarece în cazul în care prestația a fost îndeplinită de către substituit, prejudiciul lipsește, iar răspunderea contractuală nu se concepe fără o pagubă. Pe de altă parte nu se poate tolera nerespectarea clauzei din contractul de expediție, drept urmare cea mai bună soluție este încuviințarea de către comitent a înlocuirii expediționarului. În acest caz apar mai multe situații de fapt distincte.

Un prim caz este acela prin care clientul nominalizează el însuși persoana care va putea să-l înlocuiască pe expediționar. Dacă expediționarul nu respectă persoana indicată, se revine la ipoteza și la consecințele interdicției de substituție.

Un alt caz este acela în care exercitarea opțiunii de substituție este lăsată expediționarului, această opțiune fiind perfect legitimă.

Răspunderea personală a expediționarului se angajează în cazul în care substitutul este o persoană nedestoinică sau insolvabilă, acesta putând fi obligat să-l despăgubească pe client, în urma unei gestiuni deficitare.

Clauza permisivă în discuție poate fi convenită cu un domeniu mai larg sau mai restrâns. Sarcinile transmise persoanei înlocuitorului complinesc uneori în totalitate, iar alteori numai în parte obligațiile ce revin expediționarului.

Dacă posibilitatea de înlocuire are caracter limitativ și totuși expediționarul a încredințat însărcinări mai extinse terței persoane, atribuțiile adiționale fiind excesive sunt asimilate cu încălcarea prohibiției de substituire.

În lipsa clauzei de substituire, înlocuirile sunt valabile deoarece au intrat în uzanțele profesiei. Art. 1542 Cod Civil, reglementând răspunderea mandatarului, în speță a expediționarului, prevede posibilitatea recurgerii la serviciile unei terțe persoane. Aceste prevederi sunt reglementate și de Condițiile generale ale USER care prevăd că dacă nu s-a convenit altfel, expediționarul are dreptul să-și aleagă în mod liber subexecutanții. Mai mult decât atât, subexecutanții sunt considerați ca acceptați de client. Codul Ceh prevede că în lipsă de clauză contractuală diferită, comisionarul de transport are facultatea, spre a realiza deplasarea, să recurgă la alt comisionar de transport, denumit comisionar intermediar. Comisionarul inițial este totuși răspunzător ca și cum s-ar ocupa personal de organizarea transportului.

Prin excepție, înlocuirea poate fi nelegitimă în cazul în care componentele intuitu personae sunt esențiale și exclud îndeplinirea unor servicii analoage de către o terță persoană (de exemplu dacă expediționarul ar fi singurul din țarp specializat în organizarea de transporturi containerizate pentru un anumit gen de produse).

În cazul acceptării clauzei de substituire, trebuie avute în vedere raporturile ce se stabilesc între client și substitut pe de o parte și expeditor și substitut pe de altă parte.

Substitutul lucrează ca mandatar fără reprezentare pentru partea în interesul căreia se efectuează transportul mărfii, ci nu al expeditorului inițial.

În sensul arătat, Codul Ceh prevede: ”comisionarul de transport este ținut să valorifice, la cererea comisionarilor de transport precedenți, toate drepturile ce le aparțin, îndeosebi în temeiul dreptului lor de gaj, fiind de asemenea îndreptățit să le satisfacă pretențiile”.

Din cele arătate se deduce că substitutul răspunde pentru neîndeplinirea obligațiilor contractuale asumate față de client în contractul original la fel ca expeditorul inițial. În consecință, clientul are calitatea procesuală să acționeze în justiție dacă a fost prejudiciat, avantaje vădite pentru comitent, deoarece îi pune la adăpost de concursul cu creditorii expediționarului.

În ceea ce privește raporturile dintre expediționar și substituit, acesta din urmă este obligat, în mod normal să depună diligențele necesare pentru ca drepturile firește cuvenite expediționarului original pe care-l înlocuiește să fie respectate și realizate efectiv.

O situație specială care apare în practică este înlocuirea unui substituit, fiind posibilă dacă substituitul original nu a fost nominalizat, expediționarul fiind ținut să răspundă față de comitent de alegerea făcută de substituit.

SECȚIUNEA 7 PLURALITATEA DE EXPEDIȚIONARI

Interesele comitentului, precum masivitatea sau complexitatea transportului, pot să justifice desemnarea prin același contract a mai multor expediționari, care să conlucreze între dânsii pentru a organiza deplasarea mărfii la destinație. Nominalizarea poate să fie pur și simplă sau subordonată condiției unor hotărâri colective a expediționarilor.

Distincția arătată prezintă importanță din punct de vedere al întinderii puterilor pe care sunt îndreptățiți să le exercite expediționarii. În definitiv, comitentul desemnând mai mulți expediționari, a socotit că aceștia unindu-și eforturile vor reuși să aducă la îndeplinire în condiții optime însărcinarea primită. Totuși, în practică s-a arătat că această formă de mandat stânjenește realizarea scopului urmărit.

Existența împuternicirii colective presupune ca expediționarii să-și coordoneze activitatea, pentru a fi comparabili cu mersul rapid al afacerii comerciale.

S-a decis ca mandatul fiind indivizibil, atunci când printr-un act s-au constituit mai mulți mandatarî sau procuratori fără a se arăta că fiecare dinre ei poate lucra și singur în numele tuturor, mandantul nu poat fi bine și valabil reprezentat decât cu toți mandatarîi săi.

Potrivit art. 389 Cod Comercial, dacă mai mulți mandatarî sunt numiți prin același act, fără a arăta că ei trebuie să lucreze împreună, fiecare din ei poate lucra în lipsa celuilalt. Li se asigură astfel suficientă independență în exercitarea atribuțiilor, spre a ține seama de imperativul celebrității, predominant în activitatea de afaceri.

Dispoziția acestuia articol se analizează ca o prezumție simplă, în consecință, comitentul putând-o înlătura dacă face dovada că în realitate circumstanțele specifice transportului impuneau ca expediționarii să lucreze în comun. În sensul arătat, într-o situație de fapt specifică, referitoare la contractul de mandat, dar care interesează deopotrivă expediția mărfurilor, s-

a decis ca mandatul, fiind indivizibil, atunci când printr-un act s-au constituit mai mulți mandatar sau procuratori, fără a se arăta că fiecare dintre ei poate lucra singur în numele tuturor, mandantul nu poate fi bine și valabil reprezentat decât prin toți mandatarii săi.

În cazul în care, obligația este explicit stipulată în contract, desigur că trebuie respectată în mod strict de expediționari. Nici unul dintre ei nu poate, cu alte cuvinte să ia decizii prin voință proprie izolată, fiind necesar un consimțământ bazat pe unanimitate.

Este posibil ca unii dintre expediționarii nominalizați, în măsura în care dețin majoritatea în raport cu totalul celor desemnați de client, să îndeplinească numai ei obligațiile referitoare la organizarea transportului în cauză. Situația necesită o procură pe care unii mandatar o pot refuza, caz puțin probabil în practică, deoarece însărcinările sunt acceptate încă de la încheierea contractului inițial.

În interesul comitentului, art. 389 Cod Comercial instituie cu regula potrivit căreia comandatarii sunt responsabili solidar. Termenul de comandatar nu este folosit în contextul cel mai fericit, deoarece în accepțiunea corectă a noțiunii, acesta răspunde pentru datoriile sociale ale entității colective din care face parte, dar în nici un caz în regim de solidaritate pasivă. Prin excepție, comitentul poate să dispenseze de solidaritate prin stipulație explicită pe expeditori, așa cum rezultă din art. 42 Cod Comercial.

SECȚIUNEA 8

RĂSPUNDEREA EXPEDIȚIONARULUI

Potrivit art. 1147 Cod Civil, expeditorul și-a asumat angajamentul de a face să ajungă marfa la destinație și îndeosebi să facă dovada că marfa a fost eliberată la destinație.

Expediționarul deține, pe planul răspunderii personale, o poziție independentă de a transportatorului, impunând ca atare o analiză distinctă, raportată la obligațiile contractuale ce-l privesc în mod nemijlocit.

Legislațiile străine reglementează explicit materia, anunțând o regulă generală de trimitere, în virtutea căreia comisionarul de transport este răspunzător, în conformitate cu dispozițiile referitoare la contractul de magazinaj pentru daunele suferite de încărcătura pe care o deține. În completare, Codul Ceh stabilește răspunderea depozitarului în mod indirect, specificând temeiurile care îl exonerează de obligația de a despăhubi pe deponent, aceleași cauze fiind operante în favoarea expediționarului, în raporturile sale cu clientul.

În dreptul nostru, regimul răspunderii ce ne interesează poate fi configurat, în lipsă de reglementări specifice, prin interpretarea și extinderea circumstanțială a soluțiilor referitoare la mandatul fără reprezentare. În acest context, urmează să fie examinate componentele răspunderii expeditorului, în măsura în care prezintă trăsături distinctive.

O altă latură caracteristică supusă analizei are ca obiect libertatea clauzelor exoneratorii de răspundere prin contrast cu regimul mult mai sever aplicabil contractului de transport.

În cadrul contractului încheiat cu clientul (comitent), întrucât expediționarul organizează de regulă deplasarea încărcăturii prin intermediul unui transportator de profesie, căruia îi încredințează mărfurile, răspunderea poate fi cercetată pe două planuri diferite. Expediționarul răspunde față de client, atât pentru fapta proprie, cât și pentru căraș, care este un terț în raport cu contractul de expediție. În sensul arptat, art. 11 din contractul tip al Romtrans, prevede că această parte contractantă răspunde pentru daunele provocate din culpa sa, ivite în cursul executării însărcinărilor încredințate, precum și pentru daunele produse din culpa terților pe care îi folosește în scopul executării mandatului primit în măsura în care aceștia, răspund față de expediționar, în raport cu legislația proprie. Uneori, răspunderea pentru fapta altuia se extinde, incluzând în sfera sa persoana substituită în locul expeditorului. Mai este de reținut că expediționarul, fiind un mandatar fără reprezentare deține astfel calitatea de a răspunde personal față de terții cu care a contractat, în scopul de a-și îndeplini obligația organizării transportului convenit cu clientul.

Răspunderea ce incumbă expediționarului are un regim de sine stătător. Astfel spus, geneza și efectele pe care le produce sunt independente de răspunderea transportatorului cu care expediționarul a contractat în scopul deplasării mărfii la destinație. Disjungerea se explică de la sine, din moment ce părțile care încheie cele două acte juridice diferă.

Pe când în raporturile de expediție intervine ca stăpân al afacerii comerciale comitentul, în contractul de transport rolurile se inversează, cărașul fiind executantul prestației, iar expediționarul, ordonatorul operațiunii de deplasare a mărfii.

Ca atare, acesta își asumă obligații distincte și implicit răspunderi specifice față de fiecare dintre parteneri.

Vinovăția expeditorului are multiple aspecte, ținând seama de diversitatea obligațiilor ce-i revin acestuia. Îi este imputabil în primul rând faptul de a nu fi pus la dispoziție clientului care l-a angajat, informații complete cu privire la condițiile contractului de transport al mărfii.

S-a decis în sensul arătat că expediționarul se află în culpă dacă nu a atras atenția comitentului ca prin aplicarea tarifului unui anumit cărauș, despăgubirile vor fi plafonate la o sumă inferioară pagubei efective. Neîndeplinirea acestei obligații de consultanță se apreciază cu mai puțină severitate în raporturile cu un client obișnuit sau experimentat.

Expediționarul își asumă răspunderea dacă de exemplu a convenit prin contractul încheiat cu căraușul un tarfi prea scump în raport cu puterea financiară a clientului. Se citează de asemenea ca fiind culpabilă alegerea unui transportaor insolubil și neasigurat, ca și desemnarea unui înlocuitor, în măsura în care acesta prestează o activitate deficitară.

În unele legislații, culpa expediționarului este explicit reglementată, în caz contrar comisionarul răspunzând pentru daunele cauzate de către depozitar, cărauș sau alți prestatori de servicii pe care i-a ales. Prin excepție de la cele arătate, uneori comitentul declară anticipativ că înțelege să agreeze opțiunea care va fi făcută de către expediționar. Aceste prevederi contractuale echivalează cu o clauză de nerăspundere pentru alegerea făcută de expediționar, neascunzându-l totuși de o culpă gravă.

În cursul transportului, vina expediționarului se poate materializa mai întâi prin neconformarea la instrucțiunile primite din partea clientului, precum în cazul nerespectării termenului pe care i l-a impus și pe care nu l-a comunicat transportatorului, astfel că a fost depășit.

Activitatea expediționarului poate fi de asemenea deficitară, atrăgându-i răspunderea dacă i se impută neglijența personală în modul cum și-a îndeplinit atribuțiunile. Denotă, de exemplu, lipsa de diligență față de încărcătură faptul că nu a lăsat să se întrerupă condiționarea frigorifică pentru mărfuri congelate, în intervalul necesar trecerii lor din autocamion pe navă.

Constituie o altă formă de vină omisiunea de a încasa anumite sume cuvenite clientului, precum un ramburs specificat clar în documentul de transport sau neglijența de a obține autorizarea de export cerută în țara de destinație, mai ales dacă a cauzate sechestrarea încărcăturii, ca și eroarea săvârșită în cuprinsul declarației vamale, dacă a cauzat o întârziere la trecerea frontierei, prejudiciindu-l astfel pe client.

Lipsa de diligență profesională se poate manifesta în plus prin neîndeplinirea formalităților necesare pentru dreptul la acțiune al clientului. Expediționarul răspunde dacă prin faptul că i-a atras sancțiunea procesuală de decădere și astfel l-a pus în imposibilitatea de a-și recupera valoarea unor daune. Vina în procedura daunelor poate fi exclusivă expediționarului sau conexă cu a comitentului.

În fapt, se constată uneori că instrucțiunile pe care clientul le-a dat în vederea efectuării transportului sunt incomplete sau poartă greșeli pe care expediționarul nu le-a putut observa. În contractul tip Romtrans, art. 11 (5), comitentul răspunde de toate consecințele și cheltuielile rezultate din transmiterea greșită de informații.

În fiecare formă de vinovăție a debitorului se creează un prejudiciu clientului, prejudiciu ce poate fi recuperat prin daune compensatorii sau moratorii. În primul caz, repararea trebuie să fie integrală și să aibă ca obiect daunele directe și previzibile. Art. 4 (5) din Condițiile generale USER, prevede că expediționarul nu răspunde pentru daunele indirecte, indiferent de cauza care le-a generat. Unele legislații străine consacră explicit întinderea despăgubirilor, prevăzându-se că ori de câte ori comisionarul de transport trebuie să plătească despăgubiri comitentului, acesta nu poate cere decât indemnizarea daunelor directe, afară numai dacă prin clauzele restrictive nu s-a stipulat altfel. Pentru evaluarea corectă a prejudiciului trebuie să se țină seama de eventuala stare de uzură a bunului încredințat expediționarului, prin raportare la data când s-a produs dauna, în măsura în care nu este vorba despre mărfuri noi.

În al doilea caz, cel al daunelor moratorii, despăgubirile se cumulează cu executarea efectivă de către expediționar a însărcinării de a organiza deplasarea mărfii convenite.

Uneori, clauzele contractuale aduc regimului daunelor moratorii precizări care sunt în genere favorabile expediționarului. Astfel, art. 4 (6) din Condițiile generale USER prevăd că dacă un termen de executare al transportului mărfii nu a fost cerut expres de client și acceptat de expediționar, acesta nu garantează o dată determinată de sosire la punctul de destinație și nici nu datorează vreo despăgubire pentru întârzierea transportului.

În continuare, Condițiile menționate reglementează situațiile în care contractul stabilește un termen expres. Dacă o asemenea clauză există, clientul va putea solicita despăgubiri pentru întârzierea transportului numai după o notificare adresată în acest scop expediționarului.

Creanța de daune a clientului ia naștere la data când debitorul (expediționarul) și-a încălcat obligațiile contractuale asumate. Din acel moment până la repararea prejudiciului se poate scurge un interval de timp destul de îndelung, mai ales dacă în lipsa unei soluții amiabile, se ajunge la proces. Decalajul de timp arătat ridică problema momentului când trebuie evaluată paguba, pentru ca daunele compensatorii să-și îndeplinească funcția normală de a repara prejudiciul. În problema semnalată, care a iscat controversa, literatura de specialitate tinde în genere spre soluția de a lua în

considerare prețurile de evaluare existente la data pronunțării hotărârii judecătorești.

În sprijinul acestui punct de vedere s-a demonstrat că numai astfel reparațiunea va fi cât mai adecvată cu putință, repunând victima în situația în care se afla înainte de fapta ilicită care i-a cauzat prejudiciul. Se izbuteste astfel să se acorde o despăgubire integrală în cazul în care, în răstimpul dintre fapta ilicită păgubitoare și pronunțarea hotărârii, prețurile au crescut sau dimpotrivă în cazul când între timp prețurile au scăzut, împiedicându-se astfel prefacerea parțial a reparației, fie într-un beneficiu, fie într-o pierdere. Soluția aceasta consacrată de dreptul comun poate să agraveze situația expediționarului, în acest caz, art. 4 (3) din Condițiile generale USER, vine în sprijinul acestuia prin următoarea regulă: quantumul despăgubirilor datorate se stabilește în raport cu valoarea normală a mărfii din momentul luării ei în primire. În orice caz, suma stabilită cu titlu de despăgubiri prin hotărârea judecătorească, fiind certă, lichidă și exigibilă, produce dobânzi care cad în sarcina expediționarului, fiind datorate clientului, până la data plății efective.

Pentru a nu prejudicia foarte tare expediționarul, în cadrul contractului de expediție, apar clauze limitative ale răspunderii acestuia. În conformitate cu art. 4 (4) din Condițiile generale USER, răspunderea expediționarului nu poate depăși următoarele valori:

- pentru pagube provocate mărfii din pierderi sau avarii și pentru toate consecințele ce urmează de aici, 2,5\$/kg, cu o limită de 1.600\$/colet., indiferent de greutate, natură sau dimensiune și de 50.000\$/expediție. Pentru toate celelalte pagube, responsabilitatea expediționarului se limitează la prețul transportului mărfii. În cazul în care valoarea mărfii excede limitele răspunderii expediționarului, comitentul dispune de mai multe opțiuni:

- să suporte diferența de prejudiciu dintre suma plătită de expeditor cu titlu de despăgubire și valoarea mărfii;

- să facă la încheierea contractului, o declarație de valoare a mărfii, care, dacă va fi acceptată de expeditor, va indica limita despăgubirilor plătite de acesta până la valoarea declarată;

- să dea instrucțiuni expeditorului pentru a încheia în contul clientului o asigurare care să acopere totul sau parțial riscurile de daune cu specificarea acestora și indicarea valorilor asigurate.

Restrângeri ale despăgubirilor datorate de expediționar față de client cuprinzând și clauzele referitoare la daunele moratorii din contractele de adexiune folosite în domeniul expediție de mărfuri. Astfel, potrivit art. 4 (4) din Condițiile USER, răspunderea expediționarului este limitată, în cazul pagubelor ce decurg din întârzierea livrării, la prețul transportului mărfii.

Soluția citată denotă o indulgență accentuată în favoarea expediționarului, astfel încât, despăgubirea calculată potrivit acestor criterii poate fi insuficientă spre a compensa daunele efectiv suferite de client.

Deplasarea mărfii la destinația fixată de comitent impune în acest scop încheierea unui contract de transport cu cărașul, plus alte întrinderi care asigură bunurile, le depozitează sau le transbordează. Se stabilesc astfel raporturi juridice nemijlocite între expediționar care lucrează pe cont propriu dar pe socoteala clientului și terți.

El este direct obligat față de acești terți cu care a contractat, ca și cum afacerea ar fi fost a sa proprie. În condițiile arătate, expediționarul își asumă, dacă încalcă vreuna din obligațiile ce decurg din operațiile arătate, o răspundere proprie față de terți. Regimul juridic al răspunderii corelative excede însă cadrul contractului de expediție, fiindu-i aplicabile reglementările referitoare la asigurări, contract, depozit.

Trebuie totuși adăugat ca în raporturile juridice la care ne-am referit, expediționarul este nu numai debitor al unor obligații, cât și titular al răspunderii corespunzătoare, ci totodată creditor al asigurătorului, depozitarului sau altor contractanți. Întrecând toți aceștia sunt terțe persoane față de clientul care l-a împuternicit pe expediționar, rezultă că în principiu comitentul nu are acțiune în contra persoanelor cu care a contractat comisionarul și nici acestea nu au vreo acțiune împotriva clientului.

În practică însă, expediționarul îi poate cesiona comitentului acțiunile judiciare și arbitrale, astfel încât acesta dobândește legitimare procesuală activă spre a putea să se judece cu asigurătorul, cărașul, depozitarul cu care contractase expediționarul.

Răspunderea expediționarului pentru fapta altei persoane poate lua naștere dacă obligațiile cărașului angajat de expediționar sau ale persoanei care îl înlocuiește pe acesta din urmă au rămas neexecutate sau au fost îndeplinite defectuos. În asemenea situații, clientul are dreptul să-și valorifice împotriva expediționarului pretențiile pentru acoperirea daunelor suferite. Rezolvarea cererii sale de despăgubiri, care pune în discuție culpa unor terțe persoane decurge din analiza raporturilor juridice care iau naștere între expediționar și terța persoană folosită pentru atingerea rezultatului final, cel al deplasării mărfii la destinația prestabilită. Aceste relații complementare au un caracter neîndoielnic contractual.

Expediționarul încheie în nume propriu dar pe socoteala clientului un contract de transport cu cărașul pentru strămutarea încărcăturii. Tot astfel, înlocuirea expediționarului printr-o altă persoană cu profil de activitate similar, derivă din contractul de comision pe care cel dintâi îl încheie cu

substitutul. În caz de neexecutare a obligațiilor, expediționarului îi incumbă față de de clientul inițial o răspundere contractuală pentru altul.

Spre deosebire de răspunderea delictuală pentru altul reglementară de art. 1000 Cod Civil, răspunderea contractuală pentru altul nu beneficiază de un statut global corespunzător. În materie există numai dispoziții legale și necoordonate între ele. Referitor la mandatarul substituit, soluțiile pot fi întemeiate pe art. 1542, care instituie răspunderea...Privind transportul se admite în genere ca răspunderea contractuală a expediționarului pentru altul pe care l-a angajat își găsește un suport legal în prevederile art. 1102 Cod Civil.

În conformitate cu acest text, debitorul unui corp cert și determinat este liberat prin predare lucrului în starea în care se găsea la predare, dacă deteriorările ulterioare nu sunt ocazionate prin faptul și greșala sa, nici prin aceea a persoanelor pentru care este responsabil. Referirea din finalul textului la terțe persoane fundamentează răspunderea contractuală pentru altul a debitorului (expediționarului) pentru faptul persoanei care deține bunul în timpul deplasării, respectiv cărașul.

Din coroborarea dispozițiilor legale răzlețe care privesc atare situații, literatura de specialitate a configurat un statut general al răspunderii contractuale pentru altul. Trebuie neîndoind să se admită principiul că debitorul răspunde pentru înlocuitorii săi, ca atare el fiind ținut dacă angajamentul nu a fost respectat. Acest principiu trebuie să se aplice îndeosebi dacă substituirea nu a fost prevăzută de părți.

Subcontractantul nu acționează decât pe contul debitorului și sub răspunderea acestuia. În cazul în care substituirea a fost prevăzută de părți, ele îi precizează adesea modalitățile, dacă nu au făcut-o trebuie cercetată atenția lor. Dar în lipsă de indicație se prezumă că debitorul răspunde pentru substituit. În concluzie, se poate spune, sub rezerva unor rare excepții legale convenționale, un debitor este responsabil pentru toți cei pe care îi introduce în executarea contractului. Fundamentul acestei răspunderi rezidă în garanția datorată în mod normal creditorului contractual de către debitorul care face să acționeze în locul său o terță persoană.

Premisa care-l poate îndreptăți pe expediționar să recurgă la serviciile unui terț o constituie absența caracterului intuitu personae a obligațiilor pe care și le-a asumat față de comitentul propriu. Această cerință preliminară fiind respectată, răspunderea expediționarului pentru faptele cărașului presupune condiții specifice.

În primul rând, terțul la care ne referim trebuie să acționeze ca un profesionist independent. Răspunderea pentru o altă persoană exclude folosirea de către expediționar a unor prepuși care îndeplinesc sarcini de

cărăuș, depozitar, substituit. Prepușii, angajații cu contract de muncă, fac parte din însăși întreprinderea expediționarului. Fiind subordonați ai săi, acesta răspunde pentru ei ca pentru faptul său propriu. Numai dacă se face apel la prestațiile unor agenți economici distincți, de sine stătători, cu care încheie contracte, expediționarul poate fi chemat să răspundă pentru fapta altuia, deoarece a introdus o terță persoană în câmpul contractual, făcând-o să participe la executarea contractului de bază, încheiat cu clientul.

În al doilea rând, se cere condiția ca terțul însăși să poată fi tras la răspundere pentru neîndeplinirea obligației asumate. Numai dacă se constată vinovăția terțului, se naște răspunderea contractuală pentru altul în sarcina expediționarului. Persoana pe care debitorul a introdus-o în contract trebuie să fi comis ea însăși o culpă pentru ca debitorul să fie răspunzător.

De aici se deduce că exonerarea de răspundere de care beneficiază terțul, implică totodată imunitatea expediționarului în raporturile sale cu propriul client.

Răspunderea expediționarului presupune condiția ca terțul să fie el însuși răspunzător. În consecință, comisionarul este eliberat, dacă transportatorul pe care l-a ales nu datorează repararea prejudiciului. În orice caz, răspunderea contractuală pentru altul a expediționarului nu poate fi angajată, dacă propriul său comitent a impus alegerea terțului.

Expediționarul nu se poate exonera de răspundere contractuală față de propriul client, invocând împrejurarea că a fost el însuși împiedicat să-și îndeplinească obligația din cauza unor fapte imputabile terțului pe care l-a folosit.

Deși în situația arătată expediționarul nu a săvârșit el însuși nici o greșală personală, totuși faptele terțului nu echivalează cu un obstacol de care să fie străin, din momentu ce nu s-a recurs prin contract la serviciile altei persoane.

S-a scris în sensul arătat că debitorul, din moment ce a introdus un terț, precum un auxiliar sau un substituit, în executarea contractului răspunde în caz de neexecutare prin faptul auxiliarului a obligațiilor convenite, deoarece acest fapt nu poate fi asimilat cu faptul exonerator al unui terț.

De asemenea, nu constituie un temei exonerator de răspundere în raporturile sale directe cu propriul client nici dovada că a ales grija necesară terța persoană și că i-a supravegheat activitatea. Clauzele exoneratorii de răspundere înscrise în contractul de transport încheiat de expeditor cu terții nu sunt opozabile comitentului. În măsura în care expeditorul este obligat să despăgubească pe propriul comitent în locul răspunderii contractuale pentru altul desigur că poate să recupereze aceste plăți pe cale de regres, de la terții la care a recurs.

SECȚIUNEA 9 EXECUTAREA CONTRACTULUI PE SOCOTEALA EXPEDIȚIONARULUI

Interesul economic în activitatea de afaceri are o prioritate modalităților care conduc la realizarea efectivă a contractului încheiat evitându-se pe cât este posibil regimul despăgubirilor.

O altă cale de evitare a despăgubirilor constă în executarea obligației pe seama debitorului în culpă prin intermediul unei terțe persoane. Opțiunea între cererea de rezoluțiune sau reziliere, cu despăgubiri mai mult sau mai puțin echivalente prejudiciului suferit și executarea în natură pe cheltuiala cocontractantului, aparține în mod exclusiv creditorului nesatisfăcut. Alternativa există și în cadrul contractului de expediție, deși în practică este folosită de către comitent numai în cazuri izolate. Lipsa de frecvență se explică îndeosebi prin complexitatea regimului instituit de legiuitorul civil.

9.1. Cadrul legal al executării obligațiilor pe socoteala expediționarului

Contractul ce ne preocupă, fiind lipsit de reglementări specifice, trebuie precizat dacă poate fi guvernat, sub aspectul executării pe cheltuiala debitorului, de prevederile de drept comun ale art. 1077 sau de cele ale art. 68 Cod Comercial.

Spre a răspunde este de reținut în prealabil că potrivit art. 1077 Cod Civil nefiind îndeplinită obligațiunea de a face, Creditorul poate de asemenea să fie autorizat a o aduce el la îndeplinire cu cheltuiala debitorului. Reglementarea citată pare să contrazică art. 1075 Cod Civil, care prevede cu titlu general că orice obligație de a face sau a nu face se schimbă în dezvăunări în caz de neexecuțiune din partea debitorului.

În realitate, între cele două dispoziții reproduse există o ierarhie logică. Regula de principiu, compensarea bănească a obligației neîndeplinite figurează în art. 1075, pe când posibilitatea executării în natură pe cheltuiala debitorului, înscrisă în art. 1077 se analizează ca o derogare de la regimul de drept comun. În sprijinul interpretării potrivit căreia art. 1075 nu are o valoare absolută și nici o întindere generală să poată observa că în caz

contrar ar însemna să se acorde debitorului facultatea exorbitantă de a converti obligația de a face în obligație de dezdăunare.

Semnificația art. 1075, corect înțeleasă, implică numai interdicția de a constrânge prin forță un debitor să aducă la îndeplinire o prestație care face necesar faptul său personal. S-a scris în sensul arătat că textul asigură respectul libertății individuale a debitorului, fără să poată paraliza principiul forței obligatorii a contractului. Acest principiu ar deveni inoperant dacă ori de câte ori debitorul refuză să execute o obligație de a face, judecătorul ar fi sistematic redus să pronunțe o condamnare pecuniară. Ar însemna în fond că obligația în faciendo să devină alternativă, iar la discreția debitorului, care să poată fie să o respecte, fie să verse creditorului despăgubiri.

Așadar, restricția din art. 1075 se coroborează pe deplin cu posibilitatea executării în natură a obligației de a face pe cheltuiala debitorului, conform art. 1077, ambele reglementări fiind concordante cu principiul *pacta sunt servanda* și dându-i expresie fidelă.

Dreptul creditorului de a proceda, potrivit art. 1077, constituie o facilitate subsidiară, pe care legiuitorul i-o acordă, în absența executării voluntare în natură, spre a asigura în acest mod eficacitatea contractului. În concluzie, art. 1077 poate include în sfera sa și executarea obligațiilor asumate de expediționar, pe contul acestuia, de către o terță persoană, în beneficiul comitentului.

Un fundament juridic asemănător celui al art. 1077 Cod Civil, regăsim în art. 68 Cod Comercial, care organizează executarea obligațiilor pe contul cocontractantului, în cadrul operațiunii de vânzare-cumpărare comercială. Condițiile de aplicare beneficiază de de simplificări remarcabile, comparativ cu regimul de drept comun al art. 1077 Cod Civil.

Totuși, prevederile art. 68 Cod Comercial, fiind derogatorii de la cele ale art. 1077 și totodată destinate unui domeniu special de relații juridice, nu pot fi interpretate decât restrictiv, ca orice excepție și ca oricare norme strict legate de o anumită instituție de profil, el neputând fi extins contractului de expediție mărfuri. Regula o instituie deci legiuitorul civil prin extinderea unor reglementări ce privesc activitățile de afaceri la contractul de expediție mărfuri.

9.2. Categoriile de obligații contractuale executabile pe seama debitorului

Din formularea art. 1077 Cod Civil, rezultă fără dubiu că obiectul său îl formează obligațiile asumate de oricare parte contractantă, desigur în relații juridice patrimoniale.

Teza tradițională înțelegea să restrângă incidența art. 1077 Cod Civil, pornind de la distincția dintre contractele care transmit dreptul de proprietate sau un alt aspect real de la dispunător la dobânditor, atribuind astfel un câmp de aplicare larg obligației de a da, în detrimentul obligației de a face. În această concepție, sunt obligații de a face toate cele care au ca obiect îndeplinirea unui fapt, altul decât predarea ce se efectuează în virtutea obligației de a da.

Trebuie, deci, să fie rânduite la clasa obligațiilor de a face celor care consistă în predarea unui lucru asupra căruia creditorul va avea să exercite un drept de folosință sau de uz, precum îndeosebi obligația de predare care incumbă locatorului sau comodantului. Dimpotrivă, predarea care trebuie să aibă loc în executarea unei obligații de a da poartă numele de tradițiune.

În argumentarea distincției menționate se susține că obligația de a preda un lucru este prin natura sa secundară.

Ca atare, ea poate decurge fie dintr-o obligație de a da, fie dintr-o obligație de a face, împrumutând astfel în fiecare caz concret caracterul substanțial, de la angajamentul principal din care izvorăște. De aici rezultă că ne aflăm în domeniul obligației de a face numai dacă angajamentul de care aceasta se leagă este o tot o obligație de a face. De exemplu îndatorirea locatarului de a preda chiriașului lucrul închiriat, nu este la fel ca obligația principală de a-i asigura folosința netulburată a bunului decât o obligație de a face.

Ca rezultat al disocierii evocate între cele două categorii de a face se deduce ca potrivit tezei tradiționale, numai cele care au ca obiect o predare netransmisibilă de proprietate sau de alte drepturi reale se subsemnează prevederilor art. 1077 Cod Civil, fiind deci susceptibile de executare în natură pe cheltuiala debitorului în culpă. Dimpotrivă, obligațiile de a face care operează în final o tradițiune, așadar transferă dobânditorului bunului, proprietatea sau alte drepturi reale asupra lucrului, depășesc câmpul de aplicare al art. 1077 Cod Civil, astfel încât executarea în natură pe seama cocontractantului, în condițiile instituite de acest text, se exclude.

Analizând critic teoria tradițională la care ne-am referit până acum, observăm că preconizează disocierea între două categorii de obligații de a face, fără să țină seama că art. 1077 instituie o reglementare unitară în ceea ce le privește.

Pare mai mult decât îndoielnic că ar putea fi exclus faptul de a se efectua tradițiunea unui lucru în scopul transmiterii proprietății sau altui drept real în favoarea dobânditorului, deși constituie tot o obligație de a face, restrângând incidența textului numai la predarea unui bun în folosință sau uzul beneficiarului contractual.

În sensul arătat, jurisprudența și doctrina ultimelor decenii, converg în ideea că procedura de executare în natură pe socoteala debitorului contractual se aplică generic și indistinct oricărei obligații de a face, inclusiv tradițiunii de bunuri în temeiul unor contracte translativ de drepturi reale¹².

Spetele au ca obiect uzual mai întâi contractele care generează obligații de a face în accepțiune mai restrânsă a conceptului. Astfel, se admite că o construcție defectuoasă poate fi refăcută, la cererea beneficiarului, de către o altă întreprindere, pe cheltuiala antreprenorului inițial, care nu și-a îndeplinit în mod corespunzător sarcinile asumate. Tot astfel, locatorul nu procedează la executarea reparațiilor pe care le necesită lucrul închiriat, acestea pot fi aduse la îndeplinire pe socoteala proprietarului în cauză, de către o terță persoană.

Într-un alt domeniu, încă mai apropiat de expediția de mărfuri și anume contractul de transport, s-a decis frecvent că predătorul încărcăturii are dreptul în cazul inacțiunii căraușului, să recurgă la serviciile altui transportator, pe cheltuiala celui dintâi, spre a aduce la îndeplinire deplasarea convenită.

Obligațiile care au ca obiect o tradițiune, sunt socotite ca executabile prin substituirea debitorului recalcitrant printr-un alt vânzător sau cumpărător. S-a scris astfel că în materie de vânzare, procedeul înlocuirii este curent, premiând cumpărătorului care nu a obținut livrarea să-și procure de pe piață lucrul convenit și să ramburseze, primind de la vânzătorul în culpă prețul plătit terțului.

Dacă se procură creditorului obiectul în natură, debitorul nu este constrâns decât la vărsământul unei sume de bani ce reprezintă cheltuielile și totuși echivalentă cu despăgubirile. Orice cumpărător poate obține o autorizație judiciară care să-i permită a se aproviziona de la o terță persoană, diferență în plus incubând vânzătorului în culpă.

Cu referire la culpa debitorului, uzanțele comerciale dau dobânditorului comerciant facultatea de înlocuire pe cheltuiala vânzătorului. Art. 1077 asigură posibilitatea procurării lucrurilor de gen de la terți, pe seama dobânditorului.

În concluzie, cele mai multe obligații de a face sau a nu face au fost considerate susceptibile de executare în natură, regula din art. 1075 Cod Civil, care prevede contrariul fiind considerat o excepție.

9.3. Natura juridică a executării obligației pe cheltuiala debitorului

¹² Ioan Adam, Teoria generală a drepturilor reale, Aeditura Europa Nova, 1998.

În mod tradițional, se consideră că procedeul de înlocuire a debitorului recalitrant printr-o terță persoană, care aduce la îndeplinire contractul pe seama celui dintâi, se analizează ca o executare în natură a obligației de a face.

Executarea în natură propriu-zisă înseamnă împlinirea prestației însăși la care s-a obligat debitorul, iar nu la plata unui echivalent bănesc. Față de creditor obligația va fi adusă la îndeplinire în natură, obținându-se exact prestația care-i era datorată prin contract, chiar dacă rezultatul este atins prin intermediul unui terțe persoane. Dimpotrivă, față de debitor ar fi neconform realității să se vorbească în atare cazuri de o executare în natură, acesta în fond nefăcând altceva decât să suporte cheltuielile aferente intervenției terței persoane. El se limitează să plătească o sumă de bani ce reprezintă echivalentul lucrării astfel realizate.

Din toate acestea, se deduce că această prestație nu poate fi calificată nici ca o executare în natură, nici ca una prin echivalent, prezentând în natură intermediară, între cele două.

9.4. Condiții generale ale executării obligației pe cheltuiala debitorului

Aplicarea prevederilor art. 1077 Cod Civil, presupune în orice categorie de contracte patrimoniale, care dau naștere la obligații de a face, reuniunea a două cerințe de ordin general care sunt cumulative.

În primul rând, este necesar ca activitatea materială la care s-a angajat debitorul să poată fi adusă la îndeplinire, fără să depindă de însușiri individuale ale acestuia, fiind excluse deci prestațiile cu caracter personal. Din punct de vedere arătat, obligațiile contractuale ale cărașului sau ale expediționarului recalitrant ori pasiv se învederează pe deplin susceptibile de a fi executate pe cheltuiala lor de către o terță persoană, la cererea creditorului.

Instanța judecătorească trebuie să autorizeze prin hotărâre definitivă, executarea de către o terță persoană a obligației debitorului, în cazuri urgente admitându-se folosirea ordonanței președințiale.

Uneori este necesară aplicarea și respectarea unor condiții speciale. Astfel, contractul de vânzare, operațiune de cumpărare subsidiară pe socoteala debitorului, presupune obiectul convenit să-l constituie un bun determinat prin caractere generice, iar nu individualizat. Numai asemenea bunuri pot fi procurate de la o terță persoană, care îl înlocuiește pe vânzătorul inițial.

În contractul pentru executare de lucrări, beneficiarul deși poate recurge la condițiile arătate de art. 1077, la serviciile unui terț, pentru

confecționarea obiectului comandat, nu are dreptul să ridice de la antreprenor lucrarea începută, care îi aparține acestuia, spre a o încredința spre finisare persoanei substituite.

În atare situații, încheierea unui contract subsidiar se exclude în fapt, deoarece încărcătura nu poate fi remisă terțului în locul debitorului inițial al obligației de a face, care continua să o dețină, refuzând restituirea. În contractul de transport sau de expediție, clientul pierde posibilitatea de a se adresa unui terț pentru a efectua deplasarea mărfii, după ce i-a încredințat-o cărașului sau expediționarului, care au primit-o și totuși rămân în pasivitate.

9.5. Efecte ale executării obligației pe cheltuielile debitorului

Aplicarea art. 1077 Cod Civil, conduce în mod inevitabil la dedublarea actelor juridice având obligația de a face.

Contractul inițial nefiind executat, creditorul încheie cu terțul înlocuitor un contract subsidiar, menit să asigure realizarea operațiunii pe care debitorul originar a înțeles să o abandoneze sau să o neglijeze. În atare condiții, se naște problema de a se stabili care este din punct de vedere juridic situația contractului inițial.

Chestiunea semnalată este lăsată fără răspuns explicit în literatura de drept civil. Probabil că se subînțelege efectul rezolutoriu pe care încheierea contractului subsidiar îl produce asupra celui inițial.

Acesta fiind executat din vina debitorului originar, rămâne totodată fără obiect ca rezultat al preluării obligației de a face de către contractul subsidiar.

Supraviețuirea contractului inițial nu s-ar putea justifica din punct de vedere logic, după perfectarea celui care îl înlocuiește. Condițiile legale ale răspunderii debitorului originar și ca atare ale rezoluției contractului pe care îl încheiase cu creditorul nesatisfăcut par astfel să fie îndeplinite.

Desigur că rezoluțiunea contractului originar va opera numai parțial dacă într-o vânzare cu livrări de mărfuri în tranșe succesive, unele au și fost executate, astfel încât se recurge de către cumpărător la procedura coactivă numai pentru cele restante.

Interpretarea menționată își găsește o confirmare doctrinală în dreptul afacerilor. Referitor la art. 68 Cod Comercial, s-a apreciat de unii autori că executarea coactivă poate fi socotită o formă specială de rezoluție a contractului inițial. S-ar putea susține că prevalează caracterul judiciar al rezoluției, din moment ce executarea subsecventă a obligației de a face pe socoteala debitorului în culpă trebuie să fie în prealabil autorizată de justiție.

Numai că obiectul acestei cereri este mult mai restrâns, constând în încuviințarea unei măsuri de executare, fără să pună în discuție condițiile de fond prevăzute de legiuitorul civil. Astfel nu ar fi posibilă obținerea aprobării, în cazuri urgente, pe calea ordonanței președentiale, procedura evident incompatibilă cu examinarea motivelor de fond inerente contenciosului rezoluțiunii.

În plus, instituția executării pe cheltuiala debitorului culpabil ar însemna să aibă o natură dublă și contradictorie. Pare în consecință mai rezonabil să se considere că încheierea contractului subsidiar cu autorizarea justiției, operează o rezoluțiune legală a contractului inițial.

Momentul când este desființată operațiunea de bază, perfectată între comitent și expediționarul originar, diferă în funcție de natura recunoscută rezoluțiunii. Dacă aceasta are caracter judiciar, efectele se produc la data când hotărârea prin care s-a autorizat executarea obligației in faciendo de către o terță persoană rămâne definitivă și irevocabilă.

Dimpotrivă, desființarea contractului inițial operează în ziua încheierii operațiunii de înlocuire cu terțul, dacă se acceptă punctul de vedere că rezoluțiunea decurge ex lege în cadrul art. 1077 Cod Civil.

SECȚIUNEA 10

EXPEDIȚII DE MĂRFURI CU REGIM SPECIAL

Expediția mărfurilor uzuale poate fi adusă la îndeplinire, aproape în toate cazurile, în temeiul unor contracte tipizate propuse clientului spre adeziune, de către prestatorul de servicii, cu eventuale adaptări minore. Dacă încărcătura prezintă însă particularități accentuate, trebuie aplicate clauze specifice.

Expediționarul poate să refuze însărcinarea dacă nu dispune de mijloacele necesare pentru îndeplinirea acesteia sau reclama măsuri speciale de precauție pentru evitarea riscurilor, ceea ce influențează direct clauzele contractului inclusiv nivelul retribuției.

În transporturile de mărfuri periculoase, expediționarului îi incumba, cu titlu prealabil, obligația de a oferi clientului elemente de apreciere corespunzătoare, spre a înlătura orice echivoc și a-i da posibilitatea ca fiind perfect edificat, să ia o hotărâre rezonabilă.

Astfel, art. 5 din Condițiile generale USER, prevede că în cazul unor transporturi speciale, precum cele periculoase sau frigorifice, expediționarul trebuie să pună la dispoziția clientului informațiile necesare executării

transportului, variante de transport, de asigurări de bază căreia clientul să poată consimți în cunoștință de cauză contractul în speță.

Uneori, predătorul încărcăturii (clientul expediționarului) ascunde deliberat natura periculoasă a mărfii, angajându-și o răspundere contractuală gravă. Persoana care predă mărfuri de acest fel expediționarului, va fi răspunzătoare pentru orice pretenții sau daune și trebuie să condamne pe expediționar pentru orice penalități, prejudicii, costuri și cheltuieli născute în legătură cu încărcătura. Mărfurile vor putea să fie distruse sau tratate într-un alt mod prin hotărârea unilaterală a expediționarului sau a oricărei persoane, în a cărei custodie se pot afla la data relevantă.

10.1. Expediții de mărfuri perisabile

Produsele care suferă scăderi naturale de greutate sunt supuse unor reguli speciale, derogatorii de la regimul de drept comun al răspunderii căraușului și implicit al expediționarului. În cadrul arătat trebuie examinate procentele de pierdere, modul de a le calcula, cât și efectele pe care le produc. Coeficienții de scădere naturală a greutății unor mărfuri, fenomen care în mod firesc urmează să degreveze parțial de răspundere pentru integritatea încărcăturii pe cărauș, pot fi stabiliți prin înțelegerea părților sau prin norme legale obligatorii.

Soluția convențională a fost consacrată prin art. 429 Cod Comercial, text potrivit căruia căraușul își poate mărgini răspunderea până la concurența unei sume corespunzătoare pentru lucrurile care prin natura lor, sunt supuse în timpul transportului la o micșorare de greutate și măsură.

Asemenea înțelegeri ale părților prezintă un dublu neajuns. Mai întâi pot prilejui inegalități de tratament între căraușii aflați în concurență pe piața transporturilor, precum și în domeniul rutier sau maritim, dar nu și feroviar în cadrul căruia Compania Națională a Căilor Ferate Române (CNCFR-SA) beneficiază de un adevărat monopol.

Regimul convențional lasă pe expeditor fără apărare față de întreprinderile de transport cu mare putere economică, acesta impunându-i contracte de adeziune cât mai avantajoase pentru cărauș.

În consecință, se constată în unele legislații tendința ca procentele de scădere naturală a mărfurilor în timpul transportului să fie stabilite prin norme legale obligatorii.

Este soluția aprobată și de Regulamentul din 1959, text potrivit căruia mărfurile care din cauza anumitor însușiri proprii sunt supuse pierderii din greutate în timpul transportului, căraușul răspunde numai pentru partea lipsă

din greutate, care depășește procentele de pierdere prevăzute în actele normative în vigoare la transporturi.

Spre a concretiza cele arătate, ne putem referi la prevederile Regulamentelor de transport CFR (1929,1997), care fixează unele procente de toleranță: 2% din greutate pentru mărfurile lichide predate în stare umedă și 1% pentru toate celelalte mărfuri uscate.

Cerealele, la rândul lor pierd din greutate din cauze naturale în timpul transportului. În această privință, practica a reținut în conformitate cu dispozițiile în vigoare, un coeficient de scădere de 1%, care cade în sarcina unității beneficiare¹³.

Scăderea naturală a unor produse poate fi determinată, în condiții diferite, în funcție de felul transporturilor. Astfel, potrivit Codului Comercial, micșorarea în greutate sau în măsură, prestabilită anticipativ prin convenții, trebuie să fie specificată pentru fiecare ambalaj în parte. Regulamentul CFR din 1997, ca și cel din 1929, arată că în cazul când mai multe colete sunt transportate cu o singură scrisoare de trăsură, toleranța se calculează pentru fiecare colet, când greutatea s-a specificat la predare pe scrisoarea de trăsură, separat pe fiecare colet.

Reglementările la care ne-am referit sunt favorabile expeditorului. Într-adevăr, dacă procentul de scădere s-ar aplica la totalul încărcăturii, s-ar ajunge la avantajarea cărașului, deoarece ar fi posibil să compenseze depășirile procentului de pierdere la unele colete care nu au înregistrat nici o pierdere, înlăturându-se ca atare răspunderea sa pentru lipsuri cantitative. Totuși, dacă documentul de transport nu precizează distinct greutatea fiecărui colet în parte, nu există altă metodă de calcul decât de a stabili coeficientul de toleranță global, cu alte cuvinte prin raportate la greutatea integrală a încărcăturii.

O altă particularitate în modul de calcul al perisabilităților, este statornicia de Regulamentul din 1959. Potrivit textului menționat, dacă mărfurile de masă omogene ce se poartă în cisterne, de-a valma sau în vrac cu diferite documente de transport, de la un singur expeditor, pe adresa unui singur destinatar, își pierd individualitatea în cadrul procesului de transport, pierderea naturală se calculează pe baza greutății totale a întregii partide de produse.

În cazul expedițiilor de mărfuri perisabile, perisabilitățile corespunzătoare cu durata deplasării, sunt de regulă intercalate prin contractul dintre comitent și expediționar, degrevându-l pe acesta, în limita anumitor procente, pentru răspunderea ce ar decurge din scăderi de greutate,

¹³ Transport feroviar internațional, Dicționar juridic de comerț exterior, București, 1986
Răspunderea pentru lipsuri cantitative în transportul feroviar, Informații de comerț exterior nr. 38/1989.

uscare, micșorare de volum, alterare. Previziunile contractuale referitoare la durata deplasării țin de probabilitatea eliberării prompte a mărfii la destinație.

Dacă însă preluarea suferă întârzieri, independente de voința expediționarului apar riscuri adiționale de degradare a mărfii, pe care clauzele exoneratorii de răspundere nu le pot avea în vedere și nu ar fi fost nici logic și nici echitabil cu prevederile colective să cadă în sarcina expediționarului.

Spre a preîntâmpina asemenea rezultate injuste, reglementările standardizate prevăd de obicei soluții de natură să pună la adăpost pe expediționar de suportarea prejudiciilor consecutive ivite la eliberarea mărfii la destinație. Astfel, se recunoaște expediționarului dreptul de a vinde încărcătura sau de a dispune în alt mod de mărfuri.

Exercitarea acestui drept este subordonată condiției ca mărfurile perisabile să nu fi fost ridicate de către destinatar imediat după sosire sau ca acesta să nu poată fi identificat, îndeosebi din cauza unor indicații insuficiente în documentele întocmite de comitent.

Măsurile arătate pot fi luate de către expediționar fără nici o înștiințare prealabilă adresată clientului, căruia i se cuvine prețul vânzării minus cheltuielile transportului și expediției.

10.2. Expediții de mărfuri în partizi subvagonabile

Unul dintre avantajele remarcabile ale interpunerii expediționarului în raporturile juridice dintre client și cărauș constă în organizarea transportului prin vagoane și camioane colective. De câte ori cantitatea mărfii este insuficientă pentru a ocupa integral spațiul total al mijlocului de transport, expediționarului are posibilitatea să recurgă la tehnica de grupaj a mărfurilor. Operațiunea se realizează prin reunirea în același vagon sau camion a mai multor partizi de mărfuri care provin de la clienți diferiți ce au itinerarii identice.

Grupajul presupune îndeplinirea unor condiții specifice, mai întâi de toate expediționarului trebuind să-și fi angajat obligația de a organiza o atare activitate, iar pe de altă parte clientul să nu fi dat dispoziții contrare. Dacă aceste premise sunt întrunite, executarea grupajului prezintă unele particularități precizate de contractul tip Romtrans, atât în ceea ce privește modul de prelucrare a partizilor de marfă de către expediționar, cât și referitor la documentul de plată.

Sub primul aspect, clientul urmează să trimită mărfurile subvagonabile destinate exportului pe cale terestră spre punctele de frontieră

ale țării noastre, în vederea depozitării lor temporare în spațiile deținute de expediționar în acele puncte. Trimiterile trebuie în toate cazurile avizate de către client agenției expediționarului de la punctul respectiv de frontieră. În plus, clientul este obligat să obțină acordul prealabil al expediționarului, dacă grupajul se va executa prin intermediul unui substitut. Acest acord nu este necesar, dacă mărfurile urmează să fie încărcate în mijloace de transport colective, organizate chiar de către expediționar.

Documentul de plată, spre deosebire de regimul uzual, nu poate fi caz de grupaj duplicatul scrisorii de trăsură, în baza căruia clientul a trimis marfa. Aceasta deoarece la traficul de grupaj se întocmește o singură scrisoare de trăsură internațională pentru întregul vagon sau camion colectiv, iar nu separat pentru fiecare partidă. În consecință, contractul extern urmează să prevadă, cu acordul clientului, folosirea ca document de plată a certificatului de expediere emis de Romtrans, în calitatea sa de expediționar.

10.3.- Expediții de mărfuri în trafic combinat

Prin transport multimodal internațional se înțelege transportul de mărfuri efectuat prin folosirea a cel puțin două moduri de transport diferite, în temeiul unui contract de transport multimodal, cu punctul de plecare într-un loc situat într-o țară unde mărfurile sunt luate în primire de către întreprinzătorul transportului multimodal și până într-un loc stabilit pentru eliberarea lor într-o țară diferită. Asemenea deplasării de mărfuri fiind aduse la îndeplinire cum s-a arătat anterior, regimul răspunderii cărașilor devine vădit mai complex, fiecare dintre ei spunându-se unor reguli specifice, care nu pot fi extinse celorlalți. Nici legislația internă, nici alte sisteme de drept, nu consacră deocamdată reglementări specifice materiei. În absența unor dispoziții legale pertinente, literatura de specialitate propune ca strămutarea multimodală de mărfuri, efectuată pe baza unui document unic de transport, să fie supusă cel puțin următoarelor soluții de principiu: fiecare căraș să fie cărmuit de propriul său regim, nefiind logic posibil ca regulile transportului feroviar să se extindă de exemplu în transportul aerian.

Documentul de transport multimodal poate fi negociabil sau non-negociabil, opțiunea aparținând predătorului încărcăturii. Cărașul este

obligat să emită documentul de transport multimodal la data când ia în primire marfa ce formează obiectul deplasării.

Documentul negociabil poate fi emis la ordin, fiind în acest caz transmisibil prin gir sau la purtător, transferul având loc de astă dată fără formalitatea girării. Dacă se emit mai multe originale, documentul trebuie să le indice numărul. Eliberarea mărfii poate fi cerută căraușului multimodal sau persoanei care acționează în numele său numai în schimbul remiterii documentului de transport multimodal negociabil, girat în mod valabil, dacă titlul a fost emis la ordin. În cazul în care au fost emise mai multe originale ale unui document de transport multimodal, căraușul nu poate fi obligat să elibereze mărfurile, dacă eliberarea a fost executată cu bună credință în schimbul remiterii unuia dintre exemplarele originale.

În schimb documentul de transport multimodal emis în forma non-negotiabilă trebuie să specifice numele deținătorului. În acest caz, obligația căraușului de a elibera mărfurile încetează prin faptul de a fi efectuată remiterea încărcăturii destinatarului indicat în documentul de transport sau oricărei alte persoane, potrivit instrucțiunilor care îi dau această dispoziție.

În contextul global menționat, Art.5 din contractul de expediție Romtrans, coroborat de condițiile de lucru aferente, precizează unele obligații ale clientului făcând distincție între transporturile multimodale uzuale și cele care se efectuează prin porturi străine. În primul caz, clientul este încunoscător în 24 de ore pe expediționar despre încărcarea mărfurilor destinate exportului în trafic multimodal precizând încărcarea lor în mijlocul de transport cu care se expediază din țară; data expedirii și numărul de identificare a mijloacelor de transport; numărul de colete, marcajul, cantitatea și cubajul mărfii; numărul dispoziției de transport, și vămuire precum și orice alte elemente necesare unei bune derulări a transportului.

În al doilea caz, dacă expediția mărfurilor de export sau de import în trafic multimodal se derulează prin porturi străine, clientul este obligat să trimită expeditorului (Romtrans) în vederea navlosirii spațiului necesar pe nave atât dispozițiile de transport și vămuire cât și nota de comandă pentru conosamente. La rândul său expediționarul (Romtrans) are obligația de a contracta spațiul necesar pe nave în condițiile cele mai avantajoase obținabile în momentul navlosirii.

10.4. -Expediții de mărfuri în containere

Definiția ce ne interesează este enunțată atât de Convenția Internațională pentru securitatea containerelor cât și de Convenția Vamală relativă la containere ambele încheiate la Geneva la 2 decembrie 1972. În conformitate cu textele menționate , container înseamnă utilaj cu următoarele particularități:

- are caracter permanent și suficient de rezistent pentru utilizare repetată
- este special conceput pentru facilitarea transportului de mărfuri printr-unul sau mai multe moduri de transport fără reîncărcări intermediare.
- este conceput pentru a putea fi fixat manipulat cu ușurință , fiind prevăzut cu piese de colț pentru aceste scopuri. Piesa de colț este un detaliu constructiv de la colțurile superioare sau inferioare ale containerului servind la manipulare servire sau fixare .

Așa cum a reieșit din definiția anterioară , containerele sunt destinate unei utilizări repetate. De aici decurge pentru părțile care au încheiat contractul de expediție de mărfuri în containere obligația să ia toate măsurile necesare pentru menținerea acestor utilaje în trafic operativ.

Primirea, folosirea cât și expedierea lor sunt supuse în scopul arătat unor reguli stricte, statornicite de normele standardizate aplicabile în materie, precum contractul tip și condițiile de lucru ale Romtrans. Aceste norme se completează cu instrucțiunile date de expediționar referitor la utilizarea și derularea containerelor, clientul fiind obligat să le respecte și totodată să includă clauze corespunzătoare în contractele pe care le încheie, la rândul său cu proprii furnizori sau beneficiari de mărfuri.

Clientul, spre a dispune de stocul de containere de care are nevoie, pentru achiziționarea sau desfacerea mărfurilor, trebuie să-și organizeze aprovizionarea cu aceste utilaje, prin mijlocirea expediționarului specializat în atare transporturi.

Rezervările trebuie făcute în timp util. Clientul va comunica în scopul arătat expediționarului precizările privind necesarul de containere anual și trimestrial, în vederea aducerii în țară a echipamentului tehnic solicitat. În plus, lunar clientul va trimite expediționarului comanda scrisă cu necesarul de containere pentru intervalul respectiv. În comandă trebuie specificate următoarele date: linia maritimă, țara și portul de destinație, tipul, mărimea și numărul de containere necesare, marfa, condiția de livrare, data și locul de încărcare.

Expediționarul își rezervă dreptul ca onorarea comenzilor primite după data de 20 ale lunii, să fie asigurată numai în măsura posibilităților.

În cazul expedierii de mărfuri în containere via Constanța, clientul trebuie, de asemenea, să întocmească nota de comandă pentru conosamente pentru fiecare loc la încărcături.

Inițial, această notă de comandă poate fi emisă și fără nominalizarea cantității de marfă per container, dar precizarea respectivă trebuie transmisă ulterior prin telex, cel mai târziu cu două zile înainte de sosirea navei în portul Constanța. Informările arătate se fac de către agenția expediționarului Romtrans din Constanța, prin intermediul sediului principal din București.

În orice caz, agenția expediționarului din Constanța trebuie să fie în posesia documentelor menționate cu cel puțin 10 zile înainte de sosirea navei de transport.

Obligațiile clientului referitoare la folosirea containerelor cuprind mai întâi sarcina ca, la data când le preia goale de la calea ferată, prin furnizorii cu care se află în raporturi contractuale directe, să procedeze la verificarea stării lor tehnice, în baza scrisorii de trăsură aferente.

Dacă se observă avarii ale acestor utilaje, clientul trebuie să încheie cu cărașul actele de constatare cerute de reglementările în vigoare și să avizeze totodată imediat asupra defectelor pe expediționar prin telex. Ulterior, clientul va procura originalul procesului verbal de constatare cu cărașul și îl va retrimite expediționarului.

Clientul este obligat să încarce marfa numai în containere corespunzătoare și curate. Îi revine, de asemenea, sarcina să efectueze după caz, ambarcarea și fixarea sigură a încărcăturii în spațiul interior utilajului, cu respectarea limitelor de greutate ale fiecărui container și a prevederilor legale referitoare la livrarea mărfurilor.

Containerele pot fi folosite de către client și respectiv de furnizori și beneficiari numai pentru destinațiile, mărfurile și rutele pentru care au fost trimise la încărcare sau la descărcare de către expediționar.

Clientul își angajează răspunderea față de expediționar pentru orice daune care ar rezulta din dirijarea containerelor la alți furnizori decât cei specificați în instrucțiunile date de expediționar, o modificare fiind posibilă cu acordul prealabil al acestuia.

În ceea ce privește taxele și cheltuielile legate de folosirea containerelor, reglementările aplicabile în materie deosebesc mai multe situații în cadrul cărora debitorul diferă.

Taxele de transport feroviar sunt supuse regimului francării.

În sensul arătat, containerele trebuie predate de furnizori sau de beneficiari, în vederea deplasării conform instrucțiunilor expediționarului, cu taxele de transport achitate căii ferate, încă de la stația de pornire. Taxele de poziționare și manipulare a containerului gol sau de returnare a acestuia la terminalul indicat sunt în sarcina furnizorului sau beneficiarului de marfă. Dacă aceștia nu achită taxele datorate căii ferate, ele vor fi decontate clientului care trebuie să le achiteneconționat.

Cheltuielile ambarcare sau de fixare a containerelor goale și pline, precum și cele pentru manipularea utilajelor respective pentru mărfurile de export sau de import cad în sarcina clientului.

Debitarea sa, în calitate de beneficiar al prestației se efectuează prin decontare, cu dispoziție de încasare și factură depusă în bancă. Tot în debitul clientului se impută, în cazul containerelor reținute la încărcare sau imposibil de încărcat din lipsa documentelor sau informațiilor necesare, toate cheltuielile legate de manipularea suplimentară a utilajelor respective, precum și costul chiriei, în devize convertibile, la nivelul pretins de proprietarii containerelor.

Trecând la obligațiile expediționarului, este de reținut că acesta trebuie să obțină de la armator, după încărcarea containerelor pe navă, conosamentul pentru mărfuri îmbarcate, spre a-l remite clientului în termen de cel mult 3 zile lucrătoare de la primirea lui.

Expediționarul este de asemenea obligat să încheie documentele de constatare pentru conosamentele sosite în portul Constanța cu sigilii violate, conform uzanțelor acestui port. Documentele trebuie remise clientului în termen de 24 de ore de la obținerea lor.

Supravegherea circulației containerelor pe teritoriul țării incumbă expediționarului, care trebuie să fie informat în această privință cu promptitudine de către client. În sensul arătat, acesta are obligația să avizeze în termen de 24 de ore pe expediționar despre sosirea sau trimiterea containerelor la sau de la beneficiarii/furnizorii interni, în vederea urmăririi cât mai precise a deplasării utilajelor respective pe parcursul intern. În cazul în care containerele nu ajung la furnizor sau la beneficiar în termenele stabilite, aclientul are obligația de a aviza imediat pe expediționar, în vederea localizării utilajelor pe rețeaua feroviară și de a depune reclamație administrativă¹⁴ la CFR, prin stația de predare.

În lipsa avizării adresate expediționarului referitor la nesosirea containerelor la furnizori sau la beneficiari în termenul de depunere a reclamației administrative la CFR, clientul este direct răspunzător pentru contravaloarea acestor utilaje, solicitate de proprietarii lor.

În toate cazurile, clientul răspunde de integritatea containerelor pe timpul cât ele se află la dispoziția sa pentru efectuarea operațiunilor de încărcare sau descărcare a mărfurilor.

Cheltuielile necesitate de repararea containerelor avariate îi incumbă ca atare acestuia. Remedierile se efectuează prin grija expediționarului, clientul suportând la rândul lui cheltuielile de imobilizare a containerului pe

¹⁴ Regimul reclamației administrative împotriva căilor ferate în transportul internațional, Informații de comerț exterior nr. 26/1989.

durata în care acesta nu poate fi folosit, cât și cele legate de transportul și manipularea utilajului în vederea reparării.

10.5. Expediții de mărfuri în regim vinculat

Pe lângă felul încărcăturii și particularitățile modului de transport, unele condiții de plată externă, îndeosebi în contractele de vânzare internațională de mărfuri, sunt și ele de natură să confere trăsături adiționale contractului de expediție.

Într-o atare situație se află exportul adus la îndeplinire în regim de plată prin vinculație, care se derulează prin intermediul Romtrans. Înțelesul noțiunii de vinculație a fost precizat în mod corect de jurisprudența arbitrajului comercial internațional în sensul următor: "Potrivit modalității de plată prin vinculație, marfa se expediază de către expeditor pe adresa băncii din străinătate din țara importatorului, iar nu pe adresa acestuia. La primirea documentelor care atestă, potrivit contractului de vânzare-cumpărare la export, livrarea mărfii, banca arătată, în calitate de intermediar, avizează pe importator și le pune la dispoziția sa, după ce acesta achită suma convenită cu exportatorul. Banca remite apoi exportatorului prețul astfel plătit sau îl acreditează în cont, iar cumpărătorul, intrat în posesia documentelor de livrare și de transport, poate să ridice marfa."

Ținând seama de structura juridică a vinculației, hotărârea arbitrală a precizat de asemenea că această operațiune trilaterală, implică doi debitori, unul fiind cumpărătorul-importator, iar celălalt banca executată a vinculației, între aceștia existând solidaritate pasivă: "Obligația băncii de a plăti exportatorului este solidară cu a cumpărătorului în măsura în care acest text are calitatea de *lex causae*. Solidaritatea se menține până la data achitării integrale a mărfii.

Regimul de vinculație presupune, așa cum rezultă din cele arătate, acceptarea băncii din țara importatorului de a-și asuma răspunderea pentru plata în solidar cu cumpărătorul.

Sarcina de a obține consimțământul băncii revine expediționarului. În acest sens, Condițiile de lucru la care ne referim prevăd că în calitatea sa de expediționar, Romtrans, își asumă obligația preliminară de a stabili condițiile în care corespondenții si externi, agreeți pentru asemenea operațiuni, acceptă vicularii.

Expediționarul trebuie să informeze pe client asupra condițiilor astfel stabilite. Numai după ce și clientul acceptă condițiile arătate, va putea trimite expediționarului dispoziția de transport și vămuire în regim de vinculație.

În cazul în care din derularea operațiunii de vincare rezultă daune, demersurile pentru recuperarea prejudiciului pot fi făcute:

- direct de către client, expediționarul fiind obligat să-i pună la dispoziție documentația de care dispune, acordându-i totodată sprijinul de specialitate necesar;

- de către expediționar, la cererea clientului și în baza unui mandat corespunzător. Clientul va pune la dispoziția expediționarului documentele și valuta necesară acționării, demersurile necesare fiind întreprinse în contul și pe riscul mandantului.

SECȚIUNEA 11

ÎNDEPLINIREA OPERAȚIUNILOR DE EXPORT ȘI IMPORT DE EXPEDIȚIONAR

Expediționarul își poate asuma față de client obligația de a efectua operațiunile de export și import, inclusiv cele vamale pentru mărfurile pe care acesta le vinde în străinătate sau le cumpără de peste hotare. Pentru îndeplinirea formalităților corespunzătoare, se cere ca expediționarul să fie pus la curent cu clauzele de bază ale contractului extern, cel încheiat de comitent cu partenerul străin, cumpărător sau vânzător.

Corelarea expediționarului cu clauzele de bază ale contractului străin se realizează prin folosirea documentului denumit dispoziție de transport și vămuire.

Potrivit art. 2 din contractul tip Romtrans, comitentul trebuie să indice în dispoziția de transport și vămuire pentru export, trimisă la Romtrans, condițiile stipulate în contractele externe, cu privire la expedierea și vămuirea mărfurilor.

O prevedere identică este menționată de art. 3 din contractul tip menționat cu privire la dispozițiile de transport și vămuire pentru import. În

ambele cazuri, clientul este obligat să anexeze la dispoziția de transport și vămuire documentele necesare îndeplinirii acestor formalități.

În ceea ce privește exportul, clientul urmează să trimită expediționarului, îndată după definitivarea contractului intern, dispoziția de transport și vămuire privind mărfurile în cauză în termen de 3 zile. Dispoziția de transport și vămuire, conținând datele necesare întocmirii scrisorii de trăsură internațională va fi înaintată expediționarului Romtrans în 3 exemplare însoțite de două fotografii ale licenței de export, cât și toate documentele prevăzute în contractele externe.

Cererile pentru procurarea mijloacelor de transport feroviare de construcție specială vor fi puse de client la dispoziția expediționarului în timp util, astfel încât Romrans să aibă posibilitatea să ducă tratative cu firmele străine specializate.

Expediționarul întocmește și pune la dispoziția clientului în termen de 3 zile lucrătoare, începând de la data înregistrării cererii acestuia, scrisorile de trăsură necesare pentru expedierea mărfurilor de export în traficul feroviar internațional în cazul în care se solicită un număr maxim de 500 de scrisori de trăsură pentru o singură destinație și de 4 zile pentru mai multe destinații.

Când pentru întocmirea scrisorilor de trăsură internațională este necesară obținerea de informații din străinătate sau clientul prezintă documente incomplete se prelungește cu timpul necesar obținerii informațiilor sau completării documentelor.

Expediționarului îi revine obligația să depună diligențele necesare pentru întocmirea și eliberarea scrisorilor de trăsură internaționale în timp util. Clientul, la rândul lui, are obligația să preia de la sediul expediționarului documentele de transport și termenele specificate, modificarea în termen atrăgând aplicarea de penalități moratorii.

11.1. Obligații ale părților în legătură cu efectuarea operațiunilor de import

Clientul trebuie să înainteze expediționarului dispoziția de transport și vămuire în 5 exemplare, anexând 5 fotocopii după exemplu pentru vamă al licenței de import. În cuprinsul dispoziției de transport și vămuire se trece atât numărul contractului de expediție, cât și mențiuni referitoare la transmiterea interdicțiilor de expediție/transport la corespondentul din străinătate al expediționarului sau după caz la furnizorul mărfii.

Odată cu dispoziția de transport și vămuire, clientul trebuie să trimită expediționarului dispozițiile de dirijare la intern a mărfurilor de import.

Expediționarul, conformându-se dispozițiilor primite de la client, trimite în străinătate, corespondentului nominalizat prin contractul de expediție, instrucțiunile de expediție pentru mărfurile de import. Totodată, expediționarul trimite instrucțiuni de lucru privind derularea mărfurilor respective, atât agenților cât și punctelor sale de frontieră prin mijlocirea cărora urmează să se efectueze importul, în conformitate cu dispozițiile de transport și vămuire primite de la client și cu instrucțiunile de expediere emise de expediționar.

După efectuarea formalităților de vămuire, expediționarul trimite mărfurile de import din punctele de frontieră, în ambalajul în care au sosit, destinatarilor interni prevăzuți în dispozițiile de dirijare, pe baza cantităților înscrise în documentele de transport.

Recepția cantitativă și calitativă, reambalarea, sortarea, cânrătirea și marcarea acestor mărfuri nu cad în sarcina expediționarului Romtrans.

În cazul mărfurilor de import sosite în localitățile sau punctele de frontieră în vagoane colective formate de expediționari, dacă beneficiarii își au sediul în acele localități sau puncte de frontieră, dovadă prevederii de către expediționar a mărfurilor în cauză, o constituie procesul verbal de predare-primire intervenit între acesta și beneficiari îndrituiți să ridice marfa din magazie. În acest caz, expediționarul preia și predă mărfurile cantitativ, pe baza greutății înscrise în documentele de transport internațional.

În cazul mărfurilor de import sosite în localitățile sau punctele de frontieră cu documentele de transport în care figurează ca destinatar expediționarul Romtrans sau alt agent economic și care urmează a fi reexpediate în țară sau reparate, conform instrucțiunilor date de client prin dispoziții de dirijare la intern, dovada respectării de către expeditor făcându-se cu avizul de reexpediere trimis prin punctul de frontieră al expediționarului.

Acesta avizează pe client după sosirea mărfurilor de import în localitățile sau punctele de frontieră, prin trimiterea declarației vamale de import.

Dacă expeditorul nu a primit dispozițiile necesare vămuirii și dirijării la intern a mărfurilor, va informa în termen de 24 de ore pe client, cerându-i să trimită dispozițiile respective.

După efectuarea formalităților de vămuire, expediționarul trimite mărfurile de import din stațiile sau punctele de frontieră, în ambalajul în care au sosit, destinatarilor interni prevăzuți în dispozițiile de dirijare, pe baza cantităților înscrise în documentele internaționale de transport.

Recepția cantitativă și calitativă, cântărirea sau marcarea acestor mărfuri nu cad în sarcina expediționarului.

11.2. Vămuirea mărfurilor

Expediționarul poate îndeplini asemenea operațiuni pentru mărfuri importate sau exportate în temeiul unei împuterniciri explicite și speciale, date de client, cuprinse în dispozițiile de transport și vămuire.

Dacă mandatul coferă și dreptul de reprezentare, expediționarul acționează în numele și pe contul clientului. În toate cazurile trebuie să se țină seama de datele și documentele primite de la client. Operațiunile de vămuire se efectuează în conformitate cu dispozițiile Legii 141/1997 (Codul Vamal) și H.G. nr. 626/1997, privind aprobarea Regulamentului Vamal și Legea nr. 56/1992, privind frontiera de stat a României,

Expediționarul valabil împuternicit trebuie să se încadreze în executarea misiunii primite, în termenele fixate de aceste acte normative.

Depășirea termenelor pentru îndeplinirea formalităților de vămuire cade în sarcina clientului, dacă întârzierea a fost cauzată de culpa sa. În cazul în care se ivesc împrejurări de forță majoră sau fortuite, care provoacă întârzierea, expediționarul este obligat dacă are cunoștință de ele, să-l avizeze pe client în 24 de ore (zi lucrătoare). Pentru plata taxelor vamale (la import) de către expediționar este necesar ca acesta să convină cu clientul un adendum, care face parte integrantă din contractul de transport.

SECȚIUNEA 12 PARTICULARITĂȚI ALE ACTIVITĂȚII DE EXPEDIȚIE A MĂRFURILOR ÎN PORTUL CONSTANȚA

Condițiile generale de lucru ce întregesc contractul tip de expediție formulat de Romtrans, conțin o serie de precizări având ca obiect operațiuni de export și import, pe care acest prestator de servicii le îndeplinește în portul Constanța atât pentru o încărcătură obișnuită, cât și pentru transporturi neutre efectuate prin containere.

Clientul este obligat să avizeze pe expediționarul din Constanța (Romtrans) referitor la mărfurile ce se încarcă pe nave și transmite direct sau prin agentul său de expediții toate documentele necesare pentru îndeplinirea formalităților vamale, înainte de începerea încărcării mărfurilor pe vase.

Expediționarul din Constanța, prezintă la vamă mărfurile pentru efectuarea controlului vamal, agentul de expediție al clientului având obligația să asigure eventuala manipulare a mărfurilor pe costul acestuia, cu trimiterea declarației vamale de export în cel mult 24 de ore.

12.1. Îndeplinirea operațiunilor vamale la import în portul Constanța pentru încărcături curente

În sarcina clientului cad în principal următoarele obligații:

- trebuie să remită expediționarului din Constanța toate documentele necesare îndeplinirii formalităților vamale, pe măsura descărcării navei de import;
- este obligat să pună la dispoziția expediționarului din Constanța, prin agentul navei din acest port, pe baza contractelor de prestații încheiate în scopul arătat, o copie a manifestului încărcăturii, în termen de 12 ore de la acostarea navei de import în portul Constanța;
- asigură plata taxelor vamale de import către Vama Constanța și avizează letric pe expediționarul din Constanța (Romtrans) despre efectuarea plății, indicând elementele de identificare a transportului și plății, plata taxelor vamale de import se poate efectua și de expediționarul menționat în numele și în contul clientului, în baza unui adendum, care va face parte din contractul de expediție.

În sarcina expediționarului din Constanța cad în principal următoarele sarcini:

- prezintă la Vama Constanța mărfurile pentru efectuarea controlului vamal, agentul de expediție al clientului având obligația să avizeze locul de depozitare a mărfurilor în depozitele portului și să asigure eventuala manipulare a mărfurilor pe contul clientului;
- îndeplinește formalitățile vamale pentru mărfurile de import în cel mult 5 zile de la primirea tuturor documentelor necesare;
- trimite clientului declarația vamală de import în cel mult 24 de ore (zi lucrătoare) de la obținerea acesteia de la organul vamal;
- avizează agentul de expediție al clientului din portul Constanța de obținerea liberului de vamă în cel mult 8 ore, în vederea începerii reexpedierii mărfurilor către beneficiarii din țară, revenind clientului obligația de a efectua această reexpediere, după obținerea liberului de vamă.

Clientul și expediționarul din portul Constanța sunt obligați să răspundă la solicitările și sesizările recirpoce în cel mult 24 de ore de la primire.

Formalitățile pentru eventualele prelungiri ale termenului de vămuire, restituiri sau recalzulări de taxe vamale, corecții sau anulări ale declarației vamale de import se îndeplinesc de către client, iar expediționarul din portul Constanța are obligația de a pune la dispoziția clientului toate documentele ce le deține în scopul arătate (art. 8.1.-8.8. din Condițiile generale de lucru ale Romtrans).

12.2. Expediția mărfurilor containerizate la export prin portul Constanța

În scopul arătat, clientul trebuie să depună la sediul expediționarului (Romtrans) comanda în scris pentru necesarul de containere până la 20 ale lunii curente pentru luna următoare, indicând marfa, condiția de livrare, data și locul de încărcare, linia maritimă, relația, felul containerului.

Dacă se depășește data arătată, expediționarul, va onora comenzile în limita posibilităților. În plus, clientul trebuie să comunice expediționarului previziunile referitoare la necesarul de containere trimestrial și anual, pe relații de transport, în vederea asigurării acestor utilaje.

Expediționarul trimite containerele goale pe calea ferată sau auto, conform dispozițiilor clientului, avizându-l în cel mult 24 de ore (zi lucrătoare) de la data trimiterii.

Clientul preia containerele goale, prin furnizorii cu care se află în raporturi contractuale directe, de la cărauș, având obligația să constate starea tehnică a fiecărui utilaj de transport. Dacă se observă avarii, trebuie încheiate acte legale doveditoare.

Totodată, clientul trebuie să avizeze în scris, în 24 de ore, pe expediționarul Romtrans la București, despre sosirea containerelor goale la furnizorii de marfă cât și eventualele avarii constatate. Actele de constatare urmează să fie remise expediționarului în termen de cel mult 48 de ore și respectiv 5 zile lucrătoare de la sosirea containerelor la furnizorul mărfii pentru export.

Clientul urmează să încarce marfa numai în containere corespunzătoare și curate, stivindu-o uniform pe toată suprafața utilajului, efectuând după caz amararea și fixarea mărfii. În orice caz, se cere să fie respectată limita de greutate a containerului. Între cantitatea, felul și ambalajul mărfii încărcate în container și mențiunile din documentele de expediție/transport aferente trebuie să existe o concordanță deplină.

De regulă, clientul efectuează încărcarea mărfii în container prin furnizorul acesteia la export, cu îndeplinirea formalităților vamale și obținerea declarației vamale de export la furnizor.

După încărcare, clientul expediază containerele pline cu marfa pentru export, anexând la scrisoarea de trăsură documentele necesare, cu taxele de transport francante, destinatarul fiind expediționarul din Constanța (Romtrans). Totodată, clientul trebuie să avizeze în scris pe expediționarul menționat despre trimiterea containerului, în cel mult 24 de ore de la expediere, precizând indexul și numărul containerului, numărul vagonului, relația de transport, felul și cantitatea de marfă.

Expediționarul Romtrans din Constanța preia de la căraș containerele sosite, verificând starea exterioară a fiecărui utilaj și a sigiliului conform documentelor de transport. Containerele astfel preluate sunt apoi duse în terminalul de containere portuar, corespunzător relației de transport.

Dacă se constată avarii la container, lipsa ori neoriginalitatea sigiliului, expediționarul Romtrans din Constanța le preia prin verificare, încheind acte legale în vigoare.

Expediționarul din Constanța avizează în scris pe client despre sosirea containerelor în cel mult 48 de ore (zi lucrătoare) de la preluarea acestora de la căraș și remite clientului actele încheiate, în caz de deficiente, în cel mult 5 zile de la obținerea acestora.

Containerele sosite se consideră libere la încărcare la prima navă numai după trimiterea de către client a documentelor necesare îndeplinirii formalităților vamale.

Pentru containerele pline cu marfa de export, trimise spre portul Constanța, clientul emite expediționarului toate documentele necesare încărcării mărfurilor la nave, cum sunt: nota comandă pentru conosament, autorizația de export, specificații, certificate. Toate aceste documente, legal și corect întocmite, trebuie să ajungă la expediționarul Romtrans din Constanța cu cel puțin 10 zile înainte de sosirea navei în portul Constanța.

Containerele pentru care au sosit la expediționarul menționat documentele strict necesare încărcării și care au liber la vamă, vor fi încărcate pe prima navă, cu excepția cazurilor când clientul dispune în scris în timp util reținerea acestora la încărcare.

Expediționarul Romtrans din Constanța preia containerele din terminal, conform contractului pe care l-a încheiat cu Societatea Comercială de Exploatare Portuară și le încarcă pe navă, conform ordinei de încărcare stabilită de comandantul navei.

În caz de deficiențe și avarii la preluarea containerelor din terminal, expediționarul Romtrans încheie actele de constatare necesare, conform uzului portului Constanța și legislația în vigoare. Totodată, trebuie avizat clientul despre situația apărută, în termenul de 24 ore (zi lucrătoare), remițându-i actele încheiate în termen de 5 zile lucrătoare de la obținerea lor.

După încărcarea containerelor pe navă, expediționarul Romtrans obține de la comandantul navei conosamentul conform notei de comandă pentru conosament și îl trimite clientului în cel mult 24 de ore după plecarea navei.

În cazul în care rămân neîncărcate șau navă containere care au fost libere la încărcare, expediționarul din Constanța avizează despre aceasta pe

client, în cel mult 48 de ore după plecarea navei, cu specificarea indexului, numărului containerului și motivul neîncărcării.

Expediționarul Romtrans efectuează returnarea containerelor pline sau transferul mărfii în alt container numai în baza dispoziției exprese a clientului și numai cu acordul vămii Constanța, în contul și pe costul clientului, întocmind actele și formalitățile necesare.

Clientul răspunde de integritatea containerului pe tot timpul cât se afla la dispoziția sa și suporta cheltuielile pentru eventualele reparații la container, pentru transportul acestuia la atelierul de reparații și pentru timpul de imobilizare necesar reparației.

Expediționara Romtrans predă și preia containerele pline cu marfă de export la sau de la Societatea Comercială de Exploatare Portuară, conform contractului încheiat cu aceasta, din Împuternicirea și în contul clientului, cu respectarea uzului portului Constanța.

Clientul este obligat să acționeze, după caz, direct împotriva Societății Comerciale de Exploatare Portuară, a Căilor Ferate, a cărașilor rutieri sau a armatorilor pentru recuperarea eventualelor pagube, în baza documentelor solicitate și primite de la expediționar, cât și a documentelor proprii.

Toate cheltuielile privind controlul vamal, manipularea și depozitarea containerelor și mărfurilor în terminalul portuar, transportul pe calea ferată și auto a containerelor la sau de la furnizorii mărfurilor, amararea containerelor ce nu sunt libere la încărcarea pe navă, precum și alte cheltuieli efectuate în legătură cu derularea containerelor și mărfurilor sunt în sarcina clientului.

Atât clientul cât și expediționarul sunt obligați să răspundă la solicitările și sesizările reciproce în cel mult 24 de ore de la primirea acestora (art. 11.1-11.18 din Condițiile generale de lucru ale Romtrans).

În prealabil, expediționarul Romtrans trebuie să avizeze pe client asupra încărcării în nava de import a mărfurilor containerizate, în cel mult 24 de ore (zi lucrătoare) de la terminarea descărcării navei, indicând toate elementele necesare privind beneficiarul mărfii importate, cât și modul de expediere cu vagoane sau cu camioane.

Expediționarul menționat din Constanța preia de la nave containerele sosite în port conform manifestului, verificând originalitatea sigiliului și starea aparent bună a containerelor.

În caz de sigilii lipsă sau diferite față de cele specificate în manifest, expediționarul preia de la navă containerul cu sigiliul nou aplicat la navă sau cel găsit, încheind un act constatator cu nava. Trebuie încheiate acte constatatoare cu nava și când se constată avarii vizibile la containere.

Expediționarul menționat predă și preia containerele pline cu marfă din import sau de la Societatea Comercială de Exploatare Portuară, conform

contractului încheiat cu aceasta, din împuternicirea și în contul clientului, cu respectarea uzului portului Constanța.

Ulterior, expediționarul Romtrans predă mărfurile beneficiarilor, fie direct, fie prin expediere cu vagon sau camion, după acordarea liberului de vamă și primirea conosamentului original, în cel mult 15 zile de la întrunirea acestor condiții, cât și a oricăror alte cerințe necesare expedierea mărfurilor containerizate în cel mult 24 de ore de la data expedierii.

Fiind astfel avizat, clientul preia mărfurile sosite din import prin beneficiarii cu care se află direct în raporturi contractuale fără întârzierea mijloacelor de transport și a containerelor, încheind acte de constatare legale și doveditoare în caz de deficiențe și avarii la marfă sau containere, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

În plus, clientul trebuie să avizeze pe expediționar despre sosirea containerelor la beneficiarii mărfurilor din import, în cel mult 48 de ore de la sosirea lor în aceștia. În fine, clientul, prin beneficiarii mărfurilor de import, reexpediază containerele goale, fără întârziere, la destinațiile indicate de către expediționarul Romtrans, avizând-o despre trimitere, la București, în cel mult 24 de ore de la expediere.

Independent de cele arătate, clientul trebuie să comunice expediționarului toate eventualele cazuri de lipsă de marfă din containerele cu sigiliile originale, în termen de cel mult 5 zile și să remită actele constatatoare în cel mult 10 zile de la recepționarea mărfurilor. Fiind astfel sesizat, expediționarul întocmește actele legale de reclamare la armatori a acestor situații.

Ulterior, remite clientului toate actele încheiate în legătură cu marfa transportată containerizat și care se referă la avarii, lipsuri, sigilii neoriginale în cel mult 10 zile de la obținerea lor.

Clientul este obligat să acționeze direct, după caz, Societatea Comercială de Exploatare Portuară, Cale Ferată, cărașii rutieri, armatorul sau furnizorul extern al mărfurilor, pentru recuperarea eventualelor pagube, în baza documentelor, solicitate și primite de la expediționar, cât și a documentelor proprii.

Toate cheltuielile privind controlul vamal, manipularea și depozitarea containerelor și a mărfurilor în terminalul portuar, transportul pe calea ferată sau auto a containerelor pline la beneficiarii de importuri la destinațiile indicate de expediționar, amararea containerelor pe vagoane, precum și alte cheltuieli efectuate în legătură cu expedierea mărfurilor sunt în sarcina clientului.

Atât clientul cât și expediționarul sunt obligați să răspundă la solicitările și sesizările reciproce, în cel mult 24 de ore de la primirea acestora.

SECȚIUNEA 13

RAPORTURILE LITIGIOASE DINTRE CLIENT ȘI EXPEDIȚIONAR

Rezolvarea neînțelegerilor născute din contractul de expediție parcurge inițial faza amiabilă, adesea obligatorie înainte ca reclamantul să se poată adresa pe cale contencioasă organului de jurisdicție competent.

Soluția amiabilă, spre deosebire de dreptul comun, se desfășoară în cadrul unei reclamații administrare. Aceasta este supusă aprecierii expediționarului ci nu negocierii libere într părți.

13.1. Procedura prealabilă a reclamației administrative

Reclamațiile pot fi formulate în termen de 6 luni, care începe să curgă fie din ziua eliberării mărfii la destinație, fie dacă eliberarea nu a avut loc, din ziua încheierii contractului de expediție așa cum prevede art. 6 din Condițiile generale ale USER.

În contractul tip Romtrans se prevede că în sensul valorificării pretențiilor față de expediționar, clientul trebuie să formuleze o reclamație administrativă pe care să o depună la Romtrans. Se cere ca sesizarea să aibă loc în cel mai scurt timp, dar nu mai târziu de 30 de zile de la primirea de către client a documentelor din care să rezulte îndeplinirea mandatului de către Romtrans sau de la primirea documentelor întocmite de acestea.

Reclamația trebuie să fie însoțită de documentele pe care clientul își bazează pretențiile. În temeiul dosarului expediționarul este în măsură fie să dea satisfacție pretențiilor formulate de client, fie să poată acționa în timp util împotriva terților de care s-a servit la îndeplinirea mandatului.

13.2. Faza subsecvena contencioasă

Părțile au dreptul să supună spre soluționare eventualele litigii, rămase nerevolvate pe calea reclamației administrative, fie instanțelor judecătorești, fie arbitrajului comercial. Opțiunea se exercită în conformitate cu prevederile cuprinse în contractul de expediție (de felul clauzei compromisorii) sau într-o înțelegere ulterioară, denumită compromis.

Litigiile dintre client și casa de expediție sau dintre aceasta și părțile îndreptățite legal, rămase nesoluționate pe cale amiabilă, sunt de competența instanțelor judecătorești din localitatea unde-și are sediul casa de expediție așa cum prevede art. 5 din Condițiile generale ale USER.

La rândul său, expediționarul poate introduce acțiuni judecătorești sau arbitrale împotriva căraușilor pentru recuperarea pagubelor apărute în timpul transportului internațional potrivit art. 11 din contractul tip Romtrans. Toate acestea au loc la solicitarea clientului, el fiind obligat să plătească în avans expediționarului toate cheltuielile de judecată necesare soluționării litigiului împreună cu comisionul convenit Romtrans. În plus, clientul trebuie să pună la dispoziția expediționarului toate documentele necesare introducerii acțiunii judecătorești sau arbitrale și să colaboreze cu acesta pentru obținerea unei soluții favorabile procesului.

13.3. Legitimarea procesuală

În raporturile nemijlocite dintre client și expediționar, calitatea procesuală pentru valorificarea pretențiilor aparține personal fiecărei părți contractante. Dacă însă acțiunea judiciară sau arbitrală aparține unui terț ca de exemplu transportatorul încărcăturii, legitimarea procesuală activă și pasivă comporta un regim diversificat.

Regula generală este stabilită de art. 406, alin. 2 Cod Comercial, care spune că inclusiv clientul expediționarului nu are acțiune contra persoanelor cu care a contractat expediționarul și nici acestea nu au vreo acțiune în contra comitentului. În consecință, raporturile procesuale se leagă exclusiv de terț și expediționar, care în calitate de mandatar fără reprezentare a acționat în nume propriu.

Expediționarul deține așadar, în regimul de drept comun, legitimare procesuală, după caz, de pârât sau de reclamant în orice organ de jurisdicție valabil sesizat de terț. Prin excepție, expediționarul poate cesa acest drept al său, clientului, la cererea acestuia.

Unori, chiar condițiile generale ale contractului de expediție a mărfurilor atribuie comitentului această din urmă poziție procesuală. Astfel, art. 6 din contractul tip Romtrans prevede obligația clientului de a întreprinde împotriva căraușului reclamații administrative sau acțiuni judecătorești pentru lipsurile constatate la mărfuri în timpul transportului containerizat.

Expediționarul se limitează la obligația de a pune la dispoziția clientului documentele necesare introducerii reclamației administrative sau

acțiunii judecătorești, în măsura în care asemenea înscrisuri sunt în posesia Romtrans.

13.4. Legea aplicabilă contractului de expediție cu element de extraneitate¹⁵

În mod normal, părțile convin să supună raporturile lor contractuale legii statului de desiu al contractului de expediție.

În sensul arătat, art. 9 din Condițiile generale ale USER prevăd că raporturile juridice dintre expeditor și client, generate de contractul pe care l-au încheiat sunt reglementate de dreptul roman.

O asemenea opțiune este valabilă în conformitate cu legea 105/1992 pentru reglementarea raporturilor de drept internațional privat.

Aceasta prevede și posibilitatea de a alege în consens o *lex voluntatis* în domeniul contractului de intermediere, cum este contractul de expediție mărfuri. Practica arătată poate fi întâlnită, nu numai în țara noastră. În dreptul englez se prevede că orice contracte încheiate de companie cu clienții săi va fi guvernată de legislația engleză, intrând exclusiv în jurisdicția tribunalelor engleze.

Dacă totuși lipsește o clauză care să determine *lex voluntatis*, contractul de expediție este guvernat de legea statului cu care operațiunea prezintă legăturile cele mai strânse. Acest criteriu desemnează ca aplicabilă legea sau fondul de comerț la data încheierii contractului. O soluție de drept internațional privat identică atribuie incidență legii statului unde intermediarul profesionist își are sediul. Rezultă că expediționarul cu sediu statuar în țară beneficiază de aplicarea legii române, chiar dacă a omis să specifice *lex contractus* printr-o stipulație explicită.

¹⁵ Les elements d'extraneite d'un contract de transport feroviare international. Revues roumaine d'etudes internationales nr. 3/1975.

CAPITOLUL 3

CONTRACTUL DE PRESTAȚII TERMINALE ÎN TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI¹⁶

SECȚIUNEA 1 SCINDAREA CONTRACTULUI DE EXPEDIȚIE A MĂRFURILOR¹⁷

Contractul de expediție cuprinde operațiuni prealabile deplasării mărfii (în principal angajarea transportatorului) precum și acte juridice ce trebuie îndeplinite la locul de sosire în vederea eliberării încărcăturii în posesia titularului îndreptățit. Efectuarea operațiunilor terminale de către expediționarul care a încheiat contractul de transport cu cărașul și a vegheat la încărcarea mărfii în vehicul, poate însă să prezinte în fapt dificultăți numeroase, dacă punctul de destinație se află într-un stat îndepărtat.

Pentru a se evita aceste inconveniențe, în practica recentă, operațiunile terminale sunt încredințate unui comisionar distinct care-și desfășoară

¹⁶ Contractul de prestații terminale în transportul internațional al mărfurilor, Revista de drept comercial 7/1997.

¹⁷ Precizări referitoare la instrucțiunile de expediere a mărfurilor, Mesagerul economic nr. 11/1990.

activitatea la locul sosirii mărfurilor, putând astfel să execute în condiții optime descărcarea mărfii și eliberarea ei destinatarului.

Expediționarul se va restrânge la setul de obligații privind pornirea transportului.

Îndatoririle comisionarului străin, alcătuiesc o convenție de sine stătătoare, ce poartă numele de contract de prestații terminale. Ca și contractul de expediție, este un contract de comision, neavând o reglementare proprie în dreptul nostru.

O reglementare internațională a acestui contract o găsim în Convenția Națiunilor Unite asupra răspunderii exploatașilor terminalelor de transport semnată la Viena pe 19 aprilie 1991, convenție la care România nu a aderat încă.

Domeniul acesteia de aplicare are ca obiect transporturile internaționale, condiție ce se consideră îndeplinită dacă mărfurile luate în primire de către executant sunt transportate de la un punct de plecare la un loc de sosire pe teritoriul unei țări diferite și dacă în plus se îndeplinesc următoarele condiții:

- serviciile referitoare la transport sunt îndeplinite de către un executant având sediul într-un stat contractant sau nu;
- serviciile sunt aduse la îndeplinire pe teritoriul unui stat contractant sau nu;
- serviciile referitoare la transport sunt guvernate de legea unui stat contractant, în temeiul regulilor de drept internațional privat.

Textele convenției precizează forma documentului ce se întocmește în raporturile dintre părți, drepturile și obligațiile comisionarului terminal, cât și unele aspecte privind eventualele litigii între părți.

Dispozițiile cuprinse în Convenție au un caracter imperativ, clauzele derogatorii fiind autorizate în mod explicit. Astfel, orice stipulație a părților este nulă și neavenită, fără a aduce însă atingeri și celorlalte prevederi ale documentului.

SECȚIUNEA 2

OBLIGAȚIILE ȘI DREPTURILE EXECUTANTULUI

Obligația principală este aceea de a lua în primire mărfurile fie că se întocmește sau nu în acest scop un atestat corespunzător. Serviciile îndeplinite pot consta, după caz, în încărcarea, stivuirea, descărcarea, depozitarea mărfurilor, încheindu-se cu eliberarea lor destinatarului.

Preluarea mărfii de către executant se face în baza unui document care îndeplinește funcții probatorii. Astfel, emiterea documentului este obligatorie, pentru executant în cazul în care clientul cere o asemenea atestare.

În lipsa solicitării, executantul poate la alegerea sa să întocmească înscrisul, care prezintă de astă dată o natură facultativă. În principal, atestatul trebuie să identifice mărfurile pe care le preia executantul, cantitatea și starea lor materială, datând totodată faptul luării în posesie.

Condițiile de formă sunt lăsate la inițiativa părților, documentele putând fi emise în orice formă, importante fiind instrucțiunile pe care le cuprind. În cazul în care clientul și executantul au convenit să comunice pe cale electrică, aceste documente pot fi înlocuite prin mesaje echivalente, prin care sunt transmise date informatice.

Modul de întocmire al atestatului diferă după cum inițiativa aparține clientului sau executantului. Dacă documentul este prezentat de client, executantul îl va semna, confirmând astfel recepția încărcăturii.

Dacă emitentul este însuși executantul, înscrisul pe care îl semnează trebuie să ateste date de fapt referitoare la marfă. În lipsa înscrisului, executantul este prezumat, până la proba contrară, că a primit mărfurile în bună stare aparentă.

Prin excepție, prezumția nu operează dacă serviciile îndeplinite de executant se limitează numai la transbordarea imediată a mărfurilor dintr-un mijloc de transport în altul.

Drepturile executantului asupra mărfii luate în primire se concretizează într-un drept de retenție și un drept de a vinde încărcătura. Aceste garanții slujesc executantului ca mijloc de a contrânge pe client la sumele datorate, conform reglementărilor art. 10 din Convenția ONU amintită.

Privind dreptul de retenție, sub aspect material, executantul își poate valorifica pretențiile bănești în măsura în care ele izvorăsc din cheltuieli și creanțe exigibile, legate de serviciile referitoare la transportul de mărfuri pe care le-a îndeplinit.

Din punct de vedere temporal, se cere respectată condiția ca datoriile clientului să derive din prestații îndeplinite de către executant în timpul sau după perioada în cursul căreia este răspunzător.

Intervalul în limita căruia creanța poate lua naștere, depășește durata răspunderii enunțată de art. 10 al Convenției.

Dreptul de retenție astfel recunoscut constituie o garanție minimală și obligatorie, nimic neopunându-se ca acesta să beneficieze de un regim mai favorabil stabilit de acord cu clientul.

În sensul arătat, art. 10 prevede că nimic din prezenta Convenție nu aduce atingere validității unui aranjament contractual, care extinde garanțiile executantului, asupra mărfurilor, textul impunând însă condiția ca asemenea înțelegere să fie încheiată conform legii aplicabile.

Contractul adițional referitor la garanții trebuie să respecte *lex causae* care guvernează contractul principal (cel prin care executantul s-a angajat față de client să aducă la îndeplinire operațiunile terminale legate de transport).

Exercitarea dreptului de retenție poate fi împiedicată în mod valabil de către client, conferind executantului asigurarea efectivă că suma datorată va fi plătită.

În sensul arătat, art. 10 din Convenția amintită îi interzice acestuia să rețină mărfurile luate în primire dacă este îndeplinită una din condițiile:

- a fost constituită ca o garanție suficientă pentru achitarea sumei pretinse de executant;
- a fost depusă o sumă echivalentă cu totalul dobânzilor, fie în mâinile unei terțe persoane, desemnate prin acordul părților, fie la o instituție oficială din statul unde executantul își are sediul.

2.2. Dreptul de a vinde încărcătura

Spre deosebire de dreptul de retenție, menit să stimuleze clientul spre a plăti de bună voie suma datorată executantului, vânzarea mărfurilor luate de acesta în primire se analizează ca o măsură represivă care poate fi folosită numai în condițiile prevăzute de art. 4 și 10 ale Convenției ONU din 1991.

În primul rând, trebuie rezolvată o problemă de drept internațional privat privind legea chemată să instrumenteze vânzarea.

Disputa între legea contractului și sistemul de drept local al țării unde se afla efectiv încărcătura supusă valorificării pentru acoperirea creanței executantului.

Regula este că legea statului beneficiază de priritate asupra legii contractului. În sensul arătat se declara admisibilă vânzarea în măsura în care executantul este autorizat de legea statului unde se găsesc mărfurile asupra cărora s-a exercitat dreptul de retenție.

Vânzarea poate avea ca obiect totalitatea încărcăturii sau numai o parte din mărfuri, fracțiunea valorificabilă depinzând de quantumul datoriei restante a clientului.

Vânzarea se justifică numai în măsura impusă pentru obținerea sumelor necesare satisfacerii creanței sale. În sfera bunurilor susceptibile a fi

vândut nu intră containerele, paletele sau articolele similare de transport sau ambalaj, care aparțin altei persoane decât transportatorul sau încărcătorul.

Prin excepție și acestea pot fi vândute de către executant dacă a efectuat lucrări la articolele arătate mai sus.

Din punct de vedere procedural, executantul este obligat înainte de vânzarea mărfurilor să avizeze pe proprietar despre intenția sa.

Modul de desfășurare al vânzării nu este reglementat de Convenție, regula fiind aceea a *lex rei sitae*.

În România se aplică sistemul vânzării pe cocontractant, reglementat de art. 68 Cod Comercial. În final, executantul are obligația să dea socoteală într-un mod corespunzător de soldul realizat prin vânzare, după deducerea sumelor ce îi sunt datorate și a cheltuielilor rezonabile prilejuite de vânzare.

SECȚIUNEA 3 RĂSPUNDEREA EXECUTANTULUI

Obligația executantului de a repara prejudiciile izvorâte din îndeplinirea defectuoasă ori din neexecutarea contractului iau naștere dacă sunt reunite condițiile răspunderii civile.

În această privință, Convenția ONU din 1991 a înțeles să enunțe unele din caracteristicile de bază ale răspunderii, consacrand totodată anumite derogări de la regimul de drept comun, îndeosebi referitor la clauzele exoneratorii de răspundere și la limitarea despăgubirilor datorate de executant.

3.1. Condiții ale răspunderii executantului

Trebuie avut în vedere pe de-o parte existența unui prejudiciu, iar pe de altă parte faptul neexecutării contractului constând fie în pierderi sau daune suferite de mărfuri, fie în depășirea termenului de eliberare a încărcăturii la destinație.

Totodată, se implică și legătura de cauzalitate între prejudiciu și faptul neexecutării, spre a fundamenta răspunderea prestatorului de servicii. În măsura în care condițiile arătate sunt reunite, răspunderea executantului poate fi angajată numai în limitele duratei de timp stabilite de art. 3 din Convenție.

Răspunderea începe din momentul în care executantul preia mărfurile în pază și dureze până în momentul când le remite persoanei îndreptățite să le păstreze sau le pune la dispoziția acesteia. Există și o prezumție de pierdere a încărcăturii în următoarele condiții:

- în cazul în care s-a fixat o dată de eliberare la destinație, pierderea mărfurilor se prezumă, dacă executantul nu le remite unei persoane îndreptățite să le prezinte sau nu le pune la dispoziția sa într-un termen de 30 de zile consecutive datei indicate;

- în lipsa unui acord referitor la data eliberării mărfurilor, pierderea se prezumă, dacă nu sunt eliberate persoanei îndreptățite în termen de 30 de zile consecutive, data la care executantul primește o cerere de remitere a încărcăturii de la acea persoană îndreptățită.

Există întârziere dacă executantul nu predă mărfurile unei persoane îndreptățite să le primească sau nu le pune la dispoziția sa, în termenul expres convenit ori în lipsă, într-un termen rezonabil, după primirea cererii de remitere a mărfurilor, emanând de la persoana arătată.

3.2. Clauze exoneratorii de răspundere

Convenția ONU din 1991 manifestă indulgență față de executant spre deosebire de dreptul comun. Degravarea de răspundere decurge din evenimente de forță majoră sau cauze fortuite, degrevare ce reiese și din principiile generale de drept.

În plus, executantul este exonerat dacă poate stabili prin probe convingătoare că s-a conformat exigențelor de diligență profesională.

Art. 5 din Convenție prevede că răspunderea executantului se înlătură dacă se face dovada că el însuși, prepușii, mandatarii sau orice altă persoană ale cărei persoane le folosește pentru îndeplinirea serviciilor referitoare la transport au luat toate măsurile care puteau fi cerute în mod rezonabil din partea lor, spre a evita evenimentul și consecințele sale.

Această abordare este totuși în regres, deoarece lezează fără vreo justificare plauzibilă interesele legitime ale clienței, care trebuie să conteze pe o activitate impecabilă a executantului.

3.3. Pluralitatea de persoane răspunzătoare

Ținând seama că executantul serviciilor terminale nu este singurul participant la organizarea unui transport internațional de mărfuri, fiind precedat de către expediționarului propriu-zis, art. 5 din Convenție prevede ca în măsura în care vinovăția, executantul nu este răspunzător decât în măsura prejudiciului decurgând din pierderea, dauna sau întârzierea care-i este imputabilă.

Sarcina probei menită să reducă răspunderea executantului îi incumbă acestuia. El are obligația să facă dovada fracțiunii din prejudiciu, care nu-i este imputabilă vinovăției proprii.

În lipsă de probe care să atragă răspunderea altor participanți la organizarea transportului, despăgubirea urmează să fie suportată în integralitatea lor de către executant.

3.4. Agravarea răspunderii executantului

Pierderea sau avarierea mărfii, ca și întârzierea în eliberarea acestei persoane îndreptățite pot supune pe executant unui regim de răspundere sever, în măsura în care se constată că a încălcat cerințele uzuale de bună credință și de prudență în executarea obligațiilor contractuale.

Aceste situații sunt enumerate limitativ de art. 8 din Convenția ONU. Textul instituie două temeuri distincte de agravare a răspunderii. O primă cauză constă în intenția de a prejudicia fie printr-o acțiune, fie printr-o omisiune, predarea, dauna sau întârzierea în detrimentul clientului sau destinatarului, toate acestea echivalând cu noțiunea de dol.

Cea de-a doua cauză de agravare constă într-o acțiune temerară pe care autorul o face deși își dă seama că va avea drept urmare toate probabilitățile, dauna sau întârzierea.

Oricare din faptele arătate atrage agravarea răspunderii executantului, fie că le-a săvârșit personal, fie că pot fi imputate prepușilor sau mandatarilor săi.

Agravarea constă în decăderea dreptului de a beneficia de limitările forfetare ale despăgubirilor, conform regimului uzual al Convenției ONU, cuantumul dezdăunării fiind calculat potrivit criteriilor de drept comun, luându-se în calcul atât paguba efectivă cât și câștigul pierdut.

Dacă acțiunea în despăgubiri este introdusă în mod valabil împotriva unui prepus, unui mandatar sau unei alte persoane ale cărei servicii au fost folosite de către executant în cadrul transportului, impunându-li-se un fapt dolosiv sau temerar, răspunderea le va fi de asemenea agravată.

La fel ca și executantul vor fi decăzuți din dreptul de a beneficia de limita despăgubirilor datorând repararea integrală a pagubei cauzate.

3.5. Constatarea prejudiciului

Întrucât existența pagubei constituie o cerință pentru ca răspunderea executantului să ia naștere, se impune ca aceasta să fie valabil și corect stabilită.

În acest scop, Convenția ONU reglementează procedura de verificare, termene de decădere cât și consecințele ce decurg din omisiunea avizării executantului în timp util.

Art. 11 din Convenție prevede că toate părțile aflate în contract sunt obligate să-și acorde reciproc toate înlesnirile posibile pentru a putea să inspecteze și să inventarieze mărfurile.

Dacă executantul a participat la o asemenea examinare sau inspecție a încărcăturii la data când aceasta a fost remisă persoanei îndreptățite să le primească, nu mai este necesar să i se adreseze vreo avizare despre pierdere sau daune constatate cu acest prilej.

În toate situațiile, avizarea executantului condiționează angajarea răspunderii sale, avizul trebuind să specifice natura generală a pierderii sau daunelor.

În funcție de felul avizării termenelor diferă astfel:

- dacă pierderea sau daunele sunt aparente, durata este de 3 zile lucrătoare, calculate de la data când mărfurile au fost eliberate persoanei îndreptățite să le primească;

- dacă pierderea sau daunele sunt neaparente, termenul este de 15 zile consecutive, după ziua când mărfurile au ajuns la destinatarul lor final, dar în nici un caz nu mai mult de 60 de zile de la data când au fost eliberate persoanei îndreptățită să le primească;

- dacă prejudiciul izvorăște din întârzierea în eliberarea mărfurilor termenul este de 21 de zile următoare cele în care au fost eliberate persoanei îndreptățite să le primească.

În lipsa avizului arătat, eliberarea mărfurilor constituie o prezumție că acestea au fost remise de către executant în starea descrisă prin documentul pe care l-a emis la predare, iar dacă un asemenea înscris nu a fost întocmit, că au fost predate în bună stare.

Prezumția poate fi răsturnată prin probe contrare și în toate cazurile produce efectul ca nici o reparație nu este datorată de către executant.

3.6. Regimul general al reparării prejudiciului

Sistemul despăgubirilor datorate de executant, spre a compensa prejudiciul care îi este imputabil, cunoaște două regimuri diferite, dar strâns corelate între ele.

Prevederile art. 7 precizează că nivelul total al reparațiunii datorate de către executant, nu poate depăși limitele răspunderii stabilite prin Convenție. De la această soluție sunt admise două derogări.

În primul rând, limita maximă a despăgubirilor poate fi depășită, dacă părțile în contract au săvârșit fapte dolosive sau temerare, iar în al doilea rând, executantul are dreptul să accepte, prin voință unilaterală, limitele de răspundere superioare celor făcute în textele Convenției.

În concluzie, consensualismul presupune prin definiție o diversitate de soluții, determinate de varietatea intereselor în joc a părților, pe când dispozițiile convenționale obligatorii asigurau un regim unitar.

3.7. Limitarea cuantumului despăgubirilor

Spiritul deosebit de favorabil față de executant al Convenției ONU din 1991, se anifestă și în platonarea despăgubirilor pe care le poate datora clientului sau persoanei îndreptățite să primească marfa transportată.

Regula generală este că răspunderea executantului pentru prejudiciul ce rezultă din pierderi sau avarii suferite de mărfuri este limitat la o sumă de 8,33 unități de cont (DST) pe kg/greutate brută al încărcăturii pierdute sau avariate.

Unitatea de cont este echivalentul monedei unice euro, care nu exista la data redactării Convenției. Cuantumul despăgubirilor este mai redus, situându-se la 2,75 unități de cont pe kg/greutate pentru mărfuri pierdute sau avariate.

Reducerea operează dacă executantul își îndeplinește derviciile solicitate de client în cadrul anumitor transporturi multimodale: dacă mărfurile au fost remise executantului imediat după un transport efectuat pe mare sau pe calea unor ape interioare și dacă mărfurile sunt sau trebuie să fie predate de către executant în vederea unui transport maritim sau pe ape interioare.

Noțiunea de transport implică în ambele cazuri menționate, ridicarea și livrarea în port a încărcăturii.

Determinarea despăgubirilor comportă încă o regulă specială în situația complexă în care daunele suferite de o parte a încărcăturii afectează valoarea unei alte părți a mărfurilor.

În acest caz, se ia în considerare, pentru a se calcula limita de responsabilitate, greutatea totală ce însumează atât mărfurile pierdute sau avariate, cât și mărfurile a căror valoare a fost afectată.

Depășirea termenului convenit pentru ajungerea încărcăturii la destinație, poate constitui un fapt de sine stătător, singurul imputat executantului sau dimpotrivă, să implice totodată pierderi sau avarieri ale mărfii.

Dacă încălcarea contractului constă într-o simplă întârziere, fără pierderi sau avarii ale încărcăturii, despăgubirile sunt echivalente cu de două ori și jumătate sumă datorată executantului pentru serviciile prestate, raportată la valoarea mărfurilor întârziate.

În nici un caz, însă, nu se poate depăși prin calculul arătat totalul sumelor datorate executantului pentru ansamblul încărcăturii.

Dacă prejudiciul provine în cursul aceluiași transport, din simplul fapt al pierderii sau avariei mărfii cât și din depășirea datei convenite pentru eliberarea încărcăturii la destinație, despăgubiri datorate de executant se cumulează.

Este firesc ca sumele ce reprezintă reparațiunea patrimonială să se adune, deoarece izvorăsc din încălcări distincte ale obligațiilor contractuale.

În final însă, despăgubirile nu trebuie să depășească nivelul maxim stabilit de Convenția ONU în caz de pierdere a întregii încărcături din vina executantului.

3.8. Moneda de calcul a despăgubirilor

Sumele datorate de executant cu titlu de reparație bănească a prejudiciului pe care l-a cauzat prin pierderea sau avarierea mărfii, ca și pentru întârziere, se calculează în unități de cont.

Semnificația acestei sintagme este precizată de art. 16 din Convenția ONU, care menționează că prin unitatea de cont se înțelege "dreptul special de tragere" (DST), definit ca atare de Fondul Monetar Internațional (FMI).

Așadar, unitatea de cont se analizează ca o monedă de calcul, destinată să exprime valoarea daunelor într-un mod uniform, independent de sistemele monetare ale țărilor care sunt părți în Convenția ONU.

Se înlătură astfel, în relațiile economice internaționale, îndeosebi folosirea unor monede neconvertibile, care circulă cel mult în spațiul teritorial al statului de emisiune.

Convenția instituie totodată, prin art. 16, criteriile care asigură echivalența dintre moneda națională și unitatea de cont. Primul termen al ecuației îl constituie suma ce exprimă totalul prejudiciului, exprimat în moneda națională a statului în cauză.

Calculul se efectuează prin raportare la valoarea acestei monede, la data convenită de părți sau în subsidiar, la data judecății.

Al doilea termen al ecuației constă într-o sumă redată în unități de cont (DST). Echivalența dintre moneda națională și DST se realizează pe două căi diferite, după cum statul respectiv este membru sau nu FMI.

Statele membre efectuează calculul potrivit cu metoda de evaluare a forului, pe când cele nemembre folosesc pentru convertirea în discuție metoda de calcul pe care înțeleg să o consacre prin propria legislație.

Acest calcul trebuie făcut astfel încât să exprime în moneda națională a țării în cauză, o valoare reală corespunzătoare lui DST. Aceste state sunt obligate să comunice metoda lor de calcul depozitarului Convenției.

3.9. Regimul special al mărfurilor nepericuloase

Atare mărfuri, fiind supuse unui regim specific, trebuie să fie lesne deosebite de încărcătura uzuală. În scopul arătat, este obligatoriu ca în momentul în care sunt remise executantului să fie marcate, etichetate, ambalate sau însoțite de documentele necesare, conform cu dispozițiile legale sau reglementările referitoare la mărfurile periculoase, în vigoare în țara unde sunt preluate de executant.

În esență, art. 9 înțelege să-i asigure astfel posibilitatea de a cunoaște fără dubii caracterul periculos pe care îl prezintă încărcătura, spre a fi în situația să ia măsurile corespunzătoare.

Pe lângă dreptul de retenție și cel de a vinde încărcătura, executantul poate de asemenea:

- să ia toate măsurile necesare de precauție pe care le impun circumstanțele;
- să distrugă mărfurile, să le facă inofensive sau să dispună în orice alt mod licit de ele, dacă prezintă un pericol iminent pentru persoane sau pentru bunuri, nedatorând nici o despăgubire pentru distrugerea sau deteriorarea cauzată de orice măsuri de precauție;
- să obțină rambursarea tuturor cheltuielilor pe care le-a angajat pentru îndeplinirea acestor măsuri, de la persoana aflată în culpă prin faptul că nu și-a îndeplinit obligația legală sau reglementarea de a-l fi informat că mărfurile erau periculoase.

SECȚIUNEA 4 RAPORTURILE LITIGIOASE ÎNTRE PĂRȚI

4.1. Raporturile litigioase dintre contractanți

Între părțile care au convenit efectuarea transportului, litigiile presupun prin ipoteza neexecutarea obligațiilor ce decurg din contractul încheiat sau îndeplinirea lor neconformă.

Cele mai frecvente sunt acțiunile judiciare sau arbitrale prin care reclamantul solicită despăgubiri cărăușului. În drept, asemenea cereri se întemeiază pe răspunderea acestuia, pretențiile solicitantului putând avea ca obiect și diferențe de taxe de transport, încasate de cărăuș fără justificare, peste limitele tarifare.

În transportul de mărfuri, calitatea de reclamant revine în mod normal expeditorului sau destinatarului. Dreptul de a introduce acțiunea împotriva cărăușului aparține celui care deține în mod legitim documentul de transport.

De obicei, destinatarul primește acest titlu odată cu eliberarea mărfii de către cărăuș la punctul final al deplasării convenite. Totuși, documentele de transport la ordin și la purtător pot să confere calitatea de reclamant unui terț, încă din timpul deplasării încărcăturii, precum un subdobânditor al mărfii.

Calitatea de reclamant poate aparține și cărăușului, deși în situații mai puțin frecvente. Acesta va introduce o acțiune împotriva expeditorului sau destinatarului, dacă a efectuat transportul fără ca prețul aferent să fi fost plătit.

În fapt, asemenea situații sunt evitate prin exercitarea de către cărăuș a dreptului de retenție asupra încărcăturii, prealabil eliberării acesteia la capătul deplasării.

Dacă totuși destinatarul, a luat în primire marfa, fără să fi achitat prețul transportului, singura cale pe care o poate folosi cărăușul spre a-și recupera drepturile o constituie demersul contencios.

Raporturile procesuale se vor lega în același fel în cazul degradării mijlocului de transport de către utilizator.

Răspunderea delictuală a cărăușului poate, la rândul ei, să genereze litigii în raporturile sale cu terțul prejudiciat.

4.2. Acțiunile de regres în raporturile dintre cărăuși succesivi

Transporturile efectuate prin participarea unor cărăuși succesivi care parcurg porțiuni diferite din itinerariul total, pot să dea naștere la pretenții bănești, reciproce, dacă despăgubirile au fost plătite clientului numai de către unul singur, deși erau datorate de doi sau mai mulți.

Repartiția sumelor și decontările corespunzătoare se rezolvă în lipsă de soluție amiabilă, pe acțiuni denumite de regres.

Calitatea de reclamant va reveni cărăușului solvens. Ceilalți chemați să-i restituie cota parte de contribuție la despăgubiri, dețin poziția de părți.

În practică, desfășurarea procedurii poate fi simplificată, orice căraș chemat a răspunde de fapte care nu sunt ale sale, are facultatea de a chema în garanție pe cărașul intermediar răspunzător de pagubă.

Cu alte cuvinte, în chiar instanța în care se judecă procesul dintre client și cărașul solicitat să suporte despăgubirile reclamate, acesta are posibilitatea să introducă în cauză, în condițiile precizate de procedura civilă, pe ceilalți transportatori, care urmează să răspundă la rândul lor pentru prejudiciul suferit de client.

4.3. Aplicabilitatea regimului de drept comun

În principiu, litigiile din domeniul transporturilor se desfășoară în conformitate cu normele înscrise în Codul de Procedură Civilă.

Criteriile pentru terminarea competenței materiale și teritoriale a instanțelor judecătorești sunt aceleași.

Fazele procesului, participarea terțelor persoane, administrarea probelor, hotărârile pronunțate, căile de reformare, cad sub incidența unor reglementări în principiu similare.

Existența unor prezumții în cadrul răspunderii cărașului sau unele plafonări ale despăgubirilor pe care le poate datora nu schimbă coordonatele esențiale ale litigiului.

Există și unele particularități mai însemnate în raport cu regimul de drept comun, care sunt de natură să confere litigiilor din domeniul transporturilor, note specifice privitor la unele condiții prealabile introducerii acțiunii judiciare.

Sesizarea instanței judecătorești sau arbitrale este precedată în materie de transporturi de o fază prealabilă. Ea constă în demersuri care urmăresc soluționarea pe cale administrativă a neînțelegerii.

Încercarea de rezolvare amiabilă a diferendului, anterior etapei contencioase, poate fi întâlnită și în alte categorii de procese. Cele născute din contractul de transport cunosc o reglementare specifică, în sensul că dreptul de a decide este rezervat cărașului însuși, iar nu condiționat de negocieri de egalitate între părți.

Potrivit acestor acte normative, accesul la organele de jurisdicție competente este condiționat de rezultatul nesatisfăcător pentru petiționar al reclamației administrative adresate cărașului sau de faptul tăcerii acestuia, așadar de neprimirea niciunui răspuns în intervalul de timp prestabilit prin norme legale.

Unele decăderi din dreptul de a chema în judecată pe căraș sunt și ele specifice transporturilor. O altă reglementare de ordin general cuprinde în

această privință art. 440 Cod Comercial, care enunță atât o regulă generală, cât și o excepție corespunzătoare.

În conformitate cu regula generală, plata taxelor de deplasare și primirea fără rezervă a lucrurilor transportate strâng orice acțiune împotriva căraușului.

Excepția de la regula generală se referă la pierderea parțială sau stricăciunea ce nu se putea cunoaște în momentul predării. În acest caz, acțiunea împotriva căraușului subzistă și după plata taxelor și primirea lucrurilor transportate dacă sunt întrunite două condiții:

- dacă se dovedește că pierderea sau stricăciunea a avut loc între darea lucrurilor în primirea căraușului și predarea făcută de acesta, adică eliberarea mărfii la destinație;

- cererea de verificare să fie făcută de îndată ce se va fi descoperit paguba și nu mai târziu decât 5 zile după primirea lucrurilor de către destinatar.

4.4. Acțiuni judiciare sau arbitrale

În lipsa unei soluții amiabile, despăgubirile solicitate de partea prejudiciată urmează să fie stabilite pe cale contencioasă. În această privință, Convenția ONU din 1991 cuprinde unele prevederi cu caracter general, grupate sub titulatura de recursuri judiciare.

Art. 7 le consideră admisibile în materie, fără restricție. Textul include în enumerare orice acțiune împotriva executantului pentru pierderi sau avarii suferite de mărfuri, cât și pentru întârziere în eliberarea lor.

Se mai precizează că acțiunile pot fi fondate pe răspunderea contractuală sau delictuală ori într-un alt mod. În cadrul procesului de despăgubiri, executantul poate să invoce în apărare exercițiile și limitele de responsabilitate prevăzute de prezenta Convenție.

În plus, aceste apărări pot fi valorificate și de către orice prepus sau mandatar al executantului, cât și de către o altă persoană ale cărei servicii au fost utilizate de executant pentru efectuarea transportului, dacă acțiunea în repararea prejudiciului a fost intentată nemijlocit împotriva lor.

Se cere condiția ca pârâtul să facă dovada că a activat în exercitarea funcțiilor pentru care a fost angajat de către executant.

SECȚIUNEA 5

PRESCRIȚIA EXTINGTIVĂ A ACȚIUNILOR PRIVITOARE LA TRANSPORTURI¹⁸

5.1. Regimul de drept comun

În primul rând, se merita pentru o mai bună înțelegere a problemei în cauză, aruncarea unei priviri succinte asupra reglementărilor privind prescripția extinctivă în materia transporturilor.

Un prim act este cel tradițional al Codului Comercial, care instituise atât un regim de drept comun al prescripției extinctive (art. 947), cât și numeroase dispoziții derogatorii, cu durate mai scurte.

Textele menționate sunt în prezent numai parțial în vigoare, fiind în consecință necesară identificarea celor operante.

Un izvor esențial pentru speța în cauză, îl reprezintă Constituția din 1991 coroborată cu Legea 15 din 1990, care a transformat organizațiile economice de stat în societăți comerciale și regii autonome.

Desigur că în transporturile internaționale se aplică prescripției extinctive o serie de dispoziții din convențiile multilaterale și bilaterale la care România este parte.

În sistemul legislației noastre care disociază raporturile juridice civile de cele comerciale, supunându-le unor regimuri diferite, această bifurcare interesează deopotrivă prescripția extinctivă.

În temeiul art. 945 Cod Comercial, acțiunile derivând din actele care sunt comerciale, chiar pentru una din părți, se prescriu pentru toate părțile contractante în conformitate cu dispozițiile legii comerciale.

Prescripția extinctivă statornicită de legile comerciale include, așadar în sfera sa pe de-o parte faptele de comerț obiective și subiective, iar pe de altă parte, așa numitele acte mixte, la care participă atât un comerciant cât și un necomerciant.

Duratele de timp la care ne referim pot fi grupate, în scopul unei prezentări sintetice, în două categorii distincte. Una o formează prescripția ordinară în materia comercială, iar cealaltă are ca obiect termenele scurte de prescripție incidente în domeniul transporturilor.

Această din urmă grupă, cuprinde la rândul ei două clase diferite: prescripțiile scurte de drept comun și prescripțiile scurte particularizate în funcție de felul transportului.

Dispozițiile de drept comun ale art. 956 Cod Comercial, deosebesc în domeniul transporturilor, pe de-o parte o durată de 6 luni, iar pe de altă parte

¹⁸ Prescripția extinctivă în acțiunile născute din contractul de navlosire, Revista Dreptul nr. 8/1995; Prescripția extinctivă a acțiunilor născute din transportul pe uscat, apă și aerian, Revista Dreptul 1/1996.

un termen de 1 an, criteriul de disociere depinzând de instanța care a fost străbătută de către cărauș.

Primul termen de drept comun al prescripției extinctive referitoare la transporturi este cel de 6 luni. Acesta se aplică dacă transportul a fost efectuat pe următoarele distanțe: în Europa, exceptând Islanda și Insulele Feroe, într-o piață maritimă a Asiei sau Africii de pe Mediterană, Marea Neagră, Canalul de Suez sau Marea Roșie, ori într-o piață de pe uscat, legată prin calea ferată cu o piață maritimă din localitățile arătate.

Al doilea termen de drept comun al prescripției extinctive referitoare la transporturi, instituit de art. 956 este cel de 1 an. Durata arățată se aplică dacă transportul s-a făcut pe alte distanțe decât cele specificate mai sus.

Data când încep să curgă termenele de prescripție extinctivă în discuție implică două situații:

- în caz de pierdere totală, termenul de 6 luni sau de 1 an începe a curge din ziua în care lucrurile transportate trebuiau să ajungă la destinație;
- în caz de pierdere parțială, avarie sau întârziere, termenul de 6 luni sau de un an începe să curgă din ziua eliberării mărfurilor în primirea destinatarului.

Incidența termenelor de prescripție de 6 luni și 1 an trebuie precizată atât prin raportare la prevederile art. 956 Cod Comercial, cât și prin reglementarea ce i s-a dat în jurisprudență.

Dispozițiile legiuitorului comercial au ca obiect numai transportul de mărfuri, cu excluderea deplasării de persoane, aceasta din urmă fiind supusă în prezent prescripției de 3 ani prevăzută de Decretul 167/1958.

Jurisprudența menționează și ea că dispozițiile art. 956, potrivit căruia acțiunile împotriva căraușilor, derivând din contractul de transport se prescriu în termen de 6 luni, se aplică numai la transportul lucrurilor.

În completare, se arată că prescripția începe a curge, în caz de pierdere totală, din ziua în care lucrurile transportate trebuiau să ajungă la destinație, iar în caz de pierdere parțială, avarie sau întârziere din ziua predării mărfurilor în primirea destinatarului.

În cadrul transporturilor de mărfuri, termenele de 6 luni și de 1 an se aplică dacă sunt întrunite cumulativ două condiții: se cere, pe de-o parte ca acțiunea judiciară sau arbitrală să fie întordusă contra căraușului, iar pe de altă parte ca ea să derive din contractul de transport.

Din cele arătate decurg două consecințe: în primul rând reiese că termenele de prescripție în discuție nu se aplică în acțiunile îndreptate de cărauș împotriva celeilalte părți cu care a contractat.

Aceste cereri de chemare în judecată sunt supuse regimului general, așadar prescripției extinctive de 3 ani.

Pe de altă parte, termenele de prescripție extinctivă de 6 luni și de 1 an nu se aplică raporturilor juridice care exced limitele contractului de transport. Problema s-a pus în legătură cu depunerea provizorie în gări a unor mărfuri.

În acest caz, CFR are obligația, dacă lucrurile nu pot fi expediate îndată, să le păstreze. Până în momentul transportului, părțile găsindu-se sub regimul unui contract de depozit, este evident că orice acțiuni derivând din acest contract nu pot fi considerate ca derivând dintr-un contract de transport și deci nu se pot declara prescrise prin trecerea termenului din art. 956 Cod Comercial.

S-a decis de asemenea că acțiunile care au ca obiect restituirea de sume de bani plătite cărașului din eroare, în afara unui contract de transport, sunt supuse prescripției de drept comun.

În situația în care sunt reunite cele două condiții impuse de art. 956 Cod Comercial, textul include în sfera sa orice pretenții valorificate de expeditor sau de către destinatar împotriva cărașului de mărfuri.

Astfel, s-a decis ca prescripția de 6 luni prevăzută de art. 956, se aplică tuturor acțiunilor pornite împotriva cărașului când derivă din contractul de transport, iar nu numai când acțiunea contra cărașului s-ar întemeia pe faptul pierderii totale sau parțiale a lucrului, avarierii lui sau întârzierii transportului.

Tot astfel, s-a decis că este supusă prescripției pentru sume percepute injust ca taxă de locație pentru întârzierea descărcării unor mărfuri. Încasarea de către CFR a unor taxe de magazinaj, ca sancțiunea pentru neridicarea mărfurilor la timp de către destinatar, precum și acțiunea în restituirea acestor taxe, pe motiv că ar fi nepercepute pe nedrept, sunt consecințe directe și nemijlocite ale contractului de transport pe căile ferate, astfel că această acțiune intră în prevederile art. 956.

5.2. Termene scurte de prescripție particularizate de felul transportului

În transportul feroviar de mărfuri, Regulamentul din 1929 fixează termene de prescripție parțial diferite de cele stabilite de art. 956 Cod Comercial.

Problema care se pune este dacă modificările care au fost operate în raport cu legiuitorul comercial sunt sau nu legale. Sub imperiul Codului Civil, hotărârile judecătorești au stabilit că prescripția este de ordine privată, ci nu de ordine publică, părțile putând conveni între ele asupra unui alt termen și asupra unui alt mod de a întrerupe prescripția decât prevăzut de

Codul Civil sau Comercial, fără ca prin aceasta să se violeze vreun text de lege.

Astfel, Regulamentul CFR a stabilit că părțile pot contracta și stabili între ele un alt termen de prescripție al acțiunilor derivate din contractele de transport decât cel de 6 luni, în speță de 1 an.

Însă după intrarea în vigoare a Decretului 167/1958, s-a considerat că dispozițiile care stabilesc termenele de prescripție extinctivă sunt norme de ordine publică, de la care deci nu se poate deroga prin voința contractanților.

Această concepție nu a afectat însă Regulamentul CFR, care era un act normativ cu aplicare anterioară (1929) și cu domeniu specific de aplicare.

Acest Regulament instituie un termen de prescripție de 1 an cât și un altul de 3 ani. Primul termen are ca obiect acțiunea contra căii ferate rezultând din contractul de transport, afară numai dacă suma datorată a fost fixată printr-o recunoaștere definitivă printr-o tranzacție sau hotărâre judecătorească definitivă.

Prin excepție, durata prescripției de 3 ani, dacă are ca obiect acțiunea expeditorului pentru plata unui ramburs încasat de calea ferată de la destinatar.

Prescripția începe să curgă pentru:

- cererile de despăgubiri, în caz de pierdere parțială, avarie sau întârziere la eliberare, din ziua eliberării transportului către destinatar;
- cererile de despăgubire, în caz de pierdere totală, din ziua expirării termenului de eliberare;
- cererile de restituire de orice fel de taxe, din ziua plății taxei, a cheltuielilor accesorii sau asupra taxelor;
- cererile expeditorului relative la rambursare, din a 90-a zi după expirarea termenului de eliberare a mărfii la destinație;
- cererile de plată ale unui supliment de taxe reclamat de birourile vamale, din ziua reclamației formulate de vamă.

Prescripția în cauză se întrerupe printr-o chemare în judecată, prin recunoașterea de către CFR a dreptului reclamantului, prin faptul primirii mărfii de către persoana îndreptățită.

Aceasta încetează a curge în caz de reclamație administrativă formulată în scris și adresată căilor ferate. În realitate, textul menționat se referă la suspendarea termenului de prescripție. Aceasta reîncepe a curge din ziua în care calea ferată a respins în scris cererea de reclamație administrativă.

Dovada reclamației administrative se face numai cu recipisa de înregistrare, pe care calea ferată e obligată să o dea la cerere. Acțiunea stinsă

sau prescrisă nu poate fi redeschisă nici sub forma unei cereri convenționate, nici sub forma excepției.

Reglementări asemănătoare se aplică prescripției acțiunilor introduse contra căilor ferate referitor la transportul bagajelor.

În ceea ce privește transportul rutier de mărfuri, în lipsă de reglementări specifice, se aplică Codul Comercial și Decretul 167/1958. Sunt incidente termenele de prescripție scurte care diferă însă în funcție de itinerariul stabilit, pentru deplasările în limetele Europei 6 luni, iar nu pentru deplasări mai mari de 1 an.

În transportul maritim de mărfuri efectuat în temeiul contractului de navlosire, prescripția este reglementată de art. 954 Cod Comercial. Textul determină atât durata prescripției, cât și momentul de când aceasta începe să curgă.

Totuși redactarea comercială este învechită și parțial improprie necesitând unele clarificări.

În ceea ce privește durata prescripției se prevede ca acțiunile rezultând din contractul de închiriere a unui vas se prescriu prin trecerea de un an de la împlinirea călătoriilor.

Semnificația textului reprodus poate să dea loc la nedumeriri din cauza folosirii expresiei de închiriere, referitor la transportul cu navele maritime. În sens strict, noțiunea de închiriere, folosită în sectorul transportului maritim, are ca obiect numai locațiunea navei fără echipaj.

Într-o altă opinie, noțiunea de închiriere cuprinde două variante: închirierea vasului armat și echipat sau contractul de închiriere SCAFFO NUDO, adică cel amintit mai sus, fără echipaj.

Cu toate acestea, închirierea la care face referire art. 954 include toate categoriile de navlosire, inclusiv orice călătorie Charter. Odată ce se admite că și acțiunile izvorâte din contractul de voiaj Charter, se încadrează în prevederile art. 954, rămâne de stabilit dacă acest text are prioritate față de Decretul 167/1958, cu alte cuvinte, dacă se aplică termenul de 1 an sau cel puțin 3 ani.

Jurisprudența este favorabilă punctului de vedere comercial. Momentul de când începe să curgă prescripția de 1 an, este ziua când are loc împlinirea călătoriei, adică executarea tuturor obligațiilor ce incumbă cărașului în special, descărcarea mărfii la portul de destinație.

În transportul maritim efectuat cu navele de linie sunt incidente prevederile art. 956 Cod Comercial, termenele fiind:

- 6 luni pentru deplasări pe fluviile din Europa, cât și între porturile din Mare Neagră, Marea Mediterană și oceanul Atlantic pe coastele sale europene;

- un an pentru alte destinații.

În fine, privind transporturile aeriene, art. 103 din Codul Aerian, consacră termenul de un an pentru transporturi aeriene și 2 ani pentru cele mixte.

Pentru daunele cauzate de aeronavele civile în aer sau pe sol, în alte împrejurări decât transportul aerian, cererile de despăgubiri și rezolvarea lor urmează regimul de drept comun.

Termenele instituite de art. 103 încep să curgă după cum urmează:

- în caz de avarii sau pierderi parțiale ale încărcăturii, din cauza eliberării acesteia la destinatar;
- în caz de pierdere totală a încărcăturii, precum și în caz de nepredare a ei la timp, din ziua în care a expirat termenul când aceasta trebuia să fie aliberată la destinație;
- în toate celelalte cazuri, din ziua când au avut loc fapte care au dat naștere la pretenții.

5.3. Prescripția extinctivă în contractul de prestații terminale

Convenția ONU fixează, prin art. 12 un termen de prescripție extinctivă de 2 ani, precizând că orice acțiune intentată în locul prezentei Convenții este prescrisă dacă o procedură judiciară sau arbitrală nu a fost introdusă într-un termen de 2 ani. Termenul începe să curgă:

- de regulă, cu începere din ziua când executantul a predat mărfurile sau o parte a acestora unei persoane îndreptățite să le primească care le-a pus la dispoziția sa;
- în caz de pierdere totală a mărfurilor fie din ziua când persoana îndreptățită primește un aviz al executantului admitând că mărfurile sunt pierdute, fie din ziua când persoana îndreptățită poate considera mărfurile ca și pierdute, dacă aceasta succede data primirii avizului. În ceea ce privește modul de socotire a termenului ce se precizează că ziua indicată ca punct de plecare al prescripției nu se include în calculul duratei.

Durata termenului de prescripție poate fi prelungită în orice moment în timpul cât este scurs, prin voința unilaterală a executantului.

În afară de cererile de despăgubire adresate direct executantului, pot fi formulate împotriva sa de asemenea pretenții de daune pe cale de regres, în măsura în care îi este angajată răspunderea pentru pierderi sau avarii ale mărfurilor, respectiv întârzierea contractului.

Legitimarea procesuală activă în acțiunea de regres revine de obicei transportatorului, dacă a fost declarat răspunzător de pagube printr-o

hotărâre judecătorească sau arbitrală sau a lichidat de bună voie prezumția care fundamentase pretențiile în apărarea actului.

Calitatea de reclamant în regres poate aparține și oricărei alte persoane, în măsura în care îndeplinește condițiile de fond arătate.

Termenul de prescripție extinctivă pentru exercitarea acțiunii în regres împotriva reclamantului este de 90 de zile. Prescripția începe să curgă fie de la data hotărârii definitive de obligare la plată a persoanei care devine reclamant în acțiunea de regres, fie de la data plății amiabile pe care a făcut-o, cu scopul de a stinge acțiunea în despăgubiri.

Din punct de vedere procedural, exercitarea acțiunii de regres, este în plus, subordonată condiției ca executantul să fie avizat într-un termen rezonabil despre faptul că o acțiune a fost angajată împotriva transportatorului sau altei persoane răspunzătoare și că procesul în cauză poate avea drept consecință ulterior, o acțiunea în regres contra executantului.

CUPRINS

CAPITOLUL I CONSIDERAȚII GENERALE

SECȚIUNEA 1- Reglementarea contractului de transport

- 1.1. Participanții la contractul de transport
- 1.2. Regimul juridic al mărfurilor transportate

SECȚIUNEA 2 -Încheierea contractului de transport

- 2.1. Condiții de fond
- 2.2. Condiții de formă
- 2.3. Clauze obligatorii ale documentului de transport
- 2.4. Cauze facultative ale documentului de transport
- 2.5. Consecințele omisiunii unor mențiuni ale documentului de transport
- 2.6. Funcțiile juridice ale documentului de transport

CAPITOLUL II CONTRACTUL DE EXPEDIȚIE A MĂRFURILOR

SECȚIUNEA 1 -Caracteristici generale

SECȚIUNEA 2 - Încheierea, forma și efectele contractului de expediție

SECȚIUNEA 3 - Obligațiile și răspunderea comitentului

SECȚIUNEA 4 - Obligațiile expediționarului

4.1. Regimul de asigurare a încărcăturii

4.2. Natura obligației expediționarului

SECȚIUNEA 5 -garanții de plată ale expediționarului

5.1. Felurile garanțiilor

5.2. Obiectul material al garanțiilor

5.3. Creanțele garantate

5.4. Regimul general al privilegiului expediționarului

5.5. Concursul dintre privilegiul expediționarului și alte privilegii speciale

5.6. Vânzarea bunurilor grevate de garanții

5.7. Stingerea garanțiilor expediționarului

SECȚIUNEA 6 - Sbstituirea expediționarului printr-un înlocuitor

SECȚIUNEA 7 -Pluralitatea de expediționari

SECȚIUNEA 8 -Răspunderea expediționarului

SECȚIUNEA 9 -Executarea contractului pe socoteala petiționarului

9.1. Cadrul legal

9.2. Categoriile de obligații contractuale executabile pe seama debitorului

9.3. Natura juridică a executării obligației pe seama debitorului

9.4. Condițiile generale ale executării obligației pe seama debitorului

9.5. Efecte ale executării obligației pe seama debitorului

SECȚIUNEA 10 -Expediții de mărfuri cu regim special

10.1. Expediții de mărfuri perisabile

10.2. Expediții de mărfuri în partizii subvagonabile

10.3. Expediții de mărfuri în trafic combinat

10.4. Expediții de mărfuri în containere

10.5. Expediții de mărfuri în regim vinculat

SECȚIUNEA 11 -Îndeplinirea operațiunilor de export import de expediționar

11.1. Obligații în legătură cu operațiunile de import

11.2. Vămuirea mărfurilor

SECȚIUNEA 12 -Particularități ale activității de expediție a mărfurilor în Portul Constanța

12.1. Îndeplinirea operațiunilor vamale pentru încărcăturile curente

12.2. Expediția mărfurilor containerizate prin Portul Constanța

SECȚIUNEA 13 - Raporturile litigioase între client și expediționar

13.1. Procedura prealabilă reclamației administrative

13.2. Faza subsecventă contencioasă

13.3. Legitimarea procesuală

13.4. Llegea aplicabilă contractului de expediție cu element de extraneitate

CAPITOLUL 3

CONTRACTUL DE PRESTAȚII TERMINALE ÎN TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI

SECȚIUNEA 1 -Scindarea contractului de expediție a mărfurilor

SECȚIUNEA 2 -Drepturile și obligațiile executantului

- 2.1. Dreptul de retenție
- 2.2. Dreptul de a vinde încărcătura

SECȚIUNEA 3 -Răspunderea executantului

- 3.1. Condiții ale răspunderii
- 3.2. Cauze exoneratorii de răspundere
- 3.3. Pluralitate de persoane răspunzătoare
- 3.4. Agravarea răspunderii executantului
- 3.5. Constatarea prejudiciului
- 3.6. Regimul general al reparării prejudiciului
- 3.7. Limitarea cuantumului despăgubirilor
- 3.8. Moneda de calcul a despăgubirilor
- 3.9. Regimul special al mărfurilor nepericuloase

SECȚIUNEA 4 -Raporturile litigioase între părți

- 4.1. Raporturile procesuale dintre contractanți
- 4.2. Acțiunile de regres în raporturile dintre căraușii succesivi
- 4.3. Aplicabilitatea regimului de drept comun
- 4.4. Acțiuni judiciare sau arbitrale

SECȚIUNEA 5 -Prescripția extinctivă a acțiunilor privitoare la transporturi

- 5.1. Regimul de drept comun
- 5.2. Termene scurtate de prescripție particularizate de felul transportului
- 5.3. Prescripția extinctivă în contractul de prestații terminale

BIBLIOGRAFIE

- | | |
|---------------------------------------|--|
| Codul Civil | -Editura științifică 1958 |
| Brândușa Ștefănescu
1987 | -Contractul internațional de expediție a mărfurilor pentru transport, București, |
| Octavian Căpățână | -Contractul de expediție a mărfurilor, Editura Lumina Lex, 1997 |
| Octavian Căpățână
Lumina Lex 1997 | -Dreptul transporturilor. Transporturile rutiere și internaționale, Editura |
| Octavian Căpățână | -Contractul comercial de transport, Editura Lumina Lex, 1995 |
| Mircea N. Costin
Sergiu Deleanu | -Dreptul comerțului internațional, Editura
Lumina Lex, 1994 |
| Sergiu Deleanu | -Contractul de comerț internațional, Editura Lumina Lex, 1996 |
| Ion Dogaru
Românesc, 1980 | -Principii și instituții în dreptul comerțului internațional, Editura Scrisul |
| Constantin Mocanu
Tudor R. Popescu | -Dreptul transporturilor, Casa de Editură și Presă, ȘANSA S.R.L., 1998 |

Maria Rusu
Gheorghe Filip
L. Phillip

C. Roditis -Transporturi, expediții și asigurări internaționale, București, 1975
Alexandru Holan

Constanti Preda -Dreptul transporturilor (note de curs), Editura Dacia Europa Nova, 2000

Mihai Serescu -Transporturi maritime, Editura Lumina Lex, 1998
Gheorghe Ccaraiani

Trimiteri

Dispoziții extrase din Codul Civil:

Art. 1470- există 3 feluri de locațiuni a lucrărilor:

1. aceea prin care persoanele se obligă a pune lucrările lor în serviciul altora;
2. aceea a căraușilor și a căpitanilor de corăbii, care se însărcinează cu transportul persoanelor sau a lucrărilor;
3. aceea a întreprinzătorilor de lucrări.

Art. 1473- dispozițiile din capul despre depozit și sechestru relativ la stăpânii de hoteluri se vor aplica și la căraușii și căpitanii de corăbii, întrucât privește paza și conservarea lucrărilor încredințate lor.

Art. 1474- căraușii și căpitanii de corăbii sunt răspunzători nu numai pentru lucrurile ce au încărcat bastimentul sau carul lor, dar și pentru acelea ce li s-au remis în port sau în magazinele de depozit, spre a fi încărcate în carul sau în bastimentul lor.

Art. 1475- ei sunt răspunzători de pierderea și stricăciunea lucrărilor încredințate lor când ei nu probează că s-au pierdut ori s-au stricat din cauză de forță majoră sau cazuri fortuite.

Art. 1476- întreprinzătorii de transporturi publice pe uscat și pe apă trebuie să țină un registru de bani, de efectele și pachetele cu care se însărcinează.

Art. 1477- întreprinzătorii de transporturi și de trăsături publice precum și patronii bastimentelor sunt supuși și la regulamente particulare care au putere de lege între dâșii și ceilalți cetățeni.

Dispozițiile extrase din Codul Comercial:

Art. 413- contractul de transport are loc între expeditor sau acela care dă însărcinarea pentru transportul unui lucru și întreprinzătorul care se obligă a-l face în nume propriu și în socoteala altuia, ori între unul dintre aceștia și cărașul ce-l însărcinează a face.

Art. 414- expeditorul trebuie să dea cărașului care i-ar face cererea o scrisoare de cărat.

Art. 416- expeditorul este dator a încredința cărașului actele de vamă sau actele ce ar fi de trebuință, el este răspunzător de regularitatea lor.

Art. 417- cărașul va da expeditorului, când acesta i-ar cere un exemplar al scrisorii de cărat subscris de dâșul.

Art. 418- dacă cărașul primește lucrurile de transportat fără nici o rezervă, se presupune că ele nu prezintă vicii aparente.

Art. 422- termenul predării lucrurilor de transportat se hotărăște prin învoirea părților.

Art. 423- cărașul este răspunzător de faptele subordonaților săi, de ale tuturor cărașilor succesivi și de ale oricărei persoane căreia dâșul i-a încredințat facerea transportului.

Art. 424- diferiții cărași au dreptul de a face să se declare pe scrisoarea de cărat sau într-altfel starea în care se află lucrurile ce se transportă în momentul în care ele sunt încredințate.

Art. 431- cărașul nu răspunde de lucruri prețioase, bani și titluri ce nu i-au fost declarate, iar în caz de pierdere sau stricăciune, nu este răspunzător decât de valoarea arătată.

Art. 432- după ajungerea lucrurilor transportate sau după trecerea zilei în care ele trebuiau să ajungă la locul de destinație, destinatarul poate exercita toate drepturile derivând din contractul de transport, precum și obligațiile de despăgubire, din acel moment, poate pretinde preluarea chiar a lucrurilor și a scrisorii de cărat.

Art. 437- pentru toate creanțele rezultând din contractul de transport, cărașul are privilegiul asupra lucrurilor transportate până la predarea destinatarului.

Art. 440- plata portului și primirea fără rezervă a lucrurilor transportate, chiar și când plata portului ar fi fost făcută înainte, sting orice acțiune împotriva cărăușului.