

CONTRACTUL DE TRANSPORT NAVAL

INTRODUCERE

Având în vedere marea diversitate a ramurilor de drept, în cadrul dreptului pozitiv din toate țările civilizate și cu precădere din țările unde democrația politică, dar mai ales cea economică se constituie ca un puternic suport pentru reglementarea juridică a relațiilor sociale, nu putem scăpa din vedere o serie de ramuri de drept relativ noi, cum ar fi dreptul afacerilor, dreptul transporturilor, drepturile omului, dreptul mediului.

Nicaieri, în nici un colț de lume oricât de departat, omul nu se mai simte astăzi izolat.

În ultimul deceniu al mileniului II, știința a cunoscut un vertiginos progres, descoperind continuu noi căi de înlesnire a activității umane. Cuceririle științei și tehnicii aduc modificări cu caracter radical în toate domeniile economiei națiunilor.

Evoluția mijloacelor de transport pe toate meridianele lumii a provocat transformări importante. Astfel, industria, schimbul de mărfuri, deplasările oamenilor au căpătat forme noi sub amprenta puternică a vitezei în transporturi.

Studiile economice și sociale întrezăresc o intensificare a schimburilor și o din ce în ce mai mare mobilitate a oamenilor, mobilitatea cu răsfrângeri în marile mase, atrăgând necesar o rapidă și uimitoare evoluție a mijloacelor de transport.

Transformările economice datorate îmbunătățirii crescânde a mijloacelor de transport s-au răsfrânt și în câmpul juridic.

Cooperarea economică internațională, sub noile variatele forme de colaborare interstatale pe care le prezintă, atrage metode adecvate și în ramura transporturilor.

Transporturile, oricum ar fi exploatate, au caracter de serviciu public.

Cu ajutorul lor și cu cât ele sunt mai sigure, mai rapide, mai ieftine și mai răspândite, se sporește indirect producția, se nivelează prețurile, se apropie producătorul de consumator și se lărgeste piața de desfacere.

În societatea modernă, transportul este un element indispensabil vieții, deoarece el oferă posibilitatea de a cunoaște, a percepe și a asimila cât mai mult din ceea ce le pune la dispoziție civilizația umană.

Tehnica transporturilor beneficiind de câștigurile științei se va înscrie astfel cu un procent însemnat în noul tip de civilizație. "Veacurile viitoare sunt și vor fi cu necesitate veacurile transporturilor".¹

AUTORII

CAPITOLUL I

¹ Louis Josserand, "Lles transports", Paris, Rousseau, 1926, p. 2.

CONSIDERAȚII GENERALE

1.1 OBIECTUL ȘI IMPORTANȚA ACTIVITĂȚII DE TRANSPORT

Sistemul transporturilor reprezintă "ghidajul circulator" al întregului pământ, al fiecărei țări luate în parte, reprezentând o ramură importantă a producției de bunuri materiale, indispensabile unei societăți civile moderne.

Pornind de la necesitatea efectuării unei conexiuni între producție și consum, pute afirma că, transporturile deplasează bunurile și produsele realizate în celelalte ramuri ale producției materială dintr-o anumită țară, la un moment dat, din locul în care au fost create, obținute, în locul în care urmează a fi consumate în cadrul pieței interne sau internaționale.

Pentru satisfacerea în condiții tot mai optime a nevoilor materiale și spirituale, ale cetățenilor, societății civile în ansamblul ei este necesară organizarea judicioasă și corespunzătoare a deplasării în timp și spațiu de bunuri, mărfuri, produse de orice fel precum și persoane, acest rol revenindu-le transportatorilor de mărfuri și persoane.

Deci, obiectul activității de transport îl constituie deplasarea în spațiu de mărfuri și călători, supuse contractului de transport.

Nu toate deplasările în spațiu reprezintă obiectul activității de transport, așa de exemplu transportul internațional de lichide și gaze prin conducte magistrale și alte activități asemănătoare, nu pot fi obiectul unui contract de transport.

Astfel, aceste transporturi se realizează prin instalații proprii, nefiind necesare unele operațiuni specifice, pe care le presupune activitatea de transport propriu-zisă, cum ar fi preluarea de către transportatori a mărfurilor ce urmează a fi transportate, obligația de a asigura paza și de predare a lor intactă la destinație.

La fel, nu constituie deplasare de produse, deci activitatea de transport, nici tehnologiile noi de deplasare în spațiu a unor mărfuri solide prin pipe-lines, cu ajutorul unui flux de apă sau aer.

Aspectul preponderent al activității de transport este cel economic ceea ce înseamnă că activitatea de transport reprezintă mijlocul care facilitează schimbul de bunuri și deplasarea oamenilor, total opus "deplasării gândirii", care se materializează în transportul corespondenței, transmisiunile radio-telefonice, fax, telegrafice, televiziune, care sunt supuse cu totul altor reguli.²

² P.V. Patrașcanu, "Curs asupra dreptului transporturilor", București, 1972, p. 7.

Raporturile dintre unitățile de transport și cele de poștă referitoare la corespondența poștală sunt reglementate prin convenții speciale prin care se menționează că nu ne aflăm în prezența unei activități de transport.

Activitatea de transport poate fi definită ca totalitatea acțiunilor prin care se organizează și se realizează deplasarea mărfurilor și călătorilor în timp și spațiu.

În România, în plin proces de reconstrucție economică, transportul contribuie la apropierea zonelor economice între ele, la dezvoltarea echilibrată și armonioasă a tuturor ramurilor economiei naționale și județene, la repartizarea judicioasă a producerii și defacerii, precum și la dezvoltarea legăturilor dintre industrie și agricultură, și între orașe și sate.

Transporturile contribuie la dezvoltarea diviziunii sociale a muncii, ele constituie un factor activ de atragere la viața economică și socială a tuturor localităților țării noastre, prin valorificarea potențialului uman și material, contribuind la dezvoltarea economică și culturală.

Deplasarea în spațiu de mărfuri reprezintă prelungirea procesului de producție, pe care îl continuă și desăvârșește, astfel că activitatea de transport adaugă la valoarea mărfurilor, contribuind în acest mod la formarea venitului național.

Continuând raționamentul de mai sus, s-a stabilit că transporturile ocupă locul al IV-lea în cadrul ramurilor economice din România în privința creării produsului social și a venitului național.

Pentru realizarea importantelor sarcini care revin sistemului transporturilor este absolut necesară organizarea lor în mod rațional, astfel că cele patru categorii de transport trebuie să se completeze și îmbine reciproc.

1.2. CARACTERISTICILE ACTIVITĂȚII DE TRANSPORT

Ca în orice economie, și în România transportul de mărfuri pare ca o continuare a procesului de producție, respectiv prin deplasarea mărfurilor de la producător la consumator.

Deci, putem concluziona că în finalitatea economică a transportului îl plasează pe acesta din urmă în cadrul procesului de producție, dar rolul semnificativ al transportului se evidențiază însă în sfera circulației mărfurilor.

Cu toate acestea, activitatea propriu-zisă de transport se deosebește de toate celelalte activități economice.

Particularitățile activității de transport sunt următoarele:

- procesul de producție al transporturilor îl constituie deplasarea în spațiu care se realizează prin intermediul mijloacelor de producție și a forței de muncă, respectiv mijlocul de transport, drumul pe care urmează să se efectueze deplasarea, forța de muncă, bunurile materiale sau oamenii care constituie obiectul deplasării în spațiu;
- transportul de mărfuri constituie o activitate economică ce se poate efectua în cadrul producției sau al circulației, ceea ce permite clasificarea lor în: transporturi interioare și transporturi comerciale;
- transporturile reprezintă o continuare a procesului de producție în sfera circulației;
- în activitatea de transport nu se crează bunuri materiale, ci efecte utile, ceea ce denotă că rezultatele nu pot fi măsurate prin unități de măsura concrete, ci prin unități abstracte convenționale determinate de specificul mijlocului de transport folosit;
- transporturile de mărfuri, deși nu produc bunuri materiale, produc valoare de întrebuințare și valoare de schimb;
- activitatea de transport reprezintă particularități și în privința circuitului și rotației fondurilor, din care dispăre stadiul marfă.

1.3. NOȚIUNEA CONTRACTULUI DE TRANSPORT

Contractul de transport poate fi definit ca fiind acel contract prin care un agent economic specializat, numit unitate de transport, transportator sau cărăuș, se obligă în schimbul unui preț (taxă de transport sau tarif), să transporte până la destinație, înăuntrul unui anumit termen, călătorii și bagajele lor, sau să transporte, păzească și să elibereze destinatarului, care poate fi o terță persoană sau expeditorul, mărfurile sau bagajele ce i-au fost încredințate în acest scop.³

Din această definiție rezultă că indiferent de categoria de transport și obiectul transportului, contractul de transport este o instituție de drept civil, caracterizată prin existența unor raporturi patrimoniale reglementate potrivit principiului echivalenței prestațiilor.

Definiția dată contractului de transport urmărește:

- să fie în concordanță cu conținutul și complexitatea raporturilor ce se stabilesc și cu ansamblul realităților economice de tranziție spre economia de piață;
- are în vedere cu adevărat contractul de transport în general, cuprinzând obiectul supus transportului în totalitatea sa: călători, bagaje, mărfuri;

³ G. Filip, "Dreptul transporturilor", Casa de editură și presă "Șansa" - SRL, București, 1966, p. 43.

- permite includerea în rândul celor ce pot apărea în clăditate de transportatori oricărui înterprinzător legal constituit, inclusiv agentii economici privați.

Contractul de transport are un caracter universal, în sensul că el a apărut peste tot, odată cu civilizația.

Dispozițiile Codului Civil nu reglementează problema contractului de transport sub prisma tuturor consecințelor și efectelor juridice, ci numai anumite aspecte în legatură cu executarea acelu contract, cum ar fi răspunderea cărașului pentru lucrările încredințate lui în pază (art. 1473 și urm . Cod Civil) făcând în același timp aplicațiunea dispozițiilor pentru depozit și sechestru, precum și a celor pentru răspunderea contractuală.

Potrivit Codului Civil, contractul de transport apare ca o **locațiune de lucrări**, alături de contractul de muncă și de contractul de antrepriză, fiind reglementat în art. 1410-1490.

Codul Civil aplică în materia transporturilor răspunderea contractuală pentru cărași și căpitanii de corăbii în cazul pierderii mărfurilor predate, fiind exonerati conform art. 1475 Cod Civil, numai dacă vor putea dovedi cauzarea acestor prejudicii din motive neimputabile lor (forța majora, cazul fortuit).

De asemenea, Codul Civil, asimilează pe cărași și căpitanii de corăbii cu proprietarii de hoteluri, aplicându-li-se și lor dispozițiile privitoare la depozit și sechestru în ceea ce privește paza și conservarea lucrărilor încredințate lor, pentru transport.

Contractul de transport de mărfuri, sub forma juridică în care se prezintă astăzi, este unul din contractele cele mai moderne și s-a dezvoltat în cadrul Codului Comercial din 1887, art. 413-441, iar contractul de transport maritim de mărfuri și călători, art. 557-600, sub denumirea de contract de închiriere.

Codul Comercial cuprinde dispoziții referitoare la:

- documentul de transport;
- dreptul autonom al destinatarului;
- răspunderea cărașului;
- recunoașterea existenței simultane a două drepturi independente asupra lucrurilor ce se transportă.

Totodată, Codul Comercial face deosebire între transporturile executate de cărași organizați sub formă de întreprinderi, caz în care se aplică dispozițiile Codului Comercial, fiind considerate fapte de comerț și cazul în care transportul nu este executat de întreprinderi, când se aplică prevederile Codului Civil.

Cu alte cuvinte, în măsura în care prevederile Codului Comercial nu sunt abrogate sau modificate, expres sau tacit, prin actele normative care reglementează activitatea de transport, în condițiile în care acestea, se execută prin intermediul agenților economici specializați, ele își mențin aplicabilitatea.

CAPITOLUL II

LOCUL OCUPAT DE TRANSPORTUL NAVAL ÎN SISTEMUL UNITAR AL TRANSPORTURILOR

Transportul naval, apărut din cele mai vechi timpuri, cunoaște o dezvoltare fără precedent în secolul trecut datorită avantajelor pe care le are în raport cu toate celelalte categorii de transport.

Progresul tehnic a făcut posibilă apariția unor nave de mare capacitate, cum sunt cele de peste 300.000 t.d.w., în perspectiva apropiată preconizându-se apariția unor nave gigant cu un tonaj până la 1.000.000 t.d.w.⁴, un accent deosebit punându-se pe creșterea vitezei de deplasare.

Dezvoltarea relațiilor comerciale internaționale impune creșterea rapidă a rolului transporturilor maritime în realizarea schimburilor de mărfuri, acestora revenindu-le primul loc în ceea ce privește volumul transporturilor, exprimat în tone-kilometri.⁵

Locul important pe care-l ocupa transportul naval, în sistemul unitar al transporturilor din România este determinat de avantajele deosebite pe care le oferă: capacitatea mare de transport; eficiența sporită pe distanțe lungi; imposibilitatea înlocuirii lor în relațiile de comerț între continente; mobilitate, promptitudine și siguranță în exploatare; prețul de cost relativ mai mic etc.

Transporturile navale se clasifică în:

- transporturi maritime (pe mări și oceane), care realizează legătura dintre baza de materii prime și producție și dintre aceasta și consum. Peste 75% din comerțul internațional se realizează prin intermediul transportului

⁴ T. Sboră, Gh. Tănase, D. Șerban "Economia, organizarea și planificarea transporturilor", Editura Didactică și Pedagogică, București, 1979, p. 268.

⁵ C. Alexa, R. Pencea, "Transporturi, expediții, asigurări", Editura Didactică și Pedagogică, București, 1980, p. 17.

maritim, pe întregul glob funcționând aproximativ 20.000 de nave de diverse capacități și destinații;

- transporturi interioare (pe râuri, fluvii și canale navigabile), realizează transportul mărfurilor de masă necesare agenților economici din vecinătatea acestor căi navigabile, participând totodată și la realizarea transporturilor în trafic combinat (mixt) cu mijloace auto sau feroviare.

În transporturile maritime și fluviale, care se execută de către societățile comerciale române de navigație, în raporturile dintre acestea pe de o parte și agenții economici expeditori și destinatari, pe de altă parte, se aplică următoarele acte normative: art. 557-591 din Codul comercial (despre contractul de închiriere a vaselor); art. 592-600 (în transporturile maritime de călători); art. 654-671 (despre avarii și contribuții); Decretul nr. 443/1972, privind navigația civilă aprobat prin H.C.M. nr. 40/1973, ambele acte normative cuprinzând reglementări referitoare la regimul juridic al mijloacelor de transport pe apă și al personalului navigant, operațiunile ce se efectuează cu aceste mijloace de transport și incriminarea unor fapte specifice navigației civile; Ordinul fostului M.T.Tc. nr. 257 din 25 noiembrie 1969, privind unele măsuri pentru deservirea traficului de import, export și tranzit, precum și coordonarea activității în porturile maritime și fluviale; Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959, în raporturile dintre agenții economici cu capital de stat și mixt.

În transporturile navale de mărfuri, în trafic internațional sunt aplicate prevederile unor convenții internaționale, cât și unele norme cutumiare aplicabile în anumite porturi.

Potrivit Convenției Națiunilor Unite asupra transporturilor pe mare din 1978, următorii termeni sunt întrebuințați în următorul sens:

"Căraș" înseamnă orice persoană prin care sau în numele căreia s-a încheiat cu un încărcător un contract de transport de mărfuri pe mare.

"Căraș efectiv" înseamnă orice persoană căreia i s-a încredințat de către căraș, efectuarea parțială sau în întregime a unui transport de mărfuri.

"Încărcător" înseamnă orice persoană care sau în numele căreia ori din autoritatea căreia s-a încheiat cu cărașul un contract de transport de mărfuri pe mare și include orice persoană care sau în numele căreia ori din autoritatea căreia mărfurile sunt efectiv predate cărașului.

"Destinatar" înseamnă persoana îndreptățită să preia mărfurile în portul de destinație.

"Mărfuri" includ bunuri, obiecte, articole de orice natură și animale vii; în cazul transportului în containere sau pe palete ori când mărfurile sunt ambalate, termenul "mărfuri" include și aceste mijloace de transport și ambalaje puse la dispoziție de către încărcător.

"Vas" înseamnă orice navă folosită pentru transportul mărfurilor pe mare.

"Transportul mărfurilor" reprezintă timpul scurs de la încărcarea mărfurilor la bordul vasului și până la descărcarea lor de pe vas.

2.1 CARACTERISTICI TEHNICE-COMERCIALE ALE NAVELOR

Caracteristicile tehnice - comerciale ale navelor se referă la caracteristicile lor constructive și la capacitatea de a transporta o anumită cantitate sau un anumit volum de mărfuri.

Caracteristicile constructive ale navelor comerciale sunt stabilite de către proiectanții și constructorii navali în funcție de natura mărfii ce urmează a fi transportată cu nava respectivă. Din acest punct de vedere se deosebesc două grupe de nave și anume:

1. nave pentru transportul mărfurilor uscate;
2. nave pentru transportul mărfurilor lichide (nave tanc).

Din grupa navelor pentru transportul mărfurilor uscate fac parte mai multe tipuri de nave: pentru transportul minereurilor (mineraliere); nave pentru transportul mărfurilor generale (mărfuri ambalate sau în bucăți individualizate) care se mai numesc și cargouri; nave de pescuit (traulere); nave refrigerente; nave RO-RO, pentru transporturi de mașini și tractoare; nave post-container și nave prot-barje. În afară de grupele de nave menționate mai sus, mai există o categorie de nave mixte și anume: nave O.B.O. care pot transporta în același timp minereuri, mărfuri de masă în vrac și produse petroliere.

Capacitatea de transport a navelor se determină în funcție de greutatea și volumul pe care le pot transporta, exprimată în unitatea de măsură denumită tonă-registru, care este egală cu 100 de picioare cubice adică 2,83 m³.

Tona-registru este de două feluri: tona-registru brut, care se referă la capacitatea volumetrică și cuprinde atât spațiile pentru mărfuri cât și spațiile închise (pentru sala mașinilor, rezerva de combustibil, cabinele echipajului etc.) și tonajul registru-brut al navei a volumului spațiilor necomerciale.

Capacitatea unei nave de a transporta în condiții optime de navigabilitate o anumită cantitate de mărfuri, măsurată în unități de greutate (tone lungi sau metrice) poartă denumirea de deadweight. În tonajul deadweight (t.d.w.) se include pe lângă greutatea mărfurilor de transportat și

greutatea combustibilului, a rezervelor de alimente, apă, piese de schimb, etc.⁶

Prin scăderea din tonajul deadweight a unei nave a greutateii combustibilului, proviziilor de apă, alimente, piese de schimb etc. se obtine deadweight-cargo capacity care arată câtă marfa calculată în tone, poate transporta nava respectivă, în condiții optime de navigabilitate.⁷

Deadweight-ul unei nave se poate obține și prin diferența dintre deplasamentul brut și deplasamentul net al navei.

Deplasamentul brut al navei include greutatea mărfurilor încărcate la bordul acesteia, a combustibilului, a proviziilor și echipajului, a pieselor de schimb etc.

Deplasamentul net al navei e reprezentat de greutatea proprie a navei ieșite din șantierul de construcție.

Greutatea mărfurilor încărcate (descărcate) pe o navă se poate determina și cu ajutorul scării de pescaj.

Aceasta măsoară pe verticală, atât la prova navei, cât și la pupa navei, distanța dintre linia de plutire⁸ și planul inferior al chilei⁹ navei. Scara de pescaj poate indica ce cantitate de marfă trebuie încărcată pe navă pentru ca aceasta să se afunde cu un picior (0,3048), ținând seama de natura apei (dulce sau sărată) și de anotimp.

Navele cu o capacitate mai amre de 100 t.d.w. sunt supuse clasificării unor instituții specializate în fiecare țară. În țara noastră clasificarea navelor se face de către Registrul Naval Român.

Starea tehnica - comercială a navelor clasificate se trece în certificatul de clasificare. Aceasta eprezintă garanția pe care societatea de clasificare o dă în privința rezistenței navei respective și a capacității sale tehnice de transport și are o valabilitate de 4 ani, după care se supune din nou clasificării.

În funcție de certificatul de clasificare a navelor, societățile de asigurare stabilesc primele de asigurare, cuantumul primelor fiind mai mic pentru navele încadrate în clasele superioare și mai mare când nava respectivă este încadrată într-o clasa inferioara. În unele cazuri, societățile de asigurare refuză să asigure mărfurile care urmează a fi transportate cu nave neclasificate, sau percep prime de asigurare foarte mari.

⁶ C. Alexa, R. Pencea - op. cit., p.18.

⁷ A. Holban, " Transporturi, expediții și asigurări internaționale", A.S.E., București, 1974, p.30.

⁸ Prin linia de plutire a unei nave se înțelege linia care delimitează partea imersă a corpului navei (opera vie) de partea situată deasupra nivelului apei (opera moartă).

⁹ Chila este o traversă longitudinală, situată pe fundul navei și pe care se bazeaza construcția și rezistența întregii nave.

2.2 ORGANIZAREA TRANSPORTURILOR NAVALE

În întreaga lume, marile companii de transport naval își organizează exploatarea navelor comerciale de care dispun, în două mari categorii de transport și anume:

- transportul cu nave de linie;
- transportul cu nave tramp.

Între aceste categorii de transporturi există deosebiri, legate în special de modalitatea exploatării comerciale a navelor și de structura mărfurilor transportate.

Transportul mărfurilor cu navele de linie are un caracter regulat și de permanență, între anumite porturi de expediție și de destinație, după un itinerar și orar cunoscut de clientelă prin aducerea lui la cunoștința celor interesați de către companiile de navigație.

Spre deosebire de navigația de linie, navigația tramp este neregulată, ea nu se referă la o anumită zonă geografică sau la porturi de expediții și de destinație cunoscute dinainte.

Navele tramp nu au un itinerar și un orar precis. Ele circulă neregulat în căutare de marfă și opresc în acele porturi unde se oferă în mod avantajos marfa spre încărcare. De aici provine denumirea lor de nave tramp (vagaboande).

Mărfurile care se transportă cu navele de linie sunt mărfuri generale, în partizi relativ mici, care nu necesită navlosirea unei nave întregi, dar este posibil și transportul de partizi mai mari, mărfuri uscate și lichide (minereuri, petrol, cereale etc.).

Navele tramp transporta cu precădere mărfuri generale, în vrac, materii prime, etc., cu utilizarea întregii capacități de transport și pe baza unui contract de navlosire.

Navele de linie sunt de tip universal, perfecționate din punct de vedere tehnic și cu viteze mari de deplasare, capabile să transporte și mărfuri în containere, mărfuri paletizate și pachetizate.

În cadrul acestei categorii de transport au început să se folosească nave de linie specializate, nave port-container și pentru transporturi combinate, dotate cu tehnică avansată de încărcare, păstrare, descărcare și prin aceasta, contribuindu-se la reducerea timpului de staționare.

În navigația tramp se folosesc, de regulă, nave mai puțin perfecționate din punct de vedere tehnic în comparație cu navigația de linie, întrucât aceste nave transportă mărfuri de masă în partizi mari, deci viteza pe care o pot dezvolta are o importanță mai mică.

Navigația de linie se caracterizează printr-un nivel mai înalt de concentrare și centralizare a capitalului în comaprație cu navigația tramp.

Navigația de linie presupune cheltuieli mari de capital legate de flota de nave moderne de linie, de exploatarea acestora în condiții avantajoase.

Spre deosebire de aceasta, navigația tramp necesită investiții mai mici și poate fi practică, de orice companie care dispune de cel puțin o navă pe care să o folosească în efectuare de transporturi neregulate.

Navele de linie nu așteaptă rândul la dană așa cum se întâmplă în cazul navelor tramp. Ele au prioritate în porturi și se bucură de obicei de taxe portuare mai scăzute.

Forma cea mai răspândită a organizațiilor monopoliste în transporturile de linie o constituie înțelegerile de tip carte. Aceste carteli poartă diferite denumiri: conferință a armatorilor, asociația liniilor de navigație, acordul cu privire la tarife, etc. În majoritatea cazurilor la aceste denumiri se adaugă și zona geografică deservită de navele cartelului respectiv.¹⁰

Au mai apărut în transportul maritim și organizații de forma consorțiilor, în care înțelegerea armatorilor cuprinde cel mai adesea transporturile containerizate. Participanții la consorțiu se înțeleg între ei cu privire la organizarea muncii, la împărțirea regiunii geografice deservite, la evidența mișcării navelor, la stabilirea tarifelor.

În practică înțelegerile menționate se împletesc una cu alta și nu pot fi delimitate strict.

CAPITULUL III

NOȚIUNEA, NATURA ȘI FORMELE CONTRACTULUI DE TRANSPORT

¹⁰ C. Alexa, R. Pencea, op. cit., p. 26.

Contractul de transport maritim de mărfuri este contravenția prin care o companie de transport naval (navlosantul) se obligă să transporte mărfuri dintr-un port în altul pe mare, iar expeditorul (navlositorul) să plătească prețul stabilit, numi navlu.

Codul comercial român în Cartea a II-a, Titlul IV, Comerțul și navigația, art. 557-601, reglementează acest contract sub denumirea de "Contract de locațiune" fără însă a-l defini.

În literatura juridică de specialitate s-a ridicat problema naturii juridice a acestui contract susținându-se că ar fi un contract de locațiune a unui bun, un contract de navlosire, atunci când se închiriază nava și armamentul, iar după alți autori, ar fi un contract de transport¹¹, ultima opinie fiind aceea pe care o apreciem oportună, deoarece are același conținut economic ca și celelalte contracte încheiate în toate categoriile de transporturi.

Corespunzător celor două forme de transport, de linie și tramp, contractul de transport maritim de mărfuri poate fi încheiat în următoarele forme:

1. Contractul naval propriu-zis, pentru transporturile executate cu navele de linie.

În aceste caz contractul se încheie pentru transportul mărfurilor determinate cu bucata, pentru transport de colete, în containere și palete. Navele de linie sunt de tip universal, putând transporta mărfuri generale cu valare ridicată, mărfuri perisabile, mărfuri de masă: cereale, cherestea, minereuri, produse lichide etc.

Sunt asimilate transporturilor cu vasele de linie acele transporturi cu vase, care deși nu servesc cu regularitate anumite porturi, execută totuși transporturi de mărfuri pe bază de conosament, în care sunt menționate condițiile vaselor de linie.

2. Contractul de navlosire ce reprezintă contravenția încheiată între armator și navlositor (direct sau prin interpușii acestora) prin care se stipulează transportul unor mărfuri pe apă sau punerea la dispoziție a unei nave, părți din ea sau o încăpere cu scopul de a transporta mărfuri în schimbul unei sume de bani numite navlu.

Acest contract se încheie în cazul navigației tramp, care nu are un itinerar fiz și un orar precis. Navele circulă în căutare de marfă și se opresc în acele porturi unde găsesc încărcături.

¹¹ Caracterul autonom al contractului de transport, P.I. Dumitrescu, "Contractul de transport", Editura Didactică și Pedagogică, pp. 38-41, Gh. Bibicescu, "Transportul maritim", Editura Științifică, 1958, p. 33.

Contractul de navlosire se încheie pentru transportul mărfurilor de masă, în vrac, cu ocupația spațiului de transport al navei în întregime sau în parte, părțile stabilind portul de încărcare și cel de destinație.

Se folosesc totodată și nave cu destinație specială pentru anumite produse cum sunt: tancurile petroliere, mineralierele etc.

Atunci când contractul prevede transportul unei încărcături complete sau punerea la dispoziție a unei nave în acest scop, contractul de navlosire este încorporat într-un document numit Charter Party (Ch./P.).

La transporturile de mărfuri cu nave tramp orice Ch./P. este întotdeauna însoțit de un conosament, la transporturile cu navele de linie este obligatorie însoțirea mărfurilor de un conosament, Ch./P. nefiind obligatoriu.

La transporturile internaționale se folosesc și transporturile numite "a cueillette" se constau în aceea că nava la plecare dintr-un port în alt port, invită pe toți încărcătorii care au mărfuri de transportat în acea direcție, să încheie contracte de transport. Spre deosebire de transporturile de linie, transporturile "a cuillette" presupun transporturi întâmplătoare, acestea apărând ca o formă intermediară între transporturile tramp și cele cu vase de linie.

În porturile românești se folosește predominant contractul de navlosire, încheiat pentru folosirea întregii capacități de transport a navei, a unei părți din aceasta sau a unei încăperi.

Contractul de navlosire (Ch./P.) se încheie în mai multe forme dintre care cele mai utilizate sunt:

1. **Time Charter** (pe timp nedeterminat). Navlosantul se obligă să puna la dispoziția navlositorului, nava cu echipaj cu tot pentru a transporta o anumită marfă sau călători, să suporte cheltuielile cu întreținerea echipajului, a navei, cheltuieli pentru lubrefianți și asigurarea navei contra riscurilor mării.

Navlositorul suportă și cheltuielile legale de voiajele pe care le execută nava din ordinul său (taxe de canal și strâmtori, taxe portuare etc.).

În principiu răspunderea pentru exploatarea tehnică a navei revine armatorului (navlosantului), iar cea pentru exploatarea comercială, navlositorului.

Obligațiile părților sunt stabilite prin contract, în lipsa unor asemenea clauze fiind aplicabile dispozițiile legale în materie.

2. **Voyage Charter** (pe durata unei sau mai multor călătorii). Acest contract poate fi încheiat pentru o singură călătorie de la un port la altul, pentru o călătorie în ambele sensuri, pentru călătorii circulare cu escale în mai multe porturi și pentru voiaje consecutive.

Armatorul suportă toate cheltuielile cu întreținerea navei și a echipajului și cheltuieli auxiliare (taxe de canal, portuare etc.), iar navlositorul se obligă să plătească armatorului navalul convenit.

Contractul poate să prevină un singur voiaj sau mai multe voiaje consecutive. În cazul mai multor voiaje consecutive, condițiile contractuale stabilite între armator și navlositor rămân aceleași pentru toate voiajele.

Răspunderea pentru exploatarea tehnică și comercială a navei revine armatorului.

3. Demise Charter este forma folosită în special în cazul tancurilor petroliere. Navlositorul devine armator-chiriaș, dobândind pe perioada de valabilitate a contractului posesia și controlul deplin al navei.

Armatorul pune la dispoziția navlositorului nava fără echipaj, în bună stare de funcționare.

Navlositorul echipează nava și plătește anticipat navalul. Acesta suportă și cheltuielile cu echipajul, combustibilul precum și taxele de canal etc.

Navlositorul este răspunzător pentru consecințele care rezultă din exploatarea tehnică și comercială a navei. El nu poate utiliza nava în afara porturilor stabilite în contract și nu o poate încărca cu alte mărfuri decât cele stabilite prin acordul părților.

În contractul de transport cu navele de lini nu se pune la dispoziția expeditorului nava, ca în contractul de navlosire, ci se realizează numai transportul lotului de marfă contractat (coletelor, containerelor, paletelor etc.).

În ambele forme de contract se eliberează de către compania de transport naval un document de transport numit conosament sau ploiță de încărcare, ce constituie titlul reprezentativ al mărfii.

Prin eliberarea conosamentului, transportatorul recunoaște în persoana posesorului său ca fiind proprietarul mărfii ce se transportă și care poate pretinde eliberarea mărfii.

CAPITULUL IV

ÎNCHEIEREA CONTRACTULUI DE TRANSPORT NAVAL

Contractul de transport naval - de navlosire și cu navele de linie - potrivit art. 557 Cod comercial se încheie în formă scrisă, folosindu-se formulare tipizată, care diferă în raport de felul navlosirii, de felul mărfii transportate.

În transporturile maritime de mărfuri executate de companiile românești se folosește, indiferent de felul încărcăturii, un contract tip denumit "*gencon*", imprimat în limba engleză.

Încheierea contractului de transport se face pe baza ofertei făcute de oricare din viitoarele părți contractante și acceptării ei de către cealaltă parte.

Contractul de transport maritim de mărfuri este consensual, momentul încheierii sale valabile este cel al realizării acordului de voință între părți. Deci, acest contract neavând caracter real, remiterea mărfii căraușului, pentru transport, are loc ulterior momentului încheierii contractului.

În porturile românești, Romtransul declară mărfurile ce provin din import la vamă, procedând la descărcarea și predarea lor Oficiului de control al mărfurilor, iar apoi sunt date în depozit până la transportarea lor de către beneficiari.

Pentru mărfurile ce se exportă, încărcătorul predă comandantului navei lita mărfurilor ce urmează a fi transportate, urmând ca acestea să întocmească planul de încărcare și stivuire a mărfurilor.

Societatea comerciala Romtrans întocmește conosamentele, face declarațiile de vamă și depune la unitatea vamală declarația de export, după care stabilește cu comandantul navei ziua și ora de plecare în cursă, pe care le anunță piloților, punctului de frontieră, vămii și căpitaniei portului.

Raporturile dintre navlosant și navlositor sunt concretizate în contractul de navlosire, cele dintre expeditor și compania de transport cu navele de linie, în contractul de transport, precum și în ambele cazuri, în conosament.

Contractul de navlosire cât și contractul de transport cu navele de linie trebuie să cuprindă următoarele mențiuni:

- în contractul de navlosire se menționează naționalitatea, capacitatea, tonajul, felul propulsiei, viteza, locul unde se află în momentul încheierii contractului și data la care este gata de încărcare. În contractul de transport cu navele de linie, datele de identificare a navei pot sau nu să fie înserate;

- numele și prenumele (denumirea) și adresa (sediul) părților contractante, navlosantului și navlositorului în contractul de navlosire și cele ale companiei de transport și expeditorului, în contractul de transport;

- numele (denumirea) și adresa (sediul) destinatarului mărfurilor pentru ca transportatorul să cunoască persoana fizică sau juridică îndreptățită să ceară eliberarea mărfii la destinație;

- locul și timpul stabilit pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor, deoarece acestea pot fi diferite în raport de locul încheierii contractului. Se va stipula în contract data punerii la dispoziția expeditorului a navei pentru încărcare, iar dacă s-a făcut în contract individualizarea, se va preciza locul unde se află nava în momentul încheierii contractului;

- navalul și alte sume datorate de către navlositor ca urmare a executării transportului și a altor operațiuni. Potrivit dispozițiilor Codului comercial, compania de navigație are un drept de retenție asupra mărfii, până la plata sumelor ce i se cuvin ca urmare a executării transportului.

- denumirea mărfurilor și determinarea lor cantitativă prin menționarea tonajului navlosit sau a metrilor cubi. Aceste mențiuni sunt necesare în vederea determinării quantumului navlului datorat.

Pe lângă aceste mențiuni obligatorii în contractul de navlosire și cel de transport, se consideră ca făcând parte implicită din contractul încheiat, următoarele clauze:

- compania de transport garantează buna stare de navigabilitate a navei. Această obligație presupune și dotarea navei cu tot ceea ce este necesar călătoriei respective și pe care un călător trebuie să o facă.

- compania de transport maritim garantează efectuarea transportului în așa fel încât mărfurile să ajungă la destinație în bună stare, adică în cantitatea și starea în care le-a primit.

- să respecte itinerariul stabilit, deci să nu se abată din drum, cu excepția cazurilor când se ivesc pericole ce amenință nava, încărcătura sa echipajul navei. Dacă se ivește un asemenea caz în timpul voiajului, dovada existenței cazului de pericol revine companiei de transport maritim.

- părțile trebuie să contribuie cu bună credință la realizarea scopului pentru care au încheiat contractul.

Ținându-se cont de riscurile pe care le presupune transportul maritim, în contract se va preciza și asigurarea mărfii și plata primelor de asigurare.

Forma contractului de navlosire și cea a contractului de transport cu navele de linie este guvernată de legea locului în care se încheie contractul.

Toate contractele se încheie numai în formă scrisă, aplicându-se principiul autonomiei de voință, conform căruia părțile au dreptul de a-și alege legea care să guverneze contractul, conținutul și efectele acestuia.

4.1 CONOSAMENTUL (BILL OF LADING)

Ca urmare a încheierii unui contract de navlosire sau a unui contract de transport cu navele de linie, primirea la transport a mărfurilor se face pe bază de conosamente.

În conformitate cu prevederile art. 1(7) din Convenția Națiunilor Unite privind transporturile pe mare din 1978, "conosament" reprezintă un document care face dovada unui contract de transport pe mare și constă în preluarea sau încărcarea mărfurilor pe navă de către căraș, precum și obligația acestuia de a livra mărfurile contra prezentării documentului.

Prin Convenția Internațională de la Bruxelles din 1924, în care au fost adoptate "Regulile de la Haga" se înțelege prin contract de transport, acel contract constatat printr-un conosament sau alt document similar, ce constituie titlul pentru transportul de mărfuri pe mare. Regulile acestei convenții își găsesc aplicarea numai dacă s-a eliberat un conosament, acesta fiind un titlu reprezentativ al mărfii ce se transportă.

Aderarea la Convenția din 1978 este condiționată de denunțarea Convenției de la Bruxelles, prevederile acesteia din urma fiind aplicabile numai între companiile de transport naval și beneficiarii din statele care nu sunt încă membre ale Convenției sin 1978.

Prevederile Convenției sin 1978 se aplică contractelor de navlosire (Charter Party) numai dacă se întocmește un conosament în virtutea unui Ch. P., prin care se regelemntează relațiile dintre căraș și deținătorul conosamentului, dacă acesta din urmă nu este și navlositor.

Conosamentul îndeplinește concomitent mai multe funcții: el este o adeverință semnată de căraș sau în numele acestuia, de un împuternicit al său și eliberată încărcătorului pentru a face dovada că mărfurile pe care acesta le descrie au fost încărcate pe o navă anumită, cu destinație precisă sau au fost încredințate armatorului pentru transport; conosamentul este un memorandum care enunță condițiile contractului de transport; el constituie și un titlu de proprietate asupra mărfii specificate de acesta, care permite destinatarului să preia marfa la destinație sau să dispună de ea¹².

Așa cum rezultă din definiția dată de Convenția Nnațiunilor Unite din 1978 conosamentului, precum și ca oricare alt titlu de credit, prin voința părților, conosamentul poate avea una din următoarele forme:

1. Din punct de vedere al persoanei îndreptățite să ridice marfa din portul de destinație, conosamentul poate avea formele:

- a. conosament nominativ;
- b. conosament la ordin;
- c. conosament la purtător.

¹² C. Alexa, R. Pencea, "Transporturi, expediții, asigurări", Editura Didactică și Pedagogică, București, 1980, p. 44.

a) Conosament nominativ. În acest caz numele primitivului mărfii este menționat expres în conosament, iar armatorul este obligat să elibereze marfa în portul de destinație persoanei înscrise în conosament, după ce acesta a achitat navlul, parte din el și cheltuielile accesorii ce îi aparțin. Această formă de conosament, în comerțul internațional se practică mai rar, de regulă pentru măfuri cu valoare deosebită ca de exemplu: metale și ăietre prețioase, aur, argint.

b) Conosament la ordin. Este forma cea mai răspândită și în acest caz, armatorul eliberează marfa destinatarului numit, sau la ordinul acestuia. Prin înscrierea în conosament "la ordin", conosamentul din punct de vedere juridic are înțelesul unui titlu de proprietate.

c) Conosamentul la purtător. Este de asemenea forma folosită în comerțul internațional, în care nu sunt înscrise nici un fel de date cu privire la persoană, ci prezentarea acestuia ca atare, dă dreptul deținătorului de a intra în posesia directă a mărfurilor.

2. Din punct de vedere al expedierii mărfii:

- a. conosament "încărcat la bord";
- b. conosament "primit prin încărcare".

Această ultimă formă de conosament, de regulă, se practică în transportul cu nave de linie și mențiunile făcute pe conosamente urmate de semnătura și ștampila armatorului, evită la destinație implicații de natură juridică.

De asemenea, această formă se folosește și în navigația tramp, atunci când marfa primită de agentul navlosantului urmează a fi încărcată ulterior într-o anumită navă.

3. Din punct de vedere al stării mărfii sau a ambalajului specificate în conosament;

- a. conosament curat;
- b. conosament pătat sau murdar.

Aceste doua forme de conosament se caracterizează prin aceea că în timp ce conosamentul curat presupune inexistența vreunei nereguli cu privire la marfă sau ambalajul acesteia, conosamentul pătat sau murdar conține mențiuni categorice privind starea necorespunzătoare a mărfii sau a ambalajului.

Pentru ca un conosament să fie curat, urmează a avea înscrise:

- a) mențiuni prin care nu se constată că în mărfurile și ambalajele lor ar fi necorespunzătoare;
- b) mențiuni din care să rezulte exonerarea cărauțului de răspunderea pentru riscurile în legătură cu natura mărfurilor;

c) mențiuni prin care cărașul nu-și asumă răspunderea asupra conținutului, greutateii, dimensiunilor, calității și caracteristicilor tehnice ale mărfurilor pe considerentul că-i sunt necunoscute.

4. După modul de întocmire a conosamentului avem:

- a. conosament direct;
- b. conosament fracționat;
- c. conosament semnat sub protest.

a) conosament direct (through bill of lading). Această formă de conosament se folosește în cazul transporturilor succesive cu mai multe nave, aparținând unor navlosanți diferiți. Primul armator care a preluat marfa va elibera un conosament până la destinație și va răspunde că nu s-a prevăzut altfel, solidar cu ceilalți armatori pentru etapele intermediare ale călătoriei. De aceea, armatorii inițiali prevăd clauze în conosament, prin care răspunderea încetează în condițiile în care primul armator predă marfa în bune condiții celui de al doilea armator.

b) conosament fracționat (delivery order). Această formă este utilizată, ori de câte ori, primitorul mărfii dorește să-și revândă marfa înscrisă în conosament, partizi mai mici, mai multor cumpărători.

Spre exemplu, un importator de băuturi sau de cafea, are posibilitatea să desfacă marfa clienței sale și fiecare client, în baza conosamentului fracționat pe care-l deține, își ridică marfa înscrisă în mod distinct în conosament din portul respectiv.

c) conosament semnat sub protest (bill signed under protest). Comandantul ori de câte ori constată, la încărcare nereguli în legătură cu marfa sau ambalajul acesteia, iar expeditorul refuză să preia un conosament murdar sau pătat, iar marfa nu se descarcă pentru acest motiv, are posibilitatea să elibereze un conosament curat, semnat sub protest.

Comandantul va fi obligat, în caz contrar va răspunde că odată semnat conosamentul sub protest, să redacteze un protest cu privire la starea mărfurilor sau a ambalajelor pe care să-l depună notarului local, caz în care răspunderea aparține expeditorului.

Natura juridică și scopul conosamentului sunt diferite de cele ale contractului de navlosire.

Înscrisul Charter Party este un document ce probează un anumit contract de navlosire și ca orice contract, el este limitat în ceea ce privește efectele sale, la părțile contractante (armator-navlositor și în unele cazuri destinatarul).

Conosamentul însă, cuprinde promisiunea cărașului că va transporta de la un anumit încărcător, în schimbul unei plăți, o anumită marfă dintr-un

anumit corp în altul, desemnat în conformitate cu clauzele cuprinse în acest document, urmând ca marfa să o predea destinatarului sau "la ordin".

Orice persoană posesoare a unui conosament va putea exercita drepturile ce decurg din cuprinsul lui, prin prezentarea conosamentului celui ce l-a eliberat și semnat.

Semnatarul acestui titlu este obligat să-și îndeplinească îndatorirea de a elibera mărfurile în cantitatea și calitatea prevăzută în titlu, dar numai după ce, în prealabil, a verificat legitimitatea posesorului. De la această regulă face excepție posesorul unui conosament la purtător.

Ca orice titlu de credit, conosamentul poate circula de la un posesor la altul, ultimul posesor care se prezintă cu conosamentul fiind considerat titularul unui drept autonom, față de care nu se pot opune excepțiile ce ar putea fi invocate împotriva posesorilor precedenți.

De regulă, în conosament sunt prevăzute drepturile și obligațiile născute din raportul juridic existent între compania de transport naval și destinatarul prevăzut în contract și conosament.

Conosamentul face dovada primirii și încărcării mărfurilor pentru transport, nu și aceea a contractului de navlosire sau transport. Totuși, conosamentul ar putea face dovada și a încheierii contractului dacă în cuprinsul său se face referire la contract sau se face trimitere la clauzele contractuale.

Orice conosament reprezintă un titlu constitutiv în ceea ce privește dreptul încorporat în el și în același timp, un titlu probatoriu referitor la contractul de transport.

Conosamentul are și funcția de titlu reprezentativ al mărfurilor încărcate, funcție care îi asigură independența față de contractul de navlosire, având obârșia în actul încredințării mărfii companiei de transport și într-o anumită navă, comandantului acestia revenindu-i obligația de a o elibera posesorului legitim al titlului, în portul stabilit.

Cca titlu de circulație, conosamentul este un titlu autonom și literal numai în raport cu obligația de eliberare a mărfii și de disponibilitate asupra ei.¹³

Din modul în care este reglementat conosamentul prin legislația internă (art. 565-566 din Codul comercial) și cea internațională (art. 15 din Convenția Națiunilor Unite pentru transporturile pe mare din 1978), rezultă existența unui conținut obligatoriu și altul facultativ al conosamentului.

Mențiunile obligatorii pe care trebuie să le cuprindă conținutul fiecărui conosament sunt următoarele:

¹³ Art. al Convenției de la Bruxelles din 25 august 1924.

- natura generală a mărfurilor, marcajele principale necesare pentru identificarea mărfurilor, o declarație expresă privind caracterul periculos al mărfurilor, numărul de colete sau de bucăți precum și greutatea mărfurilor sau calitatea lor exprimată în alt mod, așa cum au fost furnizate aceste indicații de către încărcători;

- starea aparentă a mărfurilor;

- denumirea și sediul principal al căraușului;

- denumirea și sediul încărcătorului;

- denumirea și sediul destinatarului, dacă este menționat de încărcător sau mențiunea că respectivul conosament a fost emis la ordinul său sau la purtător;

- portul de încărcare prevăzut în contractul de navlosire sau de transport maritim și data la care mărfurile au fost luate în primire la încărcare;

- portul de descărcare prevăzut în contractul de transport maritim;

- denumirea, pavilionul și capacitatea navei;

- navlul și alte sume de bani cuvenite companiei de transport și cine le va plăti;

- mențiunea că transportul este supus prevederilor Convenției din 1978, care anulează orice clauză ce derogă de la aceasta în detrimentul încărcătorului sau destinatarului;

- data sau termenul de livrare a mărfurilor în portul de descărcare, dacă aceasta dată sau acest termen face obiectul unui acord expres între părți;

- limita majorată a răspunderii dacă a fost fixată prin acordul părților, conform Convenției din 1978;

- numărul de exemplare originale ale conosamentului;

- locul emiterii conosamentului;

- semnătura căraușului sau a unei persoane care acționează în numele său.

Această semnătură poate fi scrisă de mână, tipărită, aplicată prin perforare, ștampilare, sub formă de simbol și prin orice alte mijloace mecanice sau electronice.

Potrivit art. 17 (1) din Convenția din 1978, orice declarație inexactă sau omisiune făcută de navlositor la predarea mărfurilor la transport, va atrage răspunderea acestuia prin obligarea sa la plata unor despăgubiri ce i se cuvin căraușului.

Conținutul conosamentului fiind obligatoriu, este în general același, indiferent de părțile în care se încheie contractul de transport. Din această cauză, asociațiile de armatori și cele de expeditori au recurs la formulare tip.

În afara mențiunilor obligatorii, conosamentul mai poate cuprinde și unele mențiuni facultative, care se referă la: itinerariul ce va fi parcurs de navă; escalele și porturile în care se vor face; plata navlului și a altor cheltuieli datorate etc.

Marfa ce formează obiectul transportului poate fi încredințată navlosantului chiar înainte de încărcare, caz în care acesta va elibera încărcătorului un conosament sau o chitanță prin care recunoaște primirea mărfii în vederea încărcării pe o navă ce se va preciza ulterior. După încărcarea mărfii pe navă se înlocuiește chitanța cu un conosament sau se face mențiunea pe chitanță și pe conosamentul inițial asupra încărcării mărfii, navei și datei prin mențiunea "shipped" (îmbarcat).

Lipsa uneia sau mai multor mențiuni nu afectează valabilitatea juridică a conosamentului.

Dacă la primirea mărfii la transport, cărașul știe sau bănuiește că mărfurile nu reprezintă exact ce se prevede în conosament sau dacă nu a avut mijloacele de a controla realitatea mențiunilor, va proceda la prevederea unei rezerve prin arătarea inexactităților sau motivului bănuielilor, ori absența mijloacelor de control. Înscrisura de către comandantul navei în conosament a rezervei privind cantitatea de marfă, are ca efect exonerarea de răspundere.¹⁴

În cazul în care se eliberează conosamentul fără aceste rezerve, există prezumția că mărfurile primite sunt în bună stare aparentă.

Potrivit art. 566 Cod comercial, orice conosament se întocmește în patru exemplare, fiecare având o anumită destinație:

- a. un exemplar pentru comandantul navei;
- b. un exemplar pentru compania de transport naval;
- c. un exemplar pentru încărcător, după caz, pentru navlositor sau expeditor;
- d. un exemplar pentru destinatar.

Fiecare din aceste exemplare este considerat original și poartă mențiunea persoanei căreia îi este destinat.

În activitatea de transport maritim internațional, atunci când navlositorul sau expeditorul încarcă în aceeași navă pentru mai mulți destinatari, pentru a evita întocmirea mai multor conosamente și plata mai multor navluri mici, se poate recurge la un conosament unic. În mod practic, această modalitate se realizează prin eliberarea unui conosament fracționat sau pe cote-părți, fiecare din aceste părți constituind un titlu denumit

¹⁴ Decizia civilă nr. 5, M.F., 1992 a Tribunalului Județean Constanța, în revista "Dreptul" nr. 12, 1992, p. 86.

"delivery order", care reprezintă o anumită cantitate de marfă, ce se va elibera unui anumit destinatar.

4.2. NAVLUL ȘI TARIFUL - FORMELE DE MANIFESTARE A PREȚURILOR PENTRU PRESTAȚIILE DE TRANSPORT MARITIM

Navlurile și tarifele sunt forme specifice de manifestarea prețurilor prestațiilor de transport maritim. Ele constituie expresia bănească a valorii internaționale a transporturilor maritime.

Navlul reprezintă suma de bani la care are dreptul compania de navigație pentru prestarea transportului unei anumite cantități de marfă cu nave tramp, el fiind prevăzut în ambele contracte de transport prin inserarea unor clauze tip, universal admise.

Cuantumul navlurilor poate diferi pe piața navlurilor în funcție de raportul dintre cerere și ofertă, prin convenția părților contractante.

Determinarea acestui cuantum se face în funcție de timpul cât nava stă la dispoziția navlositorului, numărul călătoriilor efectuate, felul și cantitatea mărfurilor, greutatea și valoarea declarată a coletelor.

Nivelul navlului încasat de armatori, în navigația tramp, depinde și de alți factori cum sunt: greutatea sau volumul mărfurilor; viteza de transport; clasificarea navei de care depinde nivelul primelor de asigurare; norma de încărcare-descărcare stabilită în contract (cu cât norma este mai mică, navalul este mai mare); gradul de înzestrare a navei cu mijloace proprii de încărcare-descărcare; regimul de lucru în port; nivelul taxelor portuare și a altor taxe pe care urmează să le plătească armatorul; prezentarea navei la încărcare la o dată fixă, sub rezerva plății de penalizări pentru întârziere, etc.¹⁵

Uneori, părțile pot conveni cu navlul global (lumpus freight), adică o sumă fixă pentru folosirea întregii capacități de transport a navei, indiferent de cantitatea de marfă efectiv încărcată sau de volumul real al acesteia. Navlul global se poate stabili în funcție de capacitatea navei în t.d.w. (tone, deadweight), fie în funcție de capacitatea volumetrică a navei.

La stabilirea navlurilor, indiferent de modalitatea folosită, trebuie să se prevadă în sarcina cărei părți revin cheltuielile de încărcarea-descărcarea mărfurilor prin precizarea uneia din următoarele clauze:

1. Clauze free out (f.o.), potrivit căreia armatorul suportă numai cheltuielile cu încărcarea mărfurilor și este liber de cheltuielile de descărcare;

¹⁵ C. Alexa, R. Pencea, op. cit., pp. 35-36.

2. Clauza free in (f.i.), când armatorul este liber de cheltuielile cu încărcarea mărfurilor, dar nu și de cheltuielile cu descărcarea acestora;
3. Clauza free in and out (f.i.o.), când navlositorul suportă atât cheltuielile cu încărcarea mărfurilor cât și pe cele cu descărcarea;
4. Clauza free in and out stowed (f.i.o.s.), când navlositorul suportă atât cheltuielile cu încărcarea și descărcarea, cât și pe cele cu stivuirea mărfurilor;
5. Clauza gross terms (g.t.), potrivit căreia armatorul suportă cheltuielile de încărcare și cele pentru descărcarea mărfurilor.

Adesea, armatorii preferă condiția f.i.o. pentru a fi eliberați de răspunderea pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor. Această condiție îi mai acoperă pe armatori de riscul majorării tarifelor precepute în porturi, pentru operațiunile de încărcare-descărcare.

Calcularea navlului în cazul contractului Time Charter se face având în vedere tonajul navei la linia de încărcare pe timp de vară, deci pe tona deadweight a navei și pe timp (o lună sau 24 ore), în decursul întregii perioade pentru care a fost navlosită nava. Mărirea navlului este influențată și de tipul navei, de împărțirea cheltuielilor între armator și navlositor, de viteza navei, de gradul de uzură, de consumul de combustibil etc.

Neîncărcarea navei cu întreaga cantitate de mărfuri prevăzută fără ca pentru aceasta să aibă vreo culpă compania de navigație, nu duce la diminuarea navlului, navlositorul fiind obligat deci și la plata navlului mort. Se scad însă din navlul datorat cheltuielile pe care navlosantul ar fi trebuit să le facă cu încărcarea-descărcarea mărfurilor.

În schimb încărcarea unei cantități de marfă mai mare decât cea stabilită, va atrage obligarea navlositorului la plata navlului și pentru plusul de marfă încărcat.

Renunțarea la călătoreie și la încărcare, făcute prin declarație de către navlositor, face ca obligația de plată a navlului să se reducă cu 50%. Suma plătită în acest caz are caracterul unei despăgubiri ce se plătește atuncicând armatorul a găsit un alt navlositor, deci plata ei nu este condiționată de producerea unei pagube navlosantului.

Dacă navlositorul nu declară în termenul stabilit renunțarea la călătoreie, va plăti navlul întreg, chiar și în cazul în care nu a încărcat marfa pe navă.

În cazul contractelor de navlosire încheiate pentru o călătoreie dus-întors, navlul se plătește în întregime, chiar dacă la întoarcere nava n-a fost încărcată complet, iar dacă suferă întârzieri din vina navlositorului, va plăti și despăgubiri.

Dacă la întoarcerea navei se încarcă marfa de alți încărcători , navlul corespunzător se va scădea din navlul ce trebuia să-l plătească navlositorul.

Dacă se încarcă pe navă mărfuri fără a fi încheiat contractul de navlosire, potrivit art. 576 Cod comercial, comandantul navei poate dispune descărcarea mărfii sau să pretindă cel mai mare navlu ce se plătește pentru mărfurile din acea categorie.

Rretragerea mărfurilor de la transport, după începerea călătoriei, nu infulețează cuantumul navlului care va fi achitat în întregime și în plus, navlositorul va fi obligat și la plata cheltuielilor ocazionate de operațiunile de descărcare.

Spre deosebire de navlurile ce se determină și se plătesc în contractele de navlosire (Charter Party), în transporturile cu nave de linie se stabilesc tarife, de regulă în mod unilateral, de către marile companii de transport naval. Raportul dintre cerere și ofertă are de asemenea un rol important.

Deoarece în transportul cu navele de linie se prezintă mărfuri în partizi relativ mici, ce aparțin unui număr mare de expeditori, negocierea tarifelor este greu de realizat, în practică realizându-se următoarele tarife:

- după greutatea mărfii, cataloagele de tarife poartă inițiala "W" (Weight);

- după volum, cataloagele au inițiala "M" (Measurement);

- după opțiunea armatorului, cataloagele poartă inițiala "W/M".

În cazul transporturilor de mărfuri de mare valoare (aur, metale și pietre prețioase, etc.) se adaugă la tarif și o taxă ad-valorem, care reprezintă un anumit procent din prețul mărfii în portul de încărcare.

Tarifele se stabilesc fie individual, pentru fiecare marfă în parte, fie global, pe categorii de mărfuri. De regulă, tariful este direct proporțional cu gradul de prelucrare a mărfii transportate, deci cu valoarea unitară a mărfii. La stabilirea tarifelor, compniile de linie pleacă de la principiul "cât poate suporta nava". Aceast principiu are în vedere diferența dintre prețul mărfii în portul de încărcare și în cel de destinație.

În transportul de automobile, utilaje, tractoare, autocamioane, se aplică tariful pe bucată.

Pentru transportul mărfurilor în containere, tarifele se împart în două grupe:

1. full container load (f.c.l.), când întreaga încărcătură a unui container este livrată unui singur destinatar;

2. less than container load (l.c.l.), când încărcătura unui container aparține mai multor destinatari.

Tarifele la navigația cu navele de linie includ și plata operațiunilor de încărcare-descărcare a mărfurilor, această condiție purtând denumirea de liner terms (condiție de linie).

Dacă mărfurile pier, datorită unor vicii proprii, în timpul transportului, încărcătorul este ținut la plata navlului în întregime.

În cazul în care mărfurile pier în timpul transportului din cauza faptului că nava nu este aptă pentru navigație sau din această cauză mărfurile nu pot fi transportate la destinație, navlosantul va restitui navlul primit și va repara prejudiciul cauzat încărcătorului.

Prin pierirea sau avarierea totală a mărfurilor cauzată, de nava inaptă în afara consecinței constând în pierderea dreptului la navlu, navlosantul poate cere, potrivit art. 1020 Cod civil, rezilierea contractului și despăgubiri.

Compania de navigație are dreptul la navlu și pentru mărfurile aruncate în mare, contribuind la acoperirea pagubei cu jumătate din valoarea navlului și cu jumătate din valoarea navei.

În transporturile maritime pot interveni următoarele cazuri care influențează plata navlului:¹⁶

- întreruperea forțată a călătoriei, navlositorul putând să aleagă fie așteptarea călătoriei, fie să achite navlul întreg și să continue călătoria cu alt navlosant, pe baza încheierii unui lt contract de navlosire;

- potrivit art. 578 din Codul comercial, sosirea cu întârziere a navei la destinație, din cauze de forță majoră, fără a exista culpa companiei de navigație nu obligă nici compania la despăgubiri, nici încărcătorul la reducerea navlului;

- sosirea la destinație a mărfurilor cu o altă navă, care le-a preluat pe parcurs, dacă se prevede un asemenea caz în contract, încărcătorul va plăti atât navlul convenit navlositorului inițial, cât și cel ce revine pentru nava care a continuat transportul;

- navlositorul este ținut la plata navlului și când mărfurile au ajuns la destinație avariate prin viciul lor, fiind interzisă abandonarea lor, adică să fie lăsate drept preț al navlului, așa cum prevede art. 591 din Codul comercial;

- dacă pierderea totală sau parțială este rezultatul unei cauze de forță majoră, nu se datorează navlul.

Potrivit art. 587 Cod comercial nu se datorează navlul pentru mărfurile pierdute în naufragiu, răpite de pirați sau capturate de inamici, iar dacă navlul a fost plătit, va fi restituit, dacă s-a prevăzut astfel în contract.

Obligația de plată a navlului revine navlositorului în contractul de navlosire și expeditorului în contractul de transport cu navele de linie, dar

¹⁶ P.I. Demetrescu, "Contractul de transport", Editura Didactică și Ppedagogică, București, 1962, p.132.

prin convenția părților stipulată în contract, obligația poate reveni și destinatarului în portul de destinație.

Când plata navlului urmează a fi făcută de destinatar, până la efectuarea ei, comandantul navei poate cere încuviințarea instanței judecătorești pentru depozitarea mărfurilor, menționându-se dreptul de retenție asupra mărfurilor, exercitat prin intermediul unui terț depozitar.

Potrivit art. 683 Cod comercial, compania de navigație are dreptul de a cere scoaterea la vânzare a mărfurilor și de a fi plătită cu preferință față de alți creditori, cu condiția de a exercita acest drept în termen de 15 zile de la descărcare.

Potrivit art. 440 Cod comercial, acțiunea împotriva companiei de navigație, pentru pierderea parțială sau avaria mărfii, poate fi introdusă și după primirea mărfurilor și plata navlului, dacă se va putea proba că pierderea sau avaria s-au produs în timp ce mărfurile au fost în deținea navlosantului și cererea pentru constatarea lor s-a făcut în termen de cel mult 5 zile de la eliberarea mărfii destinatarului.

4.3 ORGANIZAREA PIETEII MONDIALE A NAVLURILOR

Prestațiile de transporturi maritime internaționale se vând și se cumpără pe așa numita piață mondială a navlurilor.¹⁷

Pe baza tranzacțiilor care au loc pe această piață, direct între armatori și expeditorii de mărfuri sau indirect, prin reprezentanții acestora numiți brokeri, se încheie contractele de transport și se negociază prețul transportului, respectiv navlul. Ca urmare pe piața mondială a navlurilor se formează cererea și oferta pentru fiecare fel de marfă și de navlosire.

În funcție de obiectul tranzacțiilor comerciale, piața mondială a navlurilor se împarte în două:

1. piața tonajului tramp;
2. piața tonajului de linie.

Pe piața tonajului tramp se manifestă în special cererea și oferta pentru transportul mărfurilor de masă, în vrac, precum și pentru transportul produselor lichide în partizi mari, care fac necesară angajarea tonajului unei nave întregi.

La rândul său, piața tonajului tramp se compune în funcție de tipul navlosirilor care au loc în cadrul ei, în:

- a. piața navlosirilor cu voiajul, unde se încheie contracte de tip voyage charter;

¹⁷ C. Alexa, R. Pencea, op. cit., p. 29.

b. piața navlosirilor prin încheierea navelor pe timp, unde se încheie de obicei contracte de tip time charter și, mai rar contracte de tip charter by-demise.

Pe piața tonajului de linie se formează cererea și oferta pentru transportul mărfurilor generale, în bucăți, precum și al câtorva mărfuri de masă, în vrac, cel mai adesea în partizi relativi mici, pentru care se folosește o parte a spațiului de transport al unei nave.

Amplitudinea oscilațiilor tarifelor de linie de la o persoană la alta este mai mică, comparativ cu aceea a navlurilor la navigația tramp.

Între piața tonajului de linie și cea a tonajului tramp există relații de interdependență și intercondiționarea reciprocă. În anumite sezoane ale anului, când crește foarte mult traficul unor anumite mărfuri, cererea de transport pe anumite linii tinde să depășească oferta de tonaj propriu al companiilor care deserveșc liniile respective. Pentru a onora toate cererile de transport al clientelei în astfel de momente, companiile de linie navloșesc o cantitate determinată de tonaj pe piața tramp, de obicei în condiții time-charter, pe care-l folosesc pentru deservirea liniilor respective.

Când scade cererea de transport pe anumite itinerarii, o parte a tonajului este disclocată de pe aceste linii și trimisă să lucreze în condiții tramp.

În funcție de natura mărfurilor ce fac obiectul transportului, piața navlurilor poate fi împărțită, de asemenea, în două piețe:

1. piața tonajului pentru transportul mărfurilor uscate;
2. piața tonajului pentru transportul mărfurilor lichide.

Pe piața tonajului pentru transportul mărfurilor uscate se manifestă cererea și oferta pentru o mulțime de mărfuri, dintre care cele mai importante sunt: minereurile, cerealele, cărbunii și cocsul metalurgic, îngrășămintele chimice, fosfații, zahărul, cheresteaua, cimentul, utilajele, diverse bunuri de consum.

Oferta de tonaj pe această piață apare sub forma navelor specializate și a celor de tip universal, care lucrează atât în condiții tramp, cât și în condiții de linie.

Pe piața tonajului pentru transportul lichidelor se formează cererea și oferta pentru transportul țițeiului și a derivatelor petroliere, al uleiurilor vegetale și animale, al produselor chimice lichide, al gazelor natrale, lichefiate, etc. Oferta de tonaj se manifestă sub forma navelor specializate și a celor mixte de tip O.B.O.

Ponderea cea mai mare a navlosirilor revine țițeiului și derivatelor petroliere. Cea mai mare parte a tonajului oferit pe această piață activează în condiții tramp.

Caracteristica principală a aceste piețe este reacția sensibilă a navlurilor la schimbările care au loc în conjunctura economiei și în situația internațională. Deosebit de puternică este influența marilor trusturi și concerne petroliere, precum și a țărilor membre ale O.P.E.C. asupra formării și mișcării navlurilor.

Între piața tonajului pentru transportul mărfurilor uscate și piața tonajului pentru transportul lichidelor, există de asemenea, relații de interdependență și condiționare reciprocă. În funcție de conjunctura navlurilor pe cele două piețe, oferta de tonaj poate migra, într-o anumită măsură, dintr-o secție în alta. Cel mai adesea aceasta se întâmplă în cazul navelor mixte, de tip O.B.O.

Tancurile petroliere pot fi amenajate în caz de nevoie pentru transportul mărfurilor uscate, în special al cerealelor, după cum unele nave pentru transportul mărfurilor uscate pot transporta și produse lichide, în tancuri special amenajate în calele lor.

Piața mondială a navlurilor cuprinde un număr mare de piețe naționale ale navlurilor. Pe unele din aceste piețe se pot navlosi nu numai nave sub pavilion autohton, dar și nave sub pavilioane străine. De exemplu, pe piața engleză, alături de navele autohtone, se navlosesc și nave sub pavilion liberian, grec, panamez, etc.

În cadrul pieței mondiale a navlurilor pot fi evidențiate o serie de secții geografice care cuprind diferite zone ale lumii. Pentru transportul mărfurilor lichide sunt reprezentative, de exemplu zona Orientului Apropiat și Mijlociu, zona golfului Persic, cea a Mării Caraibilor și Nordul Africii.

Pentru transportul mărfurilor uscate cele mai importante piețe sunt: Europa de Vest, Europa de Nord, Mediterana, America de Nord, America de Sud, Africa, Asia de Sud-Est, Orientul Îndepărtat. În aceste secții există relații de interdependență determinate de situația concretă a cererii și ofertei de tonaj în fiecare secție și de nivelul navlurilor. Un nivel mai ridicat al navlurilor într-o secție atrage secția respectivă tonajul din secțiile unde navlul se află la un nivel inferior.¹⁸

Între aceste secții funcționează un mecanism pe piață care contribuie la echilibrarea relativă a cererii și ofertei de tonaj și la formarea unui nivel mediu al navlurilor pe piața mondială în ansamblu.

Tranzacțiile de tonaj se realizează în cea mai mare parte a lor prin intermediari (firme de brokeraj, firme agent), ce asigură legătura dintre armatori și expeditorii de mărfuri. Prin intermediul acestora se navlosește tonajul tramp, în majoritatea cazurilor. În cadrul tranzacțiilor de tonaj, brokerii pot reprezenta fie interesele armatorului, fie pe cel al navlositorului.

¹⁸ "Fairplay International", din 9 ian. 1975 și "Journal de la Marine Marchade", din 30 ian. 1975.

În cadrul schimbul serviciilor pe care se prestează, brokerii primesc un comision care se stabilește ca un procent din valoarea tranzacțiilor încheiate.

În porturi există, de asemenea, firme agent care se ocupă cu procurarea de mărfuri pentru transportul cu nave tramp sau nave de linie.

În multe țări acești brokeri și agenți se unesc în diferite asociații care se ocupă cu studierea pieței navlurilor, a evoluției flotei comerciale mondiale, publică studii și elaborează indici ai navlurilor.

Tranzacțiile de tonaj se realizează în cadrul burselor de navluri. Aici se vând și se cumpără prestațiile de transport maritim, la fel ca orice altă marfă de bursă. Cea mai mare dintre acestea este "The Baltic Mercantile Shipping Exchange" din Anglia.

CAPITOLUL V

OBLIGAȚIILE PĂRȚILOR REZULTATE DIN CONTRACTUL DE NAVLOSIRE

5.1. OBLIGAȚIILE PĂRȚILOR PÂNĂ LA PLECAREA BAVEI ÎN CURSĂ

5.1.1. PREGĂTIRI PRELIMINARE ÎN VEDEREA ÎNCĂRCĂRII MĂRFURILOR

Din contractul de transport rezultă pentru navlosant obligația de a pune la dispoziția navlositorului nava stabilită și în bună stare de navigabilitate, adică să reziste la navigația și riscurile pe care le presupune ruta stabilită dintre portul de încărcare și cel de destinație.

Încărcarea mărfurilor pe navă este precedată de o serie de pregătiri preliminare, care privesc atât nava, cât și marfa care urmează a fi încărcată pe aceasta.

În momentul în care nava a pornit în cursă din portul în care se află spre portul de încărcare, comandantul trebuie să notifice acest lucru, agentului din portul de încărcare și să stabilească data aproximativă a sosirii, navei, principalele caracteristici tehnice ale acesteia (lungimea, lățimea, dimensiunea și numărul hambarelor, pescajul mărfurilor, cantitatea, etc.).

Data și ora sosirii navei în portul de încărcare se precizează într-un șir de avizări consecutive, pe care comandantul navei le face, în timpul cursei, prin intermediul instalațiilor de radio-emisie aflate la bordul navei.

Aceste date vor fi transmise încărcătorilor pentru ca aceștia să pregătească marfa și s-o depoziteze în vederea încărcării.

Dacă ultimul port din care pleacă nava se află în apropiere de portul de încărcare și călătoria acesteia nu durează prea mult, atunci avizarea trebuie făcută chiar înainte de terminarea lucrărilor de descărcare. De obicei, autoritățile portuare cer ca avizarea să fie făcută du un minim de zile înainte de sosirea navei în portul de încărcare. În portul Constanța avizarea se face cu cel puțin trei zile înainte.

Documentul prin care se face această avizare este cunoscut în practica maritimă sub denumirea de "notice of expected arrival".

Navele a căror sosire nu este avizată în termenul stabilit, nu sunt incluse în programul de lucr al portului.

Avizarea sosirii navei în portul de încărcare răspunde intereselor ambelor părți. Astfel, prin avizare, compania de transport realizează includerea navei în programul de lucru al portului, eliminând staționarea navei care este costisitoare.

În ceea ce privește încărcatul, primirea din timp a avizării îi permite răgzul necesar pregătirii mărfii și depozitării ei în vederea începerii imediate a încărcării.

Principiul aplicabil în această materie este că marfa așteaptă nava și nu invers.

La sosirea navei în rada portului, comandantul are obligația de a anunța organele portuare pentru a primi "libera practică", respectiv aprobarea de a putea opera în portul respectiv. Aceasta se acordă numai după ce inspectarea prealabilă a navei de către organele sanitare, vamale și de poliție de frontieră.

După primirea liberei practici și acostarea navei la dana de încărcare, comandantul trebuie să comunice în scris navlositorului că nava este gata din toate punctele de vedere pentru a încărca marfa prevăzută în contract. Documentul prin care nava sau agentul navei comunică acest lucru este cunoscut în practica maritimă sub denumirea de "notice of readiness".

Potrivit uzanțelor din cele mai mule porturi ale lumii nava este considerată gata de încărcare dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

1. nava să fie ancorată în locul (cheiul sau dana de ancorare) stabilit în contractul de navlosire (Ch./P);

2. nava să îndeplinească toate condițiile fizice și tehnice necesare pentru începerea încărcării (hambarele să fie curate și aerisite, instalațiile să fie în bună stare de funcționare, etc.);

3. comandantul sau agentul navei să depună notice-ul în cadrul orelor oficiale de lucru, iar navlositorul să accepte acest notice fără rezerve.

În funcție de momentul acceptării notice-ului de către navlositor (încărcător) se stabilește și momentul începerii scurgerii timpului de stalii. De obicei, calcularea timpului de stalii nu începe din momentul acceptării notice-ului, ci după un termen de respiro, necesar încărcătorului și organelor portuare pentru organizarea încărcării mărfurilor.

Potrivit uzanțelor portului Constanța, staliile încep să curgă de la orele 14:00, dacă notice-ul este predat de către comandant sau agentul acestuia până la orele 12:00 și de la orele 8:00 ale zile lucrătoare următoare, dacă notice-ul a fost înmănat până la orele 16:00, iar sâmbătă până la orele 12:30.¹⁹

În principiu, cheltuielile navei cu schimbarea danei sunt suportate de către navlositor, exceptând cazurile când în contractul de navlosire se prevede expres un număr de shiftinguri (operații de mutare a navei de la o dană la alta). În mod normal, nava este obligată, prin navlul pe care-l primește, să încarce marfa la o singură dană.

Dacă navlositorul nu este gata cu întreaga încărcătură la data și locul fixat și prin aceasta s-a înregistrat o depășire a staționării navei, va fi obligat la plata de despăgubiri.

În cazul în care navlositorul nu se prezintă cu mărfurile la încărcare, navlosantul este în drept să adopte una din următoarele soluții:

- să ceară rezilierea contractului;
- să pretindă despăgubiri corespunzătoare duratei staționării și să mențină contractul sau să facă oferta de a încheia cu navlositorul un alt contract, în alte condiții.

5.1.2. ÎNCĂRCAREA MĂRFURILOR PE NAVĂ ȘI STIVUIREA ACESTORA

Condiția de livrare a mărfii, stipulată în contractul de transport Ch./P., are printre altele și rolul de a preciza partea din contract în sarcina căreia cad operațiunile de încărcare și stivuire a mărfurilor pe navă.

Indiferent de partea care suportă cheltuielile cu încărcarea și stivuirea mărfurilor, răspunderea pentru o stivuire corespunzătoare a mărfii, în vederea asigurării integrității navei, echipajul și încărcăturii și folosirea integrală a capacității de transport, cade în sarcina comandantului navei.

Printr-o bună stivuire se înțelege încărcarea mărfii în așa fel, încât, atât marfa cât și nava să fie ferite de stricăciuni sau de anumite riscuri specifice. Astfel, o serie de mărfuri alimentare nu trebuie transportate la un

¹⁹ C. Alexa, R. Pencea, "Transporturi, expediții, asigurări", Editura Didactică și Pedagogică, București, 1980, p. 45.

loc cu altele (de exemplu, untul sau brânzeturile alături de peștele afumat), după cum pordusele petroliere trebuie stivuite întotdeauna departe de sala mașinilor, de locurile prea calde, de magaziile de provizii și de cabinele echipajului și în nici un caz, sub acestea. În cazul mărfurilor care se încing ușor (cerealele), trebuie asigurată o bună ventilație. Tancurile în care se încarcă produsele petroliere trebuie, de asemenea, să fie foarte bine aerisite. Mărfurile grele se vor așeza întotdeauna la baza hamabarelor, iar cele ușoare deasupra după cum mărfurile în ambalaje rezistente se vor așeza la marginea hambarelor pentru a rezista presiunilor laterale, iar cele mai fragile la mijlocul hambarului.

O bună stivuire presupune, de asemenea, o folosire cât mai judicioasă a spațiului de transport al navei. Mărfurile trebuie astfel așezate încât să ocupe un spațiu cât mai mic și se reducă spațiile moarte prin așezarea corectă a acestora. Spațil mort, respectiv spațiul care se pierde în procesul stivuirii mărfurilor pe navă se poate datora atât unei proaste stivuirii, cât și unor cauze obiective, cum ar fi: dimensiunile diferite și forma mărfurilor care se încarcă pe navă; necesitatea utilizării de materiale pentru separarea și fixarea mărfurilor în hambarele navei; construcția specială a unor hambare, respectiv cele de la prov și pupa navei etc.

Reducerea la maxim a spațiului mort se poate face nu numai printr-o așezare cât mai corectă a mărfurilor în hambare, ci și prin realizarea unei proporții judicioase între mărfurile ușoare și mărfurile grele, astfel încât să fie valorificată pe deplin capacitatea deadweight a navei, cât și capacitatea volumetrică a acesteia.

O obligație a navlositorului este aceea de a încărca un caric plin și complet, fără a depăși capacitatea de încărcare a navei, adică ce poate transporta sau ce se poate stivui în hambarele și pe puntea navei.

Dacă se încarcă o cantitate mai mică de marfă decât cea prevăzută în contractul de navlosire sau o altă marfă decât cea stipulată, navlosantul are dreptul la despăgubiri ce constau în navlul corespunzător cantității efectiv încărcate și navlul mort, iar în cel de-al doilea caz, în diferența dintre navlul stabilit pentru felul și cantitatea mărfurilor prevăzute în contract și navlul convenit pentru mărfurile efectiv încărcate.

Stivuire mărfurilor pe punte se va face numai în cazuri extreme și anume:

- a. când toate spațiile închise ale navei au fost pe deplin folosite, dar nava poate transporta o greutate mai mare decât cea a mărfurilor încărcate;
- b. când este vorba de mărfuri cu gabarite mari, care nu au loc în hambarele navei cum ar fi: rulouri compresoare, vagoane, excavatoare etc.;

c. când marfa nu poate fi încărcată în hambare din cauza incompatibilității ei cu celelalte mărfuri ca de exemplu unele mărfuri periculoase cum ar fi acizii chimici.

Așezarea, fixarea și separarea mărfurilor se face conform indicațiilor comandantului. Totuși, comandantul nu poate lua singur hotărârea de a încărca o parte a mărfii pe punte. El trebuie să aibă pentru aceasta acordul scris al expeditorului. De obicei, acest acord este stipulat în Ch./P. prin mențiunea "Shipped on deck at shipper's risk" (încărcat pe punte pe riscul expeditorului).

O bună stivuire presupune totodată imobilizarea la minim a navei sub operațiuni de încărcare-descărcare.

În acest sens, stivuirea mărfurilor pe navă, trebuie făcută astfel încât să se asigure o normă maximă de încărcare descărcare a navei.

Una din condițiile cele mai importante pentru realizarea acestui deziderat este așezarea mărfurilor în așa fel încât să se țină seama de rotația porturilor, respectiv de ordinea porturilor de escală. Mărfurile stivuite pe punte trebuie așezate în așa fel încât să se permită lucrul la toate hambarele navei.

O altă condiție pentru imobilizarea cât mai redusă a navei sub operațiuni de încărcare-descărcare este marcarea corespunzătoare a mărfurilor. Se poate folosi în acest sens marca de port care are drept scop individualizarea mărfurilor ce urmează să se descarce în fiecare port în care nava va face escală.

Pe lângă faptul că marca de port contribuie la accelerarea lucrărilor de descărcare, ea permite totodată și evitarea cazurilor de rătăcire a mărfii, de descărcare prematură a unor mărfuri în alte porturi decât portul de destinație, evitarea transporturilor unor mărfuri în porturi mai îndepărtate decât cele stabilite. Marca de port se aplică în portul de încărcare de către angajații armatului, pe cheltuiala acestuia.

Dacă o anumită cantitate de marfă urmează să fie predată în același port mai multor beneficiari, se aplică pe fiecare lot marca de identificare. Mărcile de indetificare înscrise pe colete trebuie să fie identice în acest caz cu mărcile înscrise în conosament.

În ceea ce privește operațiunile de încărcare a mărfurilor pe navă, acestea pot fi ușurate prin utilizarea mărcii de expediție și a celei de transport.

Marca de expediție este marca cu care mărfurile sosesc în portul de încărcare și pe baza căreia se identifică coletele pentru a fi încărcate pe nave. Aceasta marcă constă în precizarea numelui expeditorului, al destinatarului, portul de destinație și dacă este cazul portul de transbordare.

Marca de transport se aplică de către expeditor sub forma unui raport în care la numărător se înscrie numărul de ordine al transportului respectiv, iar la numitor, apare numărul coletelor lotului respectiv.

În procesul stivuirii mărfurilor, o mare importanță o au coeficientul de încărcare a navei și capacitatea de încărcare a acesteia.

Coeficientul de încărcare a navei (coefficient of loading) se obține ca un raport între volumul operațiilor de încărcare ale navei, măsurat în picioare cubice și capacitatea navei pentru încărcat marfă. Acest coeficient constituie linia de demarcație dintre încărcătură grea și încărcătură ușoară.

Capacitatea de încărcare a navei este de două feluri și anume:

1. capacitatea pentru grâne, respectiv pentru mărfuri neambalate, în vrac;
2. capacitatea pentru mărfuri ambalate.

Pentru a afla câtă marfă poate fi încărcată pe o navă se împarte capacitatea pentru grâne a navei sau cea pentru mărfuri ambalate, după caz, la indicile de stivuire al mărfii respective.

Indicele de stivuire al unei mărfi reprezintă totalul de picioare cubice pe care le ocupă o tonă lungă din marfa respectivă, stivuită în mod normal pe navă. Indicele de stivuire înmulțit cu numărul de tone lungi care urmează a fi încărcate pe nava respectivă ne dă capacitatea de încărcare a navei care trebuie navlosită pentru efectuarea transportului respectiv.

După terminarea încărcării mărfii se întocmesc următoarele documente: istoricul de încărcare, decontul de timp și manifestul mărfurilor.²⁰

Istoricul de încărcare este un document redactat de încărcător, conținând faptele care interesează nava și marfa de la sosirea în rada portului, în timpul încărcării și până la părăsirea portului. Istoricul de încărcare este vizat de comandantul navei și consemnat în jurnalul de bord al navei, pe baza lui întocmindu-se decontul de timp.

Decontul de timp se întocmește de comandantul navei sau de agentul lui, în contradicție cu încărcătorul, prevederile pe care le conține constituind baza stabilirii staliilor sau contrastaliilor (taxelor de încărcare).

Manifestul mărfurilor reprezintă documentul centralizator în care sunt consemnate, în ordinea eliberării, conosamentele mărfurilor încărcate pe navă.

5.2. STALII, CONTRASTALII, SUPERCONTRASTALII ȘI DESPATHCH MONEY

²⁰ T. Sboră, Gh. Tănase, D. Șerban, "Economia, organizarea și planificarea transporturilor", Editura Didactică și Pedagogică, București, 1979, p. 284.

5.2.1. DESPRE STALII ȘI CALCULUL ACESTORA

Staliile (lay days), reprezintă timpul cât nava stă la dispoziția navlositorului pentru încărcarea mărfurilor, respectiv pentru descărcarea acestora.

Când se stipulează în contractul Ch./P., staliile pot reprezenta timpul necesar încărcării și descărcării mărfurilor, în care caz staliile se numesc reversibile.

Staliile se stabilesc numai în cazul contractelor de navlosire, nu și în cel al contractelor de transport de linie.

În practica transporturilor tramp se folosesc două feluri de stalii:

- a. stalii fixe ce reprezintă zilele acordate prin contractul de navlosire pentru încărcarea (descărcarea) mărfurilor;
- b. stalii determinate care sunt acele stalii socotite potrivit prevederilor contractuale și uzanțelor locale, ținând cont de condițiile concrete în care se efectuează operațiunile de încărcare-descărcare.

Deoarece staliile determinate pot conduce la interpretări diferite și la litigii, este recomandată folosirea staliilor fixe, care se precizează în contract, fie sub forma unui număr fix de zile, fie prin stabilirea unei norme de încărcare-descărcare a mărfurilor.

La stabilirea timpului de stalii se va ține seama de: natura mărfurilor transportate, posibilitățile tehnice de încărcare-descărcare de care dispune portul și nava, gurile de hambar, cantitatea sau volumul posibil ce se încarcă în 24 de ore exprimat în tone sau metri cubi, adică norma de încărcare pentru aceleași mărfuri practică în alte porturi internaționale, anotimpul în care au loc operațiunile de încărcare-descărcare, zona geografică a acestor operațiuni, numărul schimburilor de lucru și de alți factori.

Potrivit art. 507 din Codul comercial, în tot acest timp navlosantul este obligat să țină gratuit nava la dispoziția încărcătorului pentru încărcare sau a destinatarului pentru descărcare.

Timpul de stalii începe să curgă după sosirea navei în portul de încărcare (descărcare) și mai precis, după expirarea perioadei de răgaz ce urmează norice-ului comandantului adresat încărcătorului.

Perioada de răgaz poate fi precizată în Ch./P. sau dacă în Ch./P nu se face nici o mențiune în acest sens, atunci timpul de răgaz va fi determinat potrivit uzanțelor portuare.

Prin convenția lor, navlositorul și navlosantul pot stabili ca operațiunile de încărcare-descărcare să înceapă înaintea expirării perioadei de răgaz, în acest interval staliile contând în întregime, pe jumătate sau deloc.

Atunci când în Ch./P se stabilește o anumită normă de încărcare-descărcare potrivit căreia se calculează timpul de stalii, trebuie precizată și metoda după care se calculează staliile.

Una din metodele folosite în practică este calculul staliilor pe gură de hambar (per hatch). Pornindu-se de la faptul că nu se poate ști exact cantitatea de marfă ce urmează să fie încărcată pe nava respectivă, calculul staliilor se face prin fixarea unor norme de încărcare-descărcare pe gură de hambar și pe timp. De exemplu "marfa se încarcă la norma de 600 de tone pe gură de hambar și pe zi, calculată la 24 de ore consecutive".

Spre deosebire de metoda calculului staliilor pe gură de hambar, care îl avantajează pe armator, metoda calculării staliilor pe gură de hambar lucrător (per workable hatch) îl avantajează pe navlositor, întrucât timpul de stalii nu curge decât pentru hambarele aflate efectiv sub operații.

Metoda de calcul al staliilor care-l avantajează în cea mai mare măsură pe navlositor este însă aceea a calculării acestora pe hambarul cel mai mare (lay days to count for the biggest hold). Hambarul cel mai mare este considerat hambarul în care s-a încărcat efectiv cea mai mare cantitate de marfă ci nu hambarul care dispune de cea mai mare capacitate de încărcare.

5.2.2. DESPRE CONTRASTALII ȘI SUPERCONTRASTALII

După expirarea perioadei de stalii, întregul timp necesar în plus pentru încheierea operațiunilor de încărcare-descărcare, cât și sumele ce se plătesc navlosantului de către încărcător sau destinatar se numesc contrastalii.

Prin urmare noțiunea de contrastalii are o dublă accepțiune. Pe de o parte, contrastaliile reprezintă despăgubirea pe care navlositorul trebuie să o plătească navlosantului pentru reținerea navei peste timpul de stalii stabilit. Pe de altă parte, contrastaliile reprezintă perioada de imobilizare a navei de către navlositor pentru terminarea operațiunilor de încărcare, dincolo de timpul de stalii.

Depășirea timpului de stalii și recurgerea la contrastalii reprezintă de fapt nerespectarea de către navlositor a obligațiilor asmate prin contract, care va trebui să despăgubească pe navlosant pentru prejudiciul suferit prin această depășire.

Părțile contractante pot stabili contrastaliile prin clauze contractuale sau pot face referire la uzanțele portului.

Contrastaliile se stabilesc printr-o sumă forfetară pentru fiecare zi de întârziere a navei.

Prin natura sa juridică, suma ce reprezintă contrastaliile, este o despăgubire ce i se cuvine navlosantului și nu un supliment al navlului.

Durata maximă a contrastaliilor este prevăzută în contractul de navlosire, de exemplu 5 zile pentru încărcare la suma de 2.000 dolari S.U.A. pentru fiecare 24 de ore întârziere, iar dacă nu se precizează prin clauzele contractului Ch./P., nava urmează să fie lăsată în contrastalii un timp rezonabil, adică, timpul necesar încărcării într-un regim de lucru obișnuit.

Totuși, dacă din partea încărcătorului se observă rea voință sau faptul că a renunțat să mai încarce, comandantul are dreptul să părăsească portul cu marfa parțial încărcată la bord, pretinzând navlositorului naval pentru întreaga cantitate de marfă contractată.

Atunci când perioada de contrastalii nu este precizată în Ch./P., se aplică uzanțele portuare, iar în lipsa acestora, timpul de contrastalii va fi egal cu cel de stalii.

Dacă în calculul staliilor nu se includ duminicile și sărbătorile legale, contrastaliile le includ, calculându-se în zile consecutive de 24 de ore, potrivit principiului "odată intrată în contrastalii, nava este mereu în contrastalii".

Totuși, calculul contrastaliilor în zile consecutive de 24 de ore este valabil numai pentru perioada în care nava s-a aflat exclusiv la dispoziția expeditorului (destinatarului).

În cazul în care intervin întreruperi în operațiunile de încărcare-descărcare, cauzate de armator și prepușii săi, aceste perioade de timp nu se includ în perioada de contrastalii, ca de exemplu când echipajul refuză să lucreze noaptea, nu are asigurată lumina electrică sau când există defecțiuni ale instalațiilor navei.

Contrastaliile datorare evenimentelor de forță majoră sau fortuită (greve, războaie, insurecții civile, etc.) cad de regulă în sarcina expeditorului (destinatarului), respectiv a celui obligat la întârziere, dacă acestea nu pot fi imputabile armatorului sau prepușilor săi.

Dacă după expirarea timpului de contrastalii, operațiunile de încărcare-descărcare nu s-au încheiat, navlosantul va putea dispune la:

- a. rămânerea navei în continuare la încărcare-descărcare, adică să intre în supercontrastalii numite și contrastalii extraordinare;
- b. plecarea navei în cursă având dreptul de a petrinde navlul întreg și toate despăgubirile ce i se datorează.

Dacă nava intră în supercontrastalii, armatorul este îndreptățit să ceară nu numai acoperirea cheltuielilor efective pe care le-a făcut din cauza

imobilizării navei, dar și recuperarea sumelor pe care le-ar fi obținut dacă ar fi plecat în cursă, a prejudiciilor pe care le-a căutat altor persoane prin întârzierea plecării în cursă, a prejudiciilor morale aduse companiei sale, etc. De regulă, supercontrastaliile sunt mai mari cu 50% decât contrastaliile.

5.2.3. DESPATCH MONEY ȘI CALCULUL ACESTUIA

Despatch money reprezintă suma de bani pe care navloantul o plătește navlositorului pentru timpul de stalii economisit și nu numai în măsura în care există o asemenea clauză în contractul Ch./P.

Timpul economisirii în cadrul staliilor, exprimat în zile, poartă denumirea de *zile de despatch*.

În contractul Ch./P. se prevăd clauze de plată a despatch-ului, iar în lipsa acestora plata se va face potrivit uzanțelor internaționale.

De regulă, despatch money este egal cu 50% din valoarea staliilor economisite.

La calcularea zilelor de stalii pentru încărcare-descărcare, În Ch./P. se prevede adesea că anumite zile (duminicile, sărbătorile legale) nu se includ în timpul de stalii.

În acest caz se pune întrebarea despatch-ul se plătește pentru tot timpul economisit de navă sau numai pentru zilele de stalii economisite, adică numai pentru acele zile care sunt luate în calculul staliilor?²¹

Răspunsul la această întrebare depinde de clauza stipulată în Ch./P. pentru calculul despatch money-ului:

a) despatch money se plătește pentru întregul timp economisit (for all time saved);

b) despatch money se datorează numai pentru timpul de lucru economisit (for all working time saved).

Prima clauză este cea mai des întâlnită în practica comercială internațională.

În țara noastră, potrivit art. 7 din Decretul nr. 309/1978, în cazul operării unei nave (încărcarea-descărcarea) într-un timp mai redus decât cel prevăzut în contractul de navlosire, acordarea primei (despatch money) plătită de armatorii străini se cuvine unității prestatoare de servicii portuare, adică în cea care executat efectiv încărcarea-descărcarea și nu agentului economic ce are calitatea de navlositor în contractul de transport.²²

²¹ C. Alexa, R. Pencea, 8. cit., p. 54.

²² Tribunalul Suprem, Decizia nr. 24/E din 23 mai 1988, R. D., nr. 6/1989, p. 55-58, în comentariul de C. Turianu

5.2.4. PRINCIPALELE DOCUMENTE COMERCIALE UTILIZATE LA CALCULUL STALIILOR, CONTRASTALIILOR ȘI AL DESPATCH MONEY-ULUI

Documentul de bază utilizat pentru calculul timpului de stalii, al contrastaliilor sau despatch-ului este cunoscut în practică sub numele de time sheet sau foaia timpului de stalii. În acest document se ține evidența cronologică a timpului de staționare al navei în port și a timpului cheltuit pentru efectuarea operațiunilor de încărcare sau descărcare.

De obicei, în time sheet, se menționează: numele navei; data sosirii ei în port; data și ora înmânării notice-ului de către comandant sau agentul său; data și ora acceptării notice-ului de către navlositor (expeditori); data și ora începerii operațiunilor de încărcare-descărcare; momentul începerii scurgerii staliilor; timpul de staționare al navei în port; timpul de stalii; timpul în favoarea armatorului sau navlositorului, conform căruia se contractează suma contrastaliilor sau a despatch-ului.

Întocmirea time-sheet-ului se face întotdeauna după încheierea operațiilor de încărcare-descărcare, întrucât numai atunci se poate cunoaște cantitatea de marfă efectiv încărcată. Time sheetul, pentru a putea fi considerat document probatoriu, trebuie semnat de comandantul navei și navlositori, respectiv primitorii mărfurilor sau de către agenții acestora.

Atunci când nu există o concordanță deplină între contractul de navlosire și uzanțele portului, se încheie două time sheet-uri, respectiv unul care ține seama exclusiv de clauzele contractului de navlosire și altul care ține cont numai de uzanțele portului. De aceea pot apărea situații când încărcătorul este dator față de navă pentru plata de contrastalii și față de port pentru plata de despatch money sau invers. Pentru a preîntâmpina astfel de situații, este necesar ca la navlosire să se țină seama de uzanțele portului.

Un alt document care stă la baza întocmirii time sheet-ului este istoricul operațiilor numit și statement of facts. Acesta se întocmește de către agentul navei, în colaborare cu comandantul, pe baza jurnalului de bord. Pe baza istoricul operațiilor care trebuie să cuprindă toate datele despre navă, de la intrarea acesteia în port și până la părăsirea portului, se încheie în final time sheet-ul.

În statement of facts se va menționa: denumirea navei; data și ora sosirii în port; momentul terminării formalităților portuare; momentul acoscării navei la dana de operații; data și ora înmânării notice-ului și acceptării acestuia de către încărcător (primitor); istoricul derulării operațiunilor de încărcare-descărcare; alte detalii utile în legătură cu calculul staliilor etc.

Rezultă deci că statement of facts este un document cu o sferă de cuprindere mai largă decât time sheet-ul. Acesta din urmă, de exemplu, nu conține mențiuni cu privire la formalitățile portuare efectuate pe navă pentru obținerea liberei practici și alte amănunte care nu sunt legate nemijlocit de calculul staliilor.

5.3. OBLIGAȚIILE NAVLOSANTULUI ÎN TIMPUL CĂLĂTORIEI

Din contractul de navlosire și cel de transport cu navele de linie rezultă pentru armator obligația de a transporta marfa în portul de destinație, în bună stare și în termenul fixat, sau într-un termen rezonabil.

În vederea îndeplinirii acestei obligații, după încheierea operațiunilor de încărcare a mărfii la bord, armatorul procedează la pregătirea navei în vederea plecării în cursă prin:

- verificarea și punerea în stare de funcționare perfectă a aparaturii de navigație, a mașinilor și instalațiilor de propulsație, precum și a instalațiilor de punte;

- încheierea și etanșarea hambarelor, fixarea și asigurarea instalațiilor;
- pregătirea echipajului, verificarea efectivului, a actelor de navigație ale acestuia, a certificatelor de vaccin etc.

Momentul începerii călătoriei navei este acela al depășirii limitelor portului de încărcare, iar momentul terminării călătoriei este cel al sosirii navei în portul de destinație.

Comandantul navei sau agentul acestuia au obligația de a notifica destinatarilor mărfii plecarea navei din portul de încărcare.

Este posibil ca în timpul voiajului nava să se defecteze, devenind inaptă pentru a continua călătoria. În acest caz, comandantului navei îi revine obligația de a lua toate măsurile de conservare a mărfurilor până la repararea navei și reluarea călătoriei.

În cazul în care repararea navei presupune o perioadă îndelungată de timp, armatorul are obligația de a procura o altă navă, de a asigura transbordarea și de a suporta toate cheltuielile ocazionate de efectuarea acestei operații.

Dacă în timpul călătoriei, comandantul împrumută anumite sume de bani pentru necesitățile navei, compania de navigație are obligația de a le restitui numai dacă a confirmat împrumutul respectiv, în caz contrar, restituirea este considerată ca fiind o obligație personală a comandantului.²³

²³ P.I. Demetrescu, "Contractul de transport", Editura Didactică și Pedagogică, București 1962, p. 164.

Navele sub pavilionul țării noastre nu pot fi gajate și nici abandonate în caz de împrumut, pentru că fac obiectul dreptului de proprietate al unor agenți economici cu capital de stat.

Navlosantul mai are obligația de a asigura buna stare de navigabilitate pe întreaga durată a călătoriei, răspunzând pentru toate greșelile comandantului, comise în domeniul navigației, administrației pe navă și pentru lipsa de diligență în păstrarea și conservarea mărfurilor.

O altă obligație este aceea de a executa transportul pe calea cea mai directă, orice abatere de la traseu neputându-se face fără o autorizare prealabilă a navlositorului, cu excepția cazului când există un pericol pentru navă, încărcătură sau echipaj.

Comandantul navei răspunde de respectarea actelor normative și uzurilor aplicabile în porturile în care acostează, cât și de prevederile convențiilor internaționale privind navigația, care sunt aplicabile potrivit clauzelor contractuale.

5.4. OBLIGAȚIILE LA SOSIREA NAVEI ÎN PORTUL DE DESTINAȚIE

Sosirea navei în portul de destinație se anunță din timp prin agentul naval sau de către comandantul navei, prin radiogramă.

Comandantul navei are obligația de avizarea destinatarilor, pentru a avea timpul necesar să ia măsurile ce se impun pentru asigurarea danei de acostare și a mijloacelor de descărcare și transportare a mărfurilor, din port la sediul destinatarului.

Totodată, sunt anunțate și organele portuare (căpitania portului, organele vamale, poliția de frontieră, sanitare) pentru efectuarea controlului de sosire și obținerea aprobării începerii operațiunilor de descărcare prin permisul de acostare.

După terminarea acestor formalități, comandantul navei are obligația de a înmâna agentului notice-ul, din acest moment începând să curgă timpul de stalii acordat pentru efectuarea descărcării mărfurilor.

În portul de destinație, la descărcarea mărfurilor se redactează aceleași documente ca și în portul de încărcare: fișa de pontaj, istoricul de descărcare și raportul de descărcare.

Ajunsă în portul de destinație, comandantul navei are obligația de a pregăti nava pentru descărcare și eliberarea mărfurilor, în bune condiții, posesorilor conosamentelor sau destinatarilor prevăzuți în contract.

La rândul lor, destinatarii au obligația de a se organiza, în așa fel încât să existe toate condițiile descărcării fluente, astfel ei trebuind să elibereze locul de descărcare prin ridicarea mărfurilor pe măsura descărcării lor. În

cazul neîndeplinirii corespunzătoare a acestei obligații, navlosantul poate proceda la executarea lucrărilor pe riscul și în contul destinatarului, iar dacă prin aceasta a suferit și un prejudiciu, poate pretinde și despăgubiri pentru întârziere.

În cazul când eliberarea mărfurilor destinatarului se face, conform prevederilor contractuale, prin cântăriri sau măsurare, compania de navigație răspunde de avariile suferite, de mărfuri după descărcarea lor, dar mai înainte de efectuarea operațiunilor de cântărire sau măsurare, din acest moment riscul asupra mărfurilor trecând la destinatar.

Compania de navigație, având obligația de a preda mărfurile destinatarului prevăzut în contract sau celui ce posedă conosamentul, eliberarea mărfurilor altei persoane decât cele în drept, atrage săspunderea sa, neeliberând-o de obligația de predare a mărfurilor. Pentru a fi eliberată de răspundere într-un asemenea caz, va trebui să facă dovada că eroarea este rezultatul culpei încărcătorului care a indicat greșit destinatarul.

Calculul staliilor, plata contrastaliilor, precum și orice pretenție ce rezultă din operațiunile de descărcare și predare a mărfurilor sunt supuse prevederilor contractului Ch./P., iar în cazul absenței unor asemenea prevederi, uzurilor portului de descărcare.

Toate mărfurile ce urmează a fi descărcate, repartizate pe partizi de mărfuri și beneficiari sunt prevăzute într-un document numit manifest.

Supportatea cheltuielilor ocazionate de descărcarea mărfurilor revine armatorului sau destinatarului în raport de condiția de descărcare prevăzută în contract.

Locul de descărcare este dana prevăzută în contract, iar dacă nu este o asemenea prevedere, beneficiarii mărfurilor vor alege dana cea mai convenabilă sau cea liberă de acord cu organele portuare.

Dacă nu i s-a comunicat comandantului o anumită dană și nava a ancorat la o dană proprie pentru operațiunile de descărcare a mărfii respective, nu poate fi obligat să descarce la o altă dană.

Schimbarea danei de descărcare se poate face cu acordul comandantului navei și în schimbul plății cheltuielilor de acostare.

Dacă primitorii mărfii doresc ca mărfurile să se descarce la mai multe dane, vor suporta cheltuielile de deplasare și acostare a navei la danele respective, iar timpul necesar acestor deplasări va intra în calculul timpului de stalii.

Pentru a putea pretinde marfa, beneficiarul trebuie să prezinte comandantului navei originalul conocamentului primit de la banca ce efectuează plățile pentru primirea mărfii.

La terminarea descărcării fiecărei partizi de marfă, șeful stivuior semnează de primirea mărfurilor pe copia conocamentului pe care o deține comandantul navei.

Semnătura dată pe conosament poate fi însoțită de obiecțiuni referitoare la starea mărfii, a amnalajului, numărul coletelor, etc. Lipsa unor asemenea obiecțiuni creează prezumția că marfa primită corespunde din toate punctele de vedere, atât cantitativ cât și calitativ.

Pe baza rapoartelor zilnice de descărcare, la sfârșitul operațiunilor, comandantul navei sau agentul acestuia întocmește cargo-raportul în care se va menționa denumirea navei, sortimentele de mărfuri descărcate, cantitatea și eventualele lipsuri cantitative și calitative.

În cazul în care se constată unele lipsuri calitative sau cantitative la mărfurile primite, destinatarul mărfii va întocmi un protest pe care-l va înainta comandantului sau armatorului, prin agentul acestuia.

Protestul, cargo-raportul și procesul verbal constatator al lipsurilor cantitative sau calitative constituie probele cu care se vor dovedi în instanța de judecată pretențiile la despăgubiri împotriva armatorului.

În practica instanțelor noastre s-a stabilit că dacă preluarea mărfii la transport s-a făcut prin cântărire, numai această modalitate de determinare este certă și trebuie luată în considerare la eliberare, în vederea stabilirii răspunderii armatorului. În speță, primirea la transport a unei cantități de porumb s-a făcut prin determinarea greutateii de bază de pescaj, iar la destinație prin cântărire. Rezultând o diferență în minus, instanța luând în considerare că numai determinarea prin cântărire este certă, a considerat justificat refuzul beneficiarului de a plăti cantitatea lipsă de porumb.

Dreptul la acțiunea beneficiarilor de transport, cât și al companiilor de transport împotriva acestora, trebuie exercitat înăuntrul termenului de prescripție stabilit de lege.

Astfel, prin acțiunea introdusă de un armator străin, s-a cerut obligarea unei persoane juridice române la plata unui navlu suplimentar. Instanța a reținut că ultimul voiaj a avut loc în septembrie 1981, acțiunea a fost introdusă în iunie 1984, iar termenul de prescripție aplicabil nu este cel general, de 3 ani, prevăzut de art. 3 din Decretul nr. 167/1958, ci potrivit art. 26 din același decret, este aplicabil termenul de un an prevăzut de art. 954 Cod comercial. Instanța a respins și apărarea apelantului-recurent, în sensul că termenul de un an stabilit de art. 954 Cod comercial, este aplicabil numai în acțiunile îndreptate împotriva căraușului, de vreme ce textul nu cuprinde o destinație în acest sens, el referindu-se generic, acțiunile rezultate din

contractul de închiriere al unui vas se prescriu prin trecerea unui an de la împlinirea călătoriilor.²⁴

CAPITOLUL VI

CĂLĂTORIA NAVEI ȘI AVARIILE COMUNE

²⁴ Decizia civilă nr. 4/1985, în R. R.D., nr. 12/1986, pp. 66-67. Decizia civilă nr. 4/1985, în R.R.D., nr. 5/1986, p. 74. O. Căpățână, B. Ștefănescu, "Tratat de drept al comerțului internațional", Editura Academiei, București, 1985, pp.169-171.

Prin avarie se înțeleg pagubele sau cheltuielile extraordinare pe care le poate suporta în cursul voiajului pe mare încărcătura sau navlul, cauzate de evenimente, accidente sau fapte neobișnuite, care nu puteau fi nici prevăzute, nici preîntâmpinate de către prepușii armatorului.

Instituția avariilor comune a fost cunoscută din timpuri îndepărtate. În dreptul roman, avariile erau reglementate prin *lex Rhodia jactu*, care reprezintă o culegere a uzurilor observate la navigatorii din insula Rhodos.

În cazul producerii unor avarii comune în cursul expediției maritime, obligația de a contribui la repararea lor revenea atât armatorului cât și proprietarului mărfii.

În evul mediu, instituția avariilor comune a fost prevăzută în Consulatul mării, care înmănușează uzuril porturilor din Marea Mediterană, apoi o găsim în Ordonanța franceză asupra comerțului maritim din 1681, de unde a fost preluată de Codul comercial francez din 1807 și de celelalte coduri care au apărut ulterior.

Apariția împrejurării cauzatoare de pagube și cheltuieli extraordinare și neprevăzute se datorează unui eveniment maritim apărut în timpul voiajului navei, acoperirea acestor cheltuieli urmând a fi făcută, după caz, de părțile interesate din expediția maritimă sau numai de o singură parte.

Conform dispozițiilor Codului comercial, avariile sunt de două feluri:

- a. comune sau generale (art. 655, alin. 1);
- b. particulare sau simple (art. 658, alin. 1).

În ceea ce privesc avariile comune, legiuitorul folosește impropriu termenul de "comune", deoarece nu avaria poate fi considerată ca fiind comună, ci contribuția părților interesate la acoperirea cheltuielilor este comună.²⁵

Spre deosebire de avaria comună, avaria particulară presupune ca pierderea sau cheltuiala necesară să fie suportată de partea care a suferit-o, fără a fi antrenată contribuția celor interesați în expediția maritimă respectivă.

În domeniul avariilor comune sunt aplicabile în funcție de convenția părților interesate în călătoria navei, prevederile Convenției Națiunilor Unite asupra transporturilor pe mare din 1978, Regulile de la York-Anvers din 1950, cât și legislațiile naționale. În țara noastră sunt aplicate în contractele de transport maritim și dispozițiile Codului comercial român din 1887.²⁶

Pentru a cunoaște care sunt reglementările aplicabile în această materie, în practica transporturilor maritime internaționale se obișnuiește ca

²⁵ P.I. Demetrescu, "Contractul de transport", Editura Didactică și Pedagogică, București 1962.

²⁶ Art. 654 - 657 din Codul Comercial român.

părțile să facă mențiunea necesară în contractul de navlosire, în conosament sau polița de asigurare.

Prin avarie comună se înțeleg pagubele sau cheltuielile extraordinare, voluntare și raționale făcute în cursul călătoriei în legătură cu încărcătura sau nava, determinate de evenimente excepționale proprii navigației maritime, pentru a salva de la un pericol comun nava, încărcătura și navlul și la a căror acoperire contribuie toți cei interesați în expediția maritimă.

Pentru a fi în prezența unei avarii comune, trebuie îndeplinite următoarele condiții:

1. să existe un pericol grav, actul care amenință nava sau încărcătura;
2. sacrificiul (cheltuiala extraordinară) trebuie să fie făcută în mod conștient, adică, pentru a preîntâmpina o pagubă mai mare, care amenință nava și încărcătura;
3. pericolul care amenință nava și încărcătura și care impune sacrificiul, trebuie să fie determinat de împrejurări excepționale ce nu sunt proprii unei navigații normale;
4. între actul deliberat de avarie comună și pagubele sau cheltuielile extraordinare trebuie să existe o legătură cauzală directă.

Codul Ccomercial român reglementează în art. 655 diversele cazuri de avarie comună cum sunt: eșuarea voluntară a navei, apărarea navei de incendiu sau inundație, forțarea mașinilor, folosirea mărfurilor drept combustibil, etc.

În ceea ce privește contribuția la acoperirea avariilor comune, sunt aplicabile următoarele reguli:

1. dacă nava face sacrificii în interesul general al navloantului și al proprietarilor mărfurilor, la despăgubire contribuie încărcătura;
2. dacă încărcătura face sacrificii, nava trebuie să contribuie la repararea pagubelor suferite de încărcătură;
3. în cazul în care fac sacrificii și nava și încărcătura, la despăgubire contribuie în anumite proporții nava, încărcătura și navlul.

Lichidarea avariilor comune are loc pe cale amiabilă sau pe cale judecătorească și după o anumită procedură.

Împărțirea proporțională a avariilor comune între părțile care au beneficiat de sacrificiul făcut, (proprietarul navei cu nava și navlul și proprietarul mărfurilor, cu valoarea acestora) poartă denumirea de "contribuție".

În privința determinării despăgubirilor ce se cuvin se procedează la formarea a două mase: masa activă și masa pasivă.

Masa activă cuprinde daunele suferite de navă sau încărcătură. În privința daunelor de navă, navlosantul are dreptul să pretindă sumele ecesare

pentru repararea și punerea navei în stare de navigabilitate, cât și pentru înlocuirea aparatului, instrumentelor și accesoriilor navei.

Înc eea ce privește paguele suferite de încărcătură, acestea se referă la pierderea sau deteriorarea și la cheltuielile ocazionate de lichidarea avariilor. Daunele pretinse de proprietarul mărfurilor, se determină după prețul existent pe piață în ziua sosirii navei în portul de destinație sau în portul de refugiu.

Masa pasivă cuprinde bunurile cărora le-a profitat sacrificiul comun și anume: nava, încărcătura și navlul, care vor suporta în comun contribuția stabilită pentru fiecare în parte în vederea lichidării active.

Potrivit art. 659, alin. 2 din Codul Comercial, nava și navlul contribuie cu jumătate din valoarea lor. În calculul masei pasive se are în vedere valoarea pe care o are nava în portul de destinație sau de refugiu sau prețul la care ar putea fi vândută. La valoarea navei se adaugă și valoarea accesoriilor navei în măsura în care au profitat și ele de sacrificiul făcut. Potrivit art. 667 din Codul Comercial, încărcătura salvată contribuie cu valoarea pe care o are în portul de destinație.

După ce s-au format cele două mase, se procedează la stabilirea contribuției proporționale a masei pasive pentru acoperirea masei active. De exemplu, dacă masa pasivă este în valoare de 2.000.000 dolari, iar valoarea masei active este de 100.000 dolari, fiecare element al masei pasive va contribui cu 5% din valoare sa.

Conform art. 526 din Codul Comercial, în cazul în care, în timpul voiajului navei se ivesc cheltuieli excepționale, calificate ca avarii comune, comandantul navei are obligația de a încheia un proces verbal constatator al evenimentelor, care va fi semnat de toți fruntașii echipajului și transcris în jurnalul de bord al navei.

Dacă nava română acostează într-un port străin, se va sesiza Consulatul român, iar dacă una din părți este o persoană juridică străină, se va sesiza instanța locală.

Comandantul navei, depune la căpitania portului "protestul de mare", prin intermediul agentului său. Căpitania portului îl verifică și numai dacă părțile nu cad de acord cu lichidarea avariei comune pe cale amiabilă, îl va înainta instanței competente.

Instanța sesizată numește experți-lichidatori, care întocmesc regulamentul avariei comune și-l supun omologării instanței.

Creanța navlosantului rezultată dintr-o avarie comună este garantată cu privilegiul pe care îl are asupra mărfurilor transportate, iar creanța proprietarilor mărfurilor este garantată cu privilegiul asupra navei.

Avariile particulare sau simple sunt consecința unor accidente de mare cum sunt: forța majoră, neglijența unor persoane care lovesc în anumite lucruri ce suferă sticăciuni sau privesc unele cheltuieli făcute în interesul unuia din cei interesați în expediție.

Ca exemplu de avarii particulare putem aminti: defectarea navei, un incendiu produs, o pierdere suferită prin întârzierea navei în călătorie, aruncarea în mare a unor animale bolnave de boli molipsitoare, etc.

Avaria particulară urmează a fi suportată de partea din expediția maritimă care a suferit-o.

CAPITOLUL VII

REGLEMENTAREA RĂSPUNDERII PRIN CONVENȚIA NAȚIUNILOR UNITE PRIVIND TRANSPORTURILE PE MARE DIN 1978

Prin această Convenție, se reglementează: răspunderea căraușului și limitele răspunderii sale; răspunderea încărcătorului; căile de valorificare a pretențiilor în caz de pierdere, avarie sau întârziere; prescrierea dreptului la acțiune și competența soluționării litigiilor.

Căraușul este răspunzător de prejudiciile rezultate din pierderea sau avariile produse mărfurilor, precum și pentru întârzierea în livrarea mărfurilor.

Mărfurile se consideră pierdute dacă nu au fost livrate în termen de 60 de zile consecutive de la expirarea termenului de livrare, iar întârzierea în livrare este atunci când mărfurile nu au fost eliberate la destinație, în termenul stipulat de părți sau în lipsa unui astfel de acord, într-un termen ce poate fi în mod rezonabil pretins unui cărauș diligent, având în vedere împrejurările de fapt.

Pentru pierderile sau avariile provocate mărfurilor sau pentru întârzierea cauzată de incendiu, răspunzător va fi căraușul, sau prepușilor săi ori aceștia nu au luat toate măsurile pentru a stinge, a evita sau limita consecințele lui.

În cazul transportului de animale vii, căraușul nu este răspunzător de pierderile, pagubele sau întârzierile rezultate din orice riscuri apărute în timpul transportului, doar dacă reclamantul nu va face dovada că pierderea, paguba sau întârzierea se datorează în totalitate sau în parte unei greșeli sau neglijenței căraușului sau prepușilor săi.

Căraușul nu este răspunzător, cu excepția cazurilor de avarie comună, când pierderea, avaria sau întârzierea au apărut ca urmare a măsurilor luate pentru salvarea vieții unor oameni sau pentru salvarea bunurilor pe mare.

Răspunderea căraușului pentru prejudiciul rezultat din pierderea sau avaria mărfurilor este limitată la o sumă echivalentă cu 885 de unități de cont²⁷ pe colet de greutate brută a mărfurilor pierdute sau avariate.

În cazul întârzierii livrării mărfurilor, răspunderea căraușului este limitată la o sumă echivalentă cu de două ori și jumătate valoarea navlului plătit pentru mărfurile întârziate, dar care nu va depăși navlul total plătit potrivit contractului de transport maritim de mărfuri.

Totalul despăgubirilor datorate de cărauș nu poate depăși limita stabilită în caz de pierdere sau avarie, adică 2,5 unități pe kilogram brut.

²⁷ Drept special de tragere, definit de F.M.I. și corespunde valorii de 55,5 miligrame aur la titlu de nouă sute miimi puritate.

În cazul transporturilor în containere sau palete, fiecare din aceste modalități de transport este considerată colet sau unitate de încărcătură prevăzută în conosament, urmând a se plăti în caz de pierdere sau avarie o despăgubire în limita a 885 de unități de cont.

Potrivit Convenției, cărașul și încărcătorul pot fixa, de comun acord, limite de răspundere superioare celor de mai sus.

Cazurile de exonerare și limitele răspunderii prevăzute în Convenție, se aplică în orice acțiune împotriva cărașului, în legătura cu pierderea sau avaria provocată mărfurilor, ce fac obiectul transportului maritim, sau pentru întârzierea în livrare, indiferent dacă acțiunea este întemeiată pe răspunderea contractuală sau delictuală.

Cărașul, un prepus sau un mandatar al său nu se poate prevala de limitarea răspunderii, dacă se dovedește că pierderea, avaria sau întârzierea livrării mărfurilor a rezultat dintr-o acțiune sau omisiune a sa, comisă fie cu intenția de a cauza pierderea, avaria sau întârzierea, fie prin asumarea riscului, cunoscând că asemenea pierdere, avarie sau întârziere ar putea să se producă.

Când executarea transportului în întregime sau în parte a fost încredințată unui căraș efectiv, indiferent dacă aceasta se prevede sau nu în contractul de transport maritim, cărașul inițial, ca parte în contract, rămâne răspunzător de întregul transport, conform prevederilor Convenției. De asemenea, prevederile Convenției care guvernează răspunderea cărașului, se aplică și cărașului efectiv pentru transportul efectuat de el.

Orice înțelegere prin care cărașul își asumă obligațiile ce nu-i revin sau renunță la drepturi care îi sunt conferite prin Convenție, este fără efect față de cărașul efectiv, care nu a fost de acord cu această înțelegere în mod expres și în scris. Indiferent dacă transportatorul efectiv a fost de acord cu această înțelegere, cărașul rămâne legat de obligațiile sau renunțările ce rezultă dintr-o asemenea înțelegere specială.

În cazul existenței unui căraș și a altui căraș efectiv, răspunderea lor este comună și solidară.

Suma totală a despăgubirilor datorate de căraș, de cărașul efectiv și de prepușii acestuia, nu poate depăși limitele răspunderii prevăzute în Convenție.

Încărcătorul nu este răspunzător de prejudiciul suferit de căraș sau cărașul efectiv, nici de variile suferite de navă, decât atunci când prejudiciul sau avaria au fost provocate din vina sau neglijența încărcătorului, a prepușilor sau mandatarilor acestuia.

Încărcătorul este răspunzător față de cărauș, pentru prejudiciul care rezultă din încărcarea mărfurilor periculoase, fără a-l informa pe cărauș despre aceasta și asupra precauțiilor ce trebuie luate.

Într-o asemenea situație, mărfurile periculoase pot fi descărcate în orice moment, distruse sau făcute inofensive, dupădupă împrejurări, fără plata vreunei despăgubiri.

Dacă destinatarul nu transmite căraușului o notificare scrisă de pierdere sau avarie cel mai târziu în prima zi lucrătoare care urmează zilei când mărfurile i-au fost predate de către cărauș, există prezumția, până la dovada contrară, că mărfurile au fost predate așa cum sunt descrise în documentul de transport, adică în bune condiții.

Când pierderea sau avaria nu sunt aparente, notificarea se poate face în termen de 15 zile consecutive, începând din ziua în care mărfurile au fost predate destinatarului.

Dacă starea mărfurilor, în momentul eliberării lor destinatarului, a făcut obiectul unei inspecții comune între părți, notificarea scrisă scrisă pentru pierdere sau avarie nu mai este necesară.

În caz de pierdere sau avarie, sigură sau prezumată, căraușul și destinatarul trebuie să-și acorde reciproc toate facilitățile pentru a proceda la inspectarea mărfurilor și la verificarea numărului de colete.

Căraușul nu datorează despăgubiri pentru prejudiciul rezultat din întârzierea la livrare, dacă notificarea scrisă nu s-a făcut în termen de 60 de zile consecutive, începând cu ziua în care mărfurile au fost primite de către destinatar.

Dacă o notificare de pierdere sau avarie nu a fost dată în scris de către cărauș încărcătorului în termen de 9 zile consecutive după ziua cea mai îndepărtată dintre cele care urmează zilei în care s-a produs pierderea sau avaria se consideră până la dovada contrară, că navlosantul nu a suportat nici o pierdere sau avarie datorată unei greșeli sau neglijențe a încărcătorului, a prepușilor sau mandatarilor săi.

În privința prescrierii dreptului la acțiune, referitoare la transportul mărfurilor pe mare, prin Convenția din 1978, se stabilește că orice acțiune se prescrie, dacă nici o acțiune judiciară sau arbitrară nu a fost introdusă în termen de 2 ani.

Termenul de prescripție începe să curgă din ziua în care căraușul a predat mărfurile sau o parte a acestora ori în cazurile când mărfurile nu au fost predate, începând din ultima zi în care ar fi trebuit să fie predate.

Ziua din care începe să curgă termenul de prescripție, nu se include în acest termen.

Partea căreia îi este adresată o reclamație, poate, în timpul termenului de prescripție, să prelungească acest termen printr-o reclamație scrisă, adresată pârâtului. Termenul poate fi prelungit din nou prin una sau mai multe declarații.

O acțiune recursorie a unei părți, ținută răspunzătoare, poate fi exercitată chiar și după expirarea termenului de prescripție, dacă a fost exercitată în termenul fixat de legea statului în care a început procedura. Totuși, acest termen nu va putea fi mai mic de 90 de zile, începând din ziua când partea ce introduce acțiunea recursorie, a rezolvat reclamația sau a primit comunicarea hotărârii.

În ceea ce privește competența soluționării litigiilor rezultate prin îndeplinirea necorespunzătoare sau neîndeplinirea obligațiilor rezultate din contractul de transport naval de mărfuri, conform art. 21 din Convenție, reclamantul poate, la opțiunea sa, să înainteze o acțiune în fața unui tribunal care este competent în conformitate cu legea statului în care este situat și sub jurisdicția căruia se află unul dintre locurile sau porturile ce urmează:

1. sediul principal al pârâtului sau în lipsa, domiciliul său obișnuit;
2. locul unde s-a încheiat contractul, cu condiția ca pârâtul să aibă acolo un sediu, o sucursală sau o agenție prin care s-a încheiat contractul;
3. portul de încărcare sau cel de descărcare;
4. orice alt loc desemnat în acest scop în contractul de transport maritim.

O acțiune poate fi introdusă în fața tribunalelor din orice port sau loc dintr-un stat contractant, în care nava care efectuează transportul sau orice altă navă aparținând aceluiași proprietar, a fost sechestrată în conformitate cu regulile ce se aplică conform legislației acestui stat și cele ale dreptului internațional, caz în care, la cererea pârâtului, reclamantul trebuie să aducă acțiune, la alegerea sa, în fața uneia dintre jurisdicțiile prevăzute de art. 1 din Convenție, pentru ca acesta să statueze asupra cererii, însă pârâtul trebuie să depună în prealabil o garanție pentru asigurarea plății oricăror sume ce ar putea fi adjudecată reclamantului. Tribunalul din portul sau locul sechestrării navei va decide dacă și în ce măsură garanția depusă de pârât este suficientă.

Prin art. 21 din Convenție, se reglementează că odată ce o acțiune a fost intentată în fața unui tribunal competent sau când o hotărâre a fost pronunțată de un asemenea tribunal, nici o altă acțiune nu mai poate fi începută între aceleași părți și întemeiată pe aceeași cauză, decât dacă hotărârea tribunalului în fața căruia a fost introdusă prima acțiune nu este executorie în țara în care se angajează noua procedură.

Orice înțelegere între părți privind alegerea forului, încheiată după nașterea unui litigiu născut din contractul de transport rămâne valabilă.

Conform prevederilor Convenției, părțile pot recurge pentru soluționarea litigiului, la arbitraj. Astfel, potrivit art. 22 din Convenție, părțile pot prevedea printr-o înțelegere, că orice litigiu privind transportul mărfurilor, va fi soluționat pe calea arbitrajului.

Când un contract Ch./P. conține o dispoziție prin care se prevede că litigiile ce pot apărea vor fi soluționate pe calea arbitrajului și dacă conosamentul emis în conformitate cu acest contract, nu specifică printr-o clauză expresă că această dispoziție este obligatorie pentru deținătorul conosamentului, căraușul nu poate invoca această dispoziție față de un deținător de bună credință al conosamentului.

În soluționarea litigiului, arbitrajul sau tribunalul aplică regulile prezentei Convenții, iar procedura este cea a forului sesizat.

Conform art. 23 din Convenție, orice clauză dintr-un contract de transport maritim, dintr-un conosament sau oricare alt document care face dovada contractului de transport, este nulă în cazul în care derogă, direct sau indirect, de la prevederile Convenției, cu excepția clauzei prin care căraușul își asumă o responsabilitate și obligații mai mari decât cele prevăzute în Convenție.

Orice conosament sau document care face dovada unui contract de transport maritim, trebuie să conțină o mențiune din care să rezulte că transportul este supus prevederilor Convenției, care anulează orice clauză ce derogă de la prevederile Convenției în detrimentul încărcătorului sau primitivului.

Nu sunt aplicabile prevederile Convenției în cazul pierderii, avarierii sau întârzierii eliberării bagajelor pentru care căraușul este răspunzător în virtutea unei convenții internaționale sau a legislației naționale, referitoare la transportul pasagerilor și bagajelor lor pe mare.

Convenția din 1978, nu afectează drepturile sau obligațiile căraușului, ale căraușului efectiv și ale prepușilor și mandatarilor rezultând din convenții internaționale sau din legislația națională privind limitarea răspunderii proprietarilor de nave maritime.

În această materie, părțile pot stabili să le fie aplicabile și prevederile altor convenții internaționale, cum sunt: "Regulile de la Haga" din 1922, care sancționează înțelegerea realizată de "International Law Association", cu privire la exonerarea de răspundere a armatorilor; Convenția de la Londra din 1922; Conferința Internațională de la Bruxelles din 1924; Regulile York Anvers din 1954.

CAPITOLUL VIII

LIMITAREA RĂSPUNDERII PROPRIETARILOR DE NAVE

Limitarea răspunderii proprietarilor de nave, sub forma abandonului navei și a navlului, este reglementată pentru prima oară în art. 2 din Ordonanța franceză asupra comerțului maritim din 1681, de unde a fost preluată de Codul Comercial francez din 1807 și prin intermediul Codului Comercial italian din 1822, de Codul Comercial român din 1887.

În practica transporturilor maritime, sunt aplicabile mai multe sisteme privind limitarea răspunderii proprietarilor de nave.

1. Sistemul abandonului navei, potrivit căruia proprietarul navei, conform regulilor generale stabilite prin art. 998 Cod Civil, este obligat să acopere prejudiciul cauzat cu întregul său patrimoniu prezent și viitor.

Prin art. 501 din Codul Comercial, în anumite cazuri, se acordă facultatea proprietarului navei ca pentru a se elibera obligația de a face plata anumitor datorii, să renunțe în favoarea creditorilor respectivi la drepturile sale asupra navei și creanțele sale asupra navlului.

Prin urmare, sistemul abandonului navei constă în declarația de voință a proprietarului navei de a despărți patrimoniul naval de patrimoniul său general, ceea ce are ca efect posibilitatea creditorilor gestiunii navale de a se putea îndestula în creanțele lor în limita valorii navei și a navlului.

Așa cum s-a subliniat în literatura de specialitate, dacă echitatea sistemului răspunderii limitate nu a fost contestată, în condițiile actuale, când valoarea navelor este foarte mare, împărțirea patrimoniului general în patrimoniu naval și restul patrimoniului cu consecința abandonului navei este criticată atât din punct de vedere al intereselor proprietarului, cât și din cel al creditorilor săi.

Abandonul navei este permis în cazurile privind obligațiile născute în sarcina proprietarului din faptele ilicite ale comandantului și echipajul naval sau din obligațiile izvorâte din actele încheiate de comandant în timpul călătoriei pentru necesitățile navei și continuarea cursei.

Proprietarul armator nu beneficiază de limitarea răspunderii și abandonul navei și nu este admisibil când datoria pe care trebuie să o acopere este rezultatul faptelor sau omisiunilor, personale sau ale prepușilor săi, care nu fac parte din echipajul navei în cauză.

2. Un alt sistem este reglementat prin legislația engleză și constă în limitarea datoriei la care este obligat proprietarul navei printr-un criteriu tarifar.

Potrivit acestui sistem, în scopul acoperirii datoriilor cauzate prin faptele ilicite ale comandantului și echipajului sau din actele încheiate de comandant în timpul călătoriei, în folosul navei, proprietarul este obligat să

plătească creditorilor o sumă fixă, în limita a opt lire sterline pentru fiecare tonă registru brut a navei.

În cazul în care armatorul proprietar urmează să plătească despăgubiri unor persoane cărora le-au fost cauzate leziuni corporale, sau să despăgubească moștenitorii celor decedați, despăgubirile vor fi plătite în limita unui fond constituit prin plata a șapte lire sterline pentru fiecare tonă registru.

3. Pentru obligațiile prevăzute prin art. 486 din Codul Comercial german din 1900, se stabilește sistemul răspunderii reale, care constă în răspunderea proprietarului armator cu "nava și navlul". Din prețul obținut, creditorii urmează să fie satisfăcuți proporțional cu valoarea creanței, deci au un drept de preferință față de ceilalți creditori ai debitorului.

4. În sistemul nord-american, răspunderea proprietarului armator se limitează la valoarea navei și a navlului, iar potrivit Codului Navigației comerciale din fosta Uniune Sovietică, răspunderea este limitată la valoarea navei și a navlului la care se adaugă despăgubirile ce i se cuvin navei dintr-o avarie comună.

5. În afara acestor sisteme de limitare a răspunderii proprietarilor armatori, reglementate prin legislațiile naționale, prin Convenția Internațională de la Bruxelles din 25 august 1924, s-a încercat o regelementare care ține seama de toate sistemele prezentate mai înainte.

Din modul în care se reglementează limitarea răspunderii, rezultă că la baza acestei Convenții stau următoarele principii: al răspunderii forfetare; al răspunderii limitate până la concurența valorii navei, a navlului și a accesoriilor navei; al despăgubirilor speciale pentru caz de deces sau leziuni corporale; al despăgubirii în valută, cu posibilitatea convertirii în monedă națională.

A. Răspunderea proprietarului armator în limita sumei de opt lire sterline pentru fiecare tonă registru brut are loc pentru:

a. daunele pricinuite terților pe uscat sau pe apă, prin faptele culpabile ale comandantului sau echipajului;

b. daunele pricinuite încărcăturii primite de comandant la transport și aflată la bord;

c. obligațiile rezultate din conosamente;

d. daunele pricinuite de o culpă nautică comisă în executarea contractului de transport;

e. obligația de a ridica epava navei scufundate.

B. Proprietarul navei răspunde până la concurența valorii navei, împreună cu navlul și accesoriile navei pentru:

a. remunerațiile de asistență și salvare;

- b. partea contributivă ce cade în sarcina sa în caz de avarie comună;
- c. obligațiile rezultate din contractele încheiate de comandant în afara portului de origine al navei, pentru nevoile navei și continuarea călătoriei.

C. În caz de deces sau leziuni corporale, despăgubirile se vor plăti din fondul alcătuit special din șapte lire sterline pentru fiecare tonă registru brut, despăgubiri ce se vor acorda, după caz, victimelor sau urmașilor acestora.

D. Proprietarul navei nu va beneficia de limitarea răspunderii, fiind ținut să răspundă nelimitat pentru:

- a. obligațiile rezultate din faptele sau culpa proprie;
- b. obligațiile rezultate din contractele încheiate de comandantul navei, în afara portului de origine al navei, cu condiția ca proprietarul să le fi notificat sau autorizat;
- c. obligațiile proprietarului rezultate din contractele de muncă ale membrilor echipajului.

CAPITOLUL IX

VÂNZĂRI MARITIME. REGULILE INCOTERMS

Toate livrările de mărfuri în cadrul comerțului internațional, care urmează să fie transportate pe mare, sunt executate în temeiul unor contracte de vânzare-cumpărare. În care pot fi inserate clauzele care au legătură cu contractul de transport naval.

Prin aceste clauze, se stabilesc obligațiile părților referitoare la încărcarea mărfurilor pe navă, încheierea contractului de transport, plata navlului, asigurarea mărfurilor.

În acest scop, în anul 1928, au fost elaborate la Varșovia unele reguli care au fost revizuite în anurile 1932 la Oxford, ulterior fiind cunoscute sub denumirea de Regulile Varșovia - Oxford.

Camera de Comerț Internațional de la Paris, întrunită la Viena în mai 1953, a elaborat unele reguli pentru vânzările maritime, cunoscute sub denumirea de "Regulile INCOTERMS", prin revizuirea și redactarea sub o nouă formă a regulilor din 1936.

Adoptarea acestor reguli are drept scop facilitarea desfășurării comerțului internațional, fără a avea caracter imperativ. Deci, Regulile INCOTERMS nu sunt un acord internațional care să fi fost ratificat de statele naționale. Ele sunt supuse liberului acord și pot fi completate sau evitate în măsura în care conțin prevederi contrare intereselor lor.

Importanța Regulilor INCOTERMS, constă în faptul că prin aplicare se evită în mare măsură litigiile și garantează aplicarea unor norme unitare.

Părțile contractante au libertatea de a modifica sau completa Regulile INCOTERMS, prin clauze contractuale, atunci când consideră necesar. Aceste reguli reglementează numai contractul de comerț exterior și nu contractul de transport naval.

Prin urmare, este necesară precizarea independenței absolute a contractului de transport maritim în raport cu clauzele contractului de comerț exterior. Totuși, de exemplu, dacă conform contractului de vânzare-cumpărare, vânzătorul nu are obligația de a plăti navlul, dar încheie cu armatorul un contract de navlosire, el nu are dreptul să refuze plata navlului, pe baza obligației cumpărătorului din contractul comercial de a plăti navlul.

Părțile participante la contractul de transport maritim, sunt interesate în cunoașterea și aplicarea Regulilor INCOTERMS, deoarece unele dintre cheltuielile mijlocite sau nemijlocite aferente contractului de transport pot fi reglementate de aceste Reguli, cu atât mai mult dacă la acestea se adaugă și mențiunile specifice contractului de navlosire, cum sunt, de exemplu, *free in and out* sau *liner terms*.

Regulile INCOTERMS cuprind mai multe condiții de livrare și anume: ex works; franco vagon; F.A.S.; F.O.B.; C.I.F.; C and F; franco taxe

de transport; ex ship; ex quay; Enumerarea este făcută în ordinea creșterii obligațiilor vânzătorului.

Regulile nu tratează toate problemele juridice ale contractului comercial, ci se limitează la interpretarea conținutului fiecăreia din clauze.

În principal, Regulile INCOTERMS, tratează următoarele probleme:

1. Obligația de livrare a mărfurilor ce revin vânzătorului și obligația de preluare și de plată a cumpărătorului;

2. Trecerea, momentul și locul suportării cheltuielilor și a riscurilor;

3. Cheltuieli de ambalare;

4. Cheltuieli de protocol (cântărire, prelevare de mostre, etc.);

5. Obligația vânzătorului de avizare;

6. Încheierea contractului de transport și obținerea documentelor de livrare (licența de import-export, certificatul de origine, factura consulară, certificatul sanitar, veterinar și phyto sanitar, alte documente necesare tranzitului, documentele de expediere, precum și suportarea cheltuielilor de transport, taxe vamale, etc.);

7. Asigurarea ce apare numai la clauza C.I.F.

Nu toate aceste puncte sunt întâlnite la fiecare clauză: de exemplu, problema obținerii aprobării de export, nu este tratată acolo unde recepția mărfii de către cumpărător are loc în țara vânzătorului, iar problema obținerii aprobării de import nu este tratată în cazul livrării mărfii la destinația finală.

De asemenea, problema asigurării nu este tratată decât în cazul clauzei C.I.F., întrucât, în acest caz, ea reprezintă una din obligațiile cele mai importante ale vânzătorului.

Dintre clauzele noi incluse, se pot menționa:

a. obligația vânzătorului de a livra marfa conform contractului și obligația cumpărătorului de a prelua și plăti mărfurile livrate conform contractului;

b. obligația vânzătorului de a aviza despre expedierea mărfurilor;

c. obligația cu privire la obținerea aprobării de export și a plății taxelor de export;

d. prevederea cu privire la obținerea certificatului de origine;

e. obligația obținerii aprobării de import.

Regulile privind livrarea și preluarea sunt întâlnite aproape la toate clauzele, deci, astfel de prevederi nu sunt supuse de regulă interpretărilor.

9.1. CLAUZA EX WORKS

Clauza EX WORKS, denumită și FRANCO FABRICA, dă naștere la obligații pentru părțile contractante, adică atât pentru vânzător, cât și pentru cumpărător.

Vânzătorul are obligația să livreze mărfurile conform termenului din contractul de vânzare și la locul stabilit. Locul de livrare trebuie să facă posibilă încărcarea pe mijlocul de transport, iar cumpărătorul are obligația punerii la dispoziție a mijlocului de transport.

Expedierea mărfii la adresa indicată de cumpărător nu cade în sarcina vânzătorului. Chiar dacă acest lucru are loc, aceasta se datorează unei bunăvoințe speciale a vânzătorului, care nu constituie însă o obligație pentru el.

Vânzătorul trebuie să asigure pe cheltuiala sa, dacă este cazul, mabalajul necesar pentru a permite cumpărătorului să preia marfa. În cazul în care cumpărătorul unei părți de marfă contractate "ex works", intenționează să o expedieze pe cale maritimă, el trebuie fie să se îngrijească de o ambalare corespunzătoare transportului maritim, fi să încheie o înțelegere specială cu privire la ambalarea pentru transportul maritim.

Pentru vânzător, se mai nasc obligații de: avizare a cumpărătorului asupra datei când marfa este gata de expediere, suportare a cheltuielilor legate de operațiunile de verificare, cum ar fi verificarea calității, măsurarea, cântărirea, necesare pentru punerea mărfii la dispoziția cumpărătorului.

Vânzătorul suportă toate riscurile pe care le-ar putea suferi marfa și toate cheltuielile care sunt în sarcina sa până în momentul în care aceasta a fost pusă la dispoziția cumpărătorului, în termenele prevăzute în contract, cu condiția totuși ca marfa să fi individualizată corespunzător.

Cheltuielile de scoatere din magazie sunt în sarcina cumpărătorului. Marfa se pune la dispoziția cumpărătorului în interiorul magaziei.

Vânzătorul are obligația de a procura cumpărătorului, dacă acesta solicită, documentele necesare pentru export - import și tranzit. Obținerea acestor documente se face în contul și pe riscul cumpărătorului. Cumpărătorul este, deci, acela ce suportă riscurile determinate de expedierea documentelor.

La rândul său, cumpărătorul are obligația de a prelua mărfurile conform prevederilor contractului, la locul și data prevăzute și să plătească prețul prevăzut în contract.

El suportă toate cheltuielile și riscurile pe care le-ar putea avea marfa din momentul în care aceasta este pusă la dispoziția sa, cu condiția ca marfa să fi fost individualizată corespunzător, adică pusă deoparte sau identificată în orice fel ca fiind marfa care face obiectul contractului.

Cumpărătorul are obligația de a suporta orice taxă vamală și taxe de export eventuale, plata cheltuielilor suplimentare ocazionate de nepreluarea mărfii la timp, plata cheltuielilor pentru obținerea documentelor, inclusiv cheltuieli pentru certificatele de origine, licențele de export și taxele consulare.

9.2. CLAUZA F.A.S.

Clauza F.A.S. (Free along inside ship), denumită "Franco de-a lungul vasului", presupune pentru vânzător obligațiile de livrare a mărfii conform prevederilor contractului, la termen și la locul de încărcare din portul de încărcare și de avizare a cumpărătorului despre aceasta.

Livrarea F.A.S. trebuie să aibă loc în conformitate cu uzanța portuară. Această prevedere este importantă datorită posibilităților diferențiate de manipulare portuară.

Vânzătorul trebuie să acorde cumpărătorului, dacă acesta solicită, tot sprijinul său pentru obținerea licenței de export sau orice altă autorizație guvernamentală care ar putea să-i fie necesară la exportul mărfurilor, dar pe cheltuiala și riscurile cumpărătorului.

Vânzătorul suportă cheltuielile și riscurile până la depozitarea mărfii de-a lungul navei, inclusiv cheltuielile oricăror formalități pe care vânzătorul trebuie să le îndeplinească pentru a livra marfa de-a lungul vasului.

Acesta mai e obligat să furnizeze, pe cheltuiala sa, ambalajul corespunzător mărfii, exceptând cazul în care uzanțele comerciale prevăd expedierea mărfii fără ambalaj. Mai trebuie să furnizeze cumpărătorului, dacă acesta solicită și pe cheltuiala lui, certificatul de origine.

Vânzătorul are obligația de a suporta cheltuielile pentru operațiunile de verificare, ca verificarea greutății, măsurarea, cântărirea, necesare livrării mărfii de-a lungul vasului.

Vânzătorul mai are obligația de a furniza pe cheltuiala sa, documentul uzual care atestă livrarea mărfii de-a lungul vasului desemnat. Documentul nu trebuie să conțină mențiuni cu privire la lipsuri. Ceea ce are în vedere, când se vorbește în document, va fi diferit în funcție de porturile respective.

De asemenea, vânzătorul trebuie să acorde cumpărătorului, dacă acesta solicită și pe riscurile și cheltuiala lui, tot sprijinul pentru a obține celelalte documente de export, eliberate în țara de expediție sau de origine, cu excepția conosamentului și documentelor consulare.

Cumpărătorul are obligația să informeze vânzătorul în timp util asupra denumirii vasului, amplasării și datei de livrare către acesta. Cumpărătorul

trebuie să suporte toate cheltuielile care revin mărfii și toate riscurile din momentul în care aceasta este livrată efectiv de-l lungul vasului, în portul de încărcare convenit la data sau termenul stabilit și să plătească prețul contractual.

De asemenea, acesta trebuie să suporte și cheltuieli suplimentare ocazionate și toate riscurile care pot surveni mărfii, dacă vasul desemnat de către el nu s-a prezentat în timpul util, fie nu poate încărca marfa, fie nu poate termina încărcarea acesteia înainte de data convenită, din momentul în care vânzătorul a pus-o la dispoziția cumpărătorului, cu condiția totuși ca marfa să fie individualizată corespunzător.

Cumpărătorul este obligat să suporte cheltuielile suplimentare și riscurile în cazul ne dării la termen de dispoziții către vânzător.

Prin această clauză, vânzătorul se eliberează de orice risc legat de încărcarea mărfurilor pe nava și plata contrastaliilor.

Clauza F.A.S. este folosită și la livrări de-a lungul vaselor fluviale, la transbordare în alte vase fluviale.

9.3. CLAUZA F.O.B.

Clauza F.O.B. (Free on board), denumită "Franco la bord", adică "Liber la bord", presupune pentru vânzător obligația de livrare a mărfii conform prevederilor contractuale, furnizând orice atestare de conformitate cerută în contract. Livrarea mărfii se face la bordul navei și la timpul stabilit, din care cauză vânzătorul trebuie să avizeze cumpărătorul când marfa este gata de încărcare. Livrarea F.O.B, trebuie să aibă loc conform uzanțelor portului de încărcare. În practică, această avizare a cumpărătorului are loc, în majoritatea cazurilor, înăuntrul portului maritim, ca urmare a strânsei colaborări ce există între furnizorul și cumpărătorul F.O.B., în cursul executării unei livrări F.O.B.

Vânzătorul are obligația de a obține, pe cheltuiala și pe riscul său, licența de export sau orice altă autorizație guvernamentală, care ar putea fi necesară exportului mărfii.

Vânzătorul are și obligația de a suporta toate riscurile și cheltuielile care revin mărfii până în momentul în care aceasta a trecut efectiv bordul vasului, în portul de încărcare convenit, inclusiv orice taxă cerută pentru și în momentul exportului, precum și cheltuielile oricăror formalități pe care vânzătorul trebuie să le facă pentru a încărca marfa la bordul vasului.

Acesta trebuie să prevadă pe cheltuiala sa, ambalajul corespunzător mărfii, să suporte cheltuielile operațiunilor de verificare, cum ar fi verificarea calității, măsurării, cântării, necesare livrării mărfii.

De asemenea, vânzătorul are obligația de a furniza pe cheltuiala sa, documentul uzual care să ateste livrarea mărfii la bordului vasului desemnat, să furnizeze cumpărătorului, la cererea și pe cheltuiala acestuia din urmă, certificatul de origine.

Vânzătorul trebuie să acorde cumpărătorului, dacă acesta solicită și pe riscurile acestuia, tot sprijinul său pentru obținerea conocamentului și a documentelor necesare importului mărfii în țara de destinație și dacă va fi cazul pentru trecerea în tranzit printr-o țară terță.

Cumpărătorul, la rândul său, trebuie să încheie contractul de navlosire (de transport cu navele de linie). Acesta are obligația de a afecta un vas sau de a reține spațiul necesar la bordul unui vas, pe cheltuiala sa proprie și să avizeze vânzătorul din timp despre denumirea navei, portul, locul de încărcare și termenul când începe următoarea încărcare.

Cumpărătorul are obligația de a suporta cheltuielile și riscurile asupra mărfurilor din momentul în care ele au recut peste copastia navei, de a plăti navlul și de a suporta cheltuielile de conosament și pentru procurarea celorlalte documente.

Dacă vasul fie nu se prezintă la data convenită sau înaintea sfârșitului termenului convenit, fie nu poate încărca marfa sau termină încărcarea acesteia înaintea datei convenite, cumpărătorul trebuie să suporte toate cheltuielile suplimentare astfel ocazionate și toate riscurile pe care le-ar putea suferi nava începând cu data expirării termenului convenit, cu condiția totuși ca marfa să fie individualizată corespunzător.

Cumpărătorul trebuie să suporte toate cheltuielile și riscurile atunci când nava nu sosește la timp, adică înăuntrul termenului prevăzut sau dacă marfa nu poate fi preluată la timp sau nu mai poate fi preluată deloc, precum și atunci când nu comunică la timp numele și locul de încărcare al navei și data transbordării.

Prin clauza F.O.B., se materializează, de regulă, dorința cumpărătorului de a transporta mărfurile cumpărate cu navele de sub pavilionul țării lor. De aceea este recomandabil ca agenții economici de comerț exterior din țara noastră, să evite contractările F.O.B. la export și să le admită la import.

9.4. CLAUZA C AND F

Prin clauza C and F, adică "Cost and freight" (preț și navlu), vânzătorul are obligația de a livra marfa conform contractului de vânzare, să încheie pe cheltuiala sa contractul de navlosire sau să angajeze spațiul pe cont propriu, în cazul contractelor de transport cu navele de linie și să suporte cheltuielile de transport.

De asemenea, acesta trebuie să obțină pe cheltuiala și riscul său, licența de export sau orice altă autorizație guvernamentală care ar putea fi necesară la exportul mărfii. Mai trebuie să încarce marfa pe cheltuiala sa la bordul vasului în portul de îmbarcare la data sau în termenul convenit sau, fără alte indicații de acest fel, într-un termen rezonabil și să avizeze cumpărătorul pentru întârziere.

Vânzătorul are obligația de a suporta toate riscurile pe care le poate avea marfa până în momentul în care ea a trecut efectiv bordul vasului în portul de îmbarcare, de a suporta cheltuielile pentru operațiile de verificare necesare încărcării mărfii și toate taxele până la livrarea la bordul navei, precum și cheltuielile pentru formalitățile care trebuie făcute pentru încărcarea mărfii la bord.

Vânzătorul trebuie să furnizeze cumpărătorului, fără întârziere, pe cheltuiala cumpărătorului, un conosament curat și negociabil, pentru portul de destinație și de asemenea, certificatul de origine și factura mărfii expediate. Conosamentul trebuie să se refere la marfa vândută, să fie datat în termenul stabilit pentru încărcare și să prevadă livrarea la ordinul cumpărătorului sau reprezentantului acestuia.

Vânzătorul are obligația să prevadă, pe cheltuiala sa, ambalajul uzual al mărfii, cu excepția cazurilor în care se obișnuiește în comerțul mărfii respective, expedierea neambalată. El trebuie să acorde cumpărătorului tot concursul necesar, pe cheltuiala și riscurile acestuia, pentru obținerea documentelor pentru importul și tranzitul mărfii printr-o țară terță.

Cumpărătorul are obligația de a prelua documentele, dacă sunt conforme cu prevederile din contractul de vânzare și să plătească prețul contractual.

Acesta mai e obligat să primească marfa în portul de destinație convenit și să suporte, cu excepția navlului, toate cheltuielile care revin mărfii în timpul transportului pe mare, până la sosirea sa în portul de destinație, precum și cheltuielile de descărcare, inclusiv cheltuielile legate de transbordarea mărfii sau de punerea ei pe chei, cu excepția cazurilor când

aceste cheltuieli au fost cuprinse în navlu sau au fost percepute de către societatea de navigație în momentul plății navlului.

De asemenea, mai trebuie să suporte toate riscurile pe care le poate avea marfa din momentul în care a trecut efectiv bordul vasului în portul de încărcare, riscurile și cheltuielile suplimentare în cazul nerespectării termenului convenit pentru încărcare, să suporte cheltuielile de obținere și prețul certificatului de origine și al documentelor consulare și să suporte taxele vamale și a celor de import.

Cumpărătorul are obligația să obțină și să furnizeze, pe riscul și cheltuiela sa, licența sau permisul de import sau orice alt document de acest fel care ar putea avea nevoie pentru importul mărfii.

CLAUZA C.I.F.

Clauza C.I.F. (cost - insurance - freight), adică "preț, asigurare, navlu" presupune pentru vânzător și cumpărător aceleași obligații ca și la livrarea sub clauza C and F (Cost and freight), cu deosebirea că la clauza C.I.F., vânzătorului îi revine obligația suplimentară de a asigura marfa prin promovarea unei polițe de asigurare maritimă contra riscurilor transportului. Asigurarea trebuie să fie încheiată la un asigurator sau o societate de asigurare de bună reputație și trebuie să acopere prețul C.I.F. majorat cu 10%. Când este posibil, asigurarea trebuie făcută în moneda contractului.

Dacă nu există o precizare contrară, riscurile transportului nu vor cuprinde și riscurile speciale care sunt acoperite pentru anumite mărfuri sau pentru care cumpărătorul ar dori o protecție specială.

Printre acesre riscuri speciale asupra cărora părțile trebuie să cadă de acord în mod expres, se afșă: riscurile de furt, de curgere, de spargere, de contact cu alte mărfuri și alte riscuri specifice unor mărfuri. La cererea cumpărătorului, vânzătorul trebuie să furnizeze pe cheltuiela cumpărătorului, o asigurare contra riscurilor de război, dacă este posibil, în moneda contractului.

CAPITOLUL X

FRAUDA MARITIMĂ. ASPECTE TEORETICE ȘI PRACTICE ÎN COMERȚUL INTERNĂȚIONAL DE MĂRFURI

10.1 NOȚIUNE

Frauda maritimă este o formă negativă a "pirateriei" în comerțul internațional maritim, prin care o persoană, un grup de persoane sau o asociație, își înșală premeditat partenerii de afaceri, în scopul obținerii pe căi ilegale a unor bunuri materiale sau a unor mari sume de bani.

În zilele noastre, această formă de escrocherie în domeniul transporturilor maritime, a luat proporții îngrijorătoare, ținând seama de cuantumul pagubelor părților participante într-o expediție maritimă.

Din acest motiv, frauda maritimă este considerată o infracțiune deosebit de gravă, dat fiind faptul că unele nave sunt în final scufundate sau distruse prin incendiere, pentru a ascunde orice probă de fraudă, iar uneori au loc chiar pierderi de vieți omenești.

Comerțul internațional se poate desfășura numai în limitele unei înțelegeri între părți și ducerea la bun sfârșit a înțelegerii în mod corect, de către fiecare parte.

Pericolele și dificultățile neintenționate sau intenționate, rău voitoare, care stau în calea oricărei acțiuni de comerț, a determinat intervenția unor juriști și economiști cu multă experiență și capacitate, care în decursul vremurilor și în pas cu dezvoltarea comerțului, au elaborat o serie de convenții, pe baza uzanțelor existente, urmărindu-se netezirea drumului și îndepărtarea tuturor asperităților.

Prin aceste convenții, s-a urmărit rezolvarea celor trei probleme de principiu, care stau la baza unei înțelegeri de comerț maritim, și anume:

- stabilirea momentului când vânzătorul renunță la dreptul de proprietate asupra mărfurilor sale și preluarea acestui drept de către cumpărător;
- cine răspunde de asigurarea mărfurilor pe timpul tranzitului de la un proprietar la altul;
- cine are dreptul să reclame dacă mărfurile în cauză sunt deteriorate sau se pierd.

Fraudele maritime se comit în mai multe forme. Ele există când cineva, în mod intenționat, înșală pe altul cu fapte sau împrejurări în legătură cu activitatea maritimă, care dă posibilitatea să obțină mărfuri și

bani pe nedrept, și adesea implică folosirea de contracte comerciale și documente cum sunt: conosamente, contracte de transport și polițe de asigurare maritimă.

Deși lipsește o definiție general acceptată, denumirea este de obicei pentru a include orice act ilegal comis în legătură cu activitatea maritimă, chiar dacă actele nu implică în mod necesar fapte de ascundere, înșelătorie sau relatare greșită într-un mod tipic intenționat, care să constituie elementele fraudei într-un context legal. Astfel, faptele simple de furt, piraterie și barratery sunt în mod general incluse în termen.

Camera Internațională de Comerț, în "Ghidul Prevenirii Fraudelor Maritime", descrie fraudele maritime, că au loc când oricare din părțile implicate într-o tranzacție comercială internațională, fie că este cumpărător, vânzător, armator, navlositor, comandant de navă sau echipaj, asigurator, bancher, broker sau agent, reușește pe nedrept și ilegal, să obțină bani sau mărfuri de la o altă parte care, judecând după aspectul exterior își asumă obligații specifice comerțului, transportului și finanțelor, în asemenea cazuri, unele din părți acționează în înțelegere pentru a înșela pe alții.

10.2 CLASIFICAREA FRAUDELOR MARITIME

Există o clasificare a acestora în 6 mari categorii:

- fraude în documente;
- fraude în legătură cu contractul de navlosire (Ch./P.);
- fraude în legătură cu asigurările maritime;
- fraude privind deprecierea navelor;
- diverse fraude;
- piraterie.

10.2.1 FRAUDA ÎN DOCUMENTE (DOCUMENTARY FRAUDA)

Acest tip de fraudă se referă în primul rând la emiterea și eliberarea de conosamente care nu exprimă realitatea mărfurilor transportate sau se eliberează cu otul fictiv, fără ca mărfurile să existe în realitate.

Conosamentele sunt falsificate de vânzători necinstiți sau de "presupuși vânzători" care utilizează formularele de conosamente ale unor companii de navigație fictive. De aceeași manieră se falsifică cu mult mai ușor și celelalte documente cerute prin acreditivul bancar.

Conosamentul este apoi negociat, respectivul vânzător încasează prețul de vânzare al mărfurilor și după aceasta, dispăre de cele mai multe ori

fără urmă mulțumită unor aranjamente la fel de frauduloase și minuțios programate ca și falsificarea documentelor.

Conosamentele pentru mărfuri ce nu corespund cantitativ sau calitativ descrierii din aceste documente sau pentru măști care nu au existat și nu s-au încărcat pe vreo navă niciodată, sunt astfel vândute unor cumpărători de bună credință. Aceștia își dau seama de înșelătorie abia atunci când observă că au primit mai puțin și/sau mai prost decât cele pentru care au plătit ori că nava de transport nu mai sosește. Prima reacție este contactarea vânzătorului, dar acesta de cele mai multe ori a dispărut imediat după negocierea documentelor.

Condițiile care întrunite devin cele mai favorabile pentru producerea fraudei documentare, sunt:

- contracte de vânzare cif sau caf;
- plata prin acreditiv bancar;
- parteneri comerciali noi sau cu care nu s-a mai lucrat;
- armatorii și echipajul de regulă neimplicați;
- victimele tind să fie din țări în curs de dezvoltare;
- victimele nu au regres împotriva asiguratorilor sau cărașului.

Este știut faptul că, la negocierea documentelor și plata pe baza acreditivelor documentare, băncile verifică doar documentele de stare, fără a se angaja să stabilească dacă mărfurile există sau au fost încărcate.

Există și forme de fraudă documentară practicate de cumpărători. Astfel, defraudatorul poate obține eliberarea mărfurilor de către căraș pe baza unor scrisori de garanție și acte de identitate false. Când cumpărătorul autentic se prezintă cu conosamentul original, mărfurile sunt deja dispărute fără urmă, iar cărașul este ținut răspunzător pentru plata întregii contravalori a mărfurilor nelivrate.

O altă formă mai puțin frecventă de fraudă documentară o constituie falsificarea acreditivelor.

Falsificatorii, lucrând de regulă în combinație cu funcționarii de bancă, trimit vânzătorilor acreditive atât de bine concepute, încât nu sugerează nici o bănuială și îndeplinesc toate condițiile de formă ca și când ar veni exact de la banca înscrisă de el. Vânzătorul încarcă mărfurile și primește documentele, după care observă că acreditivul a fost fals sau încasează chiar prețul mărfurilor de la banca sa, care află că acreditivul a fost fals abia când documentele ajung la banca presupusă a fi deschis acreditivul.

10.2.2. FRAUDE ÎN LEGĂTURĂ CU CONTRACTUL DE TRANSPORT

Cele mai frecvente cazuri de acest gen se produc în legătură cu time charter. Navlositorii de rea credință angajează navele pe timp, încarcă mărfurile, încasează navlul și dispar fără a mai plăti chiria. Paguba rămâne în asemenea cazuri să fie împărțită între armatorul original și destinatarul mărfurilor, în proporții ce variază în raport de condițiile concrete.

O altă formă de fraudă ce poate fi încadrată la acest capitol, este legată de modificarea clauzei de plată a nivelului din conosamentele eliberate de comandant. Mulți armatori grijulii, impun condiția marcării conosamentelor cu clauza "freight collect" pentru a-și asigura posibilitatea exonerării dreptului de retenție asupra mărfurilor în caz de neplată a navlului. Încărcătorii de rea credință, adesea, împreună cu agenții armatorilor, modifică clauza în "freight prepaid", nu plătesc navlul și armatorul nu mai poate face nimic în portul de destinație pentru a-și valorifica drepturile contractuale.

Aceste situații sunt favorizate și de faptul că conosamentele se emit fără nici un fel de referire la contractele de transport respective.

Fraude în legătură cu contractul de transport sunt numeroase, dar dintre acestea exemplificăm doar câteva.

La data de 4 mai 1982, nava FALCIU a fost navlosită de firma CABBRO - Elveția, să transporte mărfuri generale pe ruta Anvers - Istanbul.

În urma contractului încheiat IEFM NAVROM a dat mandat agentului navlositor (parte străină), să semneze în numele comandantului navei punându-l pe acesta din urmă în imposibilitatea de a lua măsuri asigurătorii în ceea ce privește încasarea navlului și contrastaliilor.

Astfel, navlositorul - firma CABBRO, după terminarea operațiunilor de descărcare a mărfurilor nu a mai plătit navlul și contrastalii în valoare de 300.000 dolari, declarându-se falimentar.

În perioada 21 noiembrie 1984 - 25 decembrie 1984, navele IAȘI și BAI A MARE au fost succesiv angajate în cont străin pentru a transporta role de tablă din porturile Anvers la Trabzon - Turcia. Din cauza neinstruirii corespunzătoare a celor doi comandanți de pe nave, posibilitatea agentului navlositor (firma INCVITA - Belgia) să adauge în conosament obligația căraușului (IEFM NAVROM) să suporte și cheltuielile de transport a mărfii pe uscat de la Trabzon la Teheran (Iran), clauză ce nu era cuprinsă în contractul de navlosire.

Prin acest procedeu, IEFM NAVROM a fost prejudiciată cu suma de 937.000 dolari S.U.A.

Din cauza modului defectuos de încheiere a contractului de transport și neinstruirii corespunzătoare a comandantului navei SUCIDAVA (a părăsit portul Anvers cu destinația Beirut fără conosamente, motivându-se expedierea lor la Beirut pe cale aeriană) a dat posibilitatea agentului navlositor - firma SCOMEL să acționeze fraudulos, încredințând spre transport armament și muniție drept mărfuri generale. Firma SCOMEL, dând dispoziții în același timp ca nava să se îndrepte în portul SELATA, în loc de Beirut, unde armamentul și muniția au fost descărcate sub amenințarea armelor de către milițiile rivale în prezența lucrătorilor navali.

Comandantul armatei libaneze a intentat acțiunea împotriva firmei SCOMEL, care s-a declarat falimentară, pentru a nu plăti suma de 4.500.000 dolari S.U.A.. costul armamentului nepredat.

10.2.3. FRAUDE PRIN DEVIERE

În esență, acest tip de fraudă constă în furtul încărcăturii de către armator. Nava deviază în tranzit, spre o altă destinație, unde mărfurile sunt vândute în beneficiul armatorului. Ulterior, nava fie că este scufundată intenționat, fie că dispare printr-o schimbare a numelui proprietarului nominal și al țării de pavilion. Acest tip de fraudă este practicat în zone de război sau afectate de războaie ori tulburări civile, unde controlul autorităților asupra activității și navigației din porturi este mult mai slăbit și fraudă se poate realiza fără mare risc de intervenție din partea autorităților.

O formă a fraudei maritime, care capătă proporții, privește mărfuri adesea comandate și plătite de un cumpărător din lumea a treia, care, după ce au fost încărcate pe o navă cu destinația de livrare sunt derivate într-un port intermediar, unde se descarcă și se vând ca "surplus".

Dacă autorul afacerii este încărcătorul, el obține și prețul din cea de-a doua vânzare și este deci plătit de două ori pentru aceeași marfă. Dacă încărcătorul este cinstit, atunci partea vinovată poate fi armatorul, navlositorul sau comandantul ori toți în complicitate.

Pentru ascunderea fraudei, nava poate înceta să existe. Ea poate ajunge pe fundul mării sau poate să-și continue existența sub un alt nume și un nou pavilion. Un motiv din care acest tip de fraudă continuă să opereze nestingherit este legat de faptul că multe țări insistă ca întreprinderile comerciale să se asigure în țările respective așa încât pierderea să fie suportată de țara vicimă și nu de piața mondială a asigurărilor maritime.

Țara victimă care plătește de două ori prețul (o dată pentru marfă și apoi dauna din asigurări), rar dispune de posibilitatea de investigare și traducere în justiție a acestei forme de fraudă, ceea ce face viața mai ușoară pentru infractori.

10.2.4. FRAUDE ÎMPOTRIVA ASIGURĂTORILOR MARITIMI

Tipurile de fraudă care îi afectează pe asigurătorii maritimi sunt destul de variate. Multe fraude din această categorie se comit prin prezentarea în fals către asigurători a unui eveniment sau ascunderea altor fapte, cum ar fi declarea unei valori exagerate a bunurilor asigurate ori asigurarea unor nave sau mărfuri care nu există în realitate. Navele și mărfurile în cauză sunt apoi intenționat scufundate și declarate către asigurători ca pierdute în mod accidental. Uneori pierderea este doar simulată, după ce bunurile au fost în prealabil vândute de armatori. Pentru a putea respinge pretenția de despăgubire, asigurătorul trebuie să dovedească că scufundarea a fost făcută în mod intenționat și că armatorul a fost complice în această operațiune, sarcină adesea deosebit de grea sau chiar imposibilă.

Pe lângă scufundări regizate, fraudele de asigurare mai includ delcararea intenționată a unei cantități de marfă ca fiind încărcată pe o navă, pentru ca la descărcare să se găsească mai puțin și destinatarul să fie îndreptățit la o pretenție de despăgubire împotriva asigurătorului pentru diferența de calitate.

Alte tipuri de fraude la asigurările de mărfuri, se leagă de prezentarea către asigurători a unor pretenții de daune formulate pe baza rapoartelor de expertiză falsificate sau întocmite în mod nesincer de către unii experți. Astfel de fraude ajung adesea să se materializeze în final prin pierderea pentru armatori și cluburile acestora, deoarece asigurătorii cargo se redresează în mod aproape invariabil împotriva lor.

BIBLIOGRAFIE

- Alexa, C., Pencea, R., Transporturi, expediții, asigurări, Editura Didactică și Pedagogică, București, 1991.
- Anuarul statistic al României, 1991.
- Aspecte teoretice și practica privind fraudă maritimă în comerțul internațional de mărfuri, Comunicare, Procuratura județeană Constanța, 1987.
- Bibicescu, Gheorghe, Transportul de mărfuri pe mare în comerțul internațional, Editura Sport Turism, București, 1986.
- Căpățână, Octavian, Ștefănescu, Brândușa, Tratat de drept la comerțului internațional, Editura Academiei, București, 1985.
- Codul Civil
- Codul Comercial
- Codul Penal
- Cristoforeanu, E., Despre contractul de transport, partea I-a, București, 1925.
- Dumitrescu, P.I., Dreptul transporturilor, Contractul de transport, Editura Didactică și Pedagogică, București, 1962.
- Decretul Consiliului de Stat nr. 443/1972, privind navigația civilă.
- Fairplay International, din 9 ianuarie 1975.
- Filip, Gheorghe, Dreptul transporturilor, Casa de editură și presă Șansa SRL, București, 1996.
- H.C.M. nr. 40/1973, pentru aprobarea Regulamentului cuprinzând norme cu privire la navigația civilă.
- H.G. nr. 570/1991. Monitorul Oficial, partea I-a, 19 septembrie 1991.
- H.G. nr 43/1990, Monitorul Oficial nr. 13 din 21 ianuarie 1991.
- Holban, A., Transporturi, expediții și asigurări internaționale, A.S.E., București, 1974.
- Houssin, P., "Lecture - The point of view of the shipowner", Port of Le Havre Authority, IMO, 1994.
- Journal de la Marine Marchande, din 30 ianuarie 1975.
- Legea nr. 30/1978, privind combaterea contrabandei.
- Legea nr. 58/1990 a privatizării.
- Legea nr. 26/1990 privind Registrul Comerțului.

- Ordinul 308/18 octombrie 1994 al Ministrului Transporturilor, privind acordarea licențelor și autorizațiilor agenților economici care-și desfășoară activitatea în domeniul naval, M.C. partea I-a, nr. 295/1994.
- Popescu, Tudor, Dreptul comerțului internațional, Editura Didactică și Pedagogică, 1980.
- Preda, Constantin. Combaterea criminalității în transporturile feroviare, aeriene și navale, Teza de doctorat, Academia de Poliție, "Alexandru Ioan Cuza", Facultatea de Drept.
- Regulamentul pentru aplicarea Legii organizării muncii în porturi, publicat în M.O. nr. 282 din 2 decembrie 1931.
- Regulamentul Serviciului la bordul navelor maritime civile, Ministerul Transporturilor, 1986.
- Regulamentul Vamal (Decretul 337/1981).
- Revista de drept comercial nr. 7-8/1997, Editura Lumina Lex, București.
- Sboră, T., Tănase, Ghe., Economia, organizarea și planificarea transporturilor, Editura Didactică și Șerban, D., Pedagogică, București, 1979.
- Tribunalul Județean Constanța, Decizia civilă nr. 5/1992, în revista "Dreptul" nr. 12, 1992.
- Tribunalul Județean Constanța, Decizia civilă nr. 130/E/1986, în R.R.D., nr. 11, 1986.
- Tribunalul Suprem, Decizia nr. 24/E din 23 mai 1988, în R.R.D., nr. 6, 1989, pp. 55-58, în comentariu de Turianu C.

CUPRINS

INTORDUCERE

CAPITOLUL I

CONSIDERAȚII GENERALE

- 1.1. Obiectul și importanța activității de transport
- 1.2. Caracteristicile acitivității de transport
- 1.3. Noțiunea contractului de transport

CAPITOLUL II

LOCUL OCUPAT D ETRANSPORTUL NAVAL ÎN SISTEMUL UNITAR AL TRANSPORTURILOR

- 2.1. Caracteristici tehnice comerciale ale navelor
- 2.2. Organizarea transporturilor navale

CAPITOLUL III

NOȚIUNEA, NATURA ȘI FORMELE CONTRACTULUI DE TRANSPORT

CAPITOLUL IV

ÎNCHEIEREA CONTRACTULUI DE TRANSPORT NAVAL

- 4.1. Conosamentul (Bill of Lading)
- 4.2. Navlul și tariful-formele de manifestare a prețurilor pentru prestațiile de transport maritim
- 4.3. Organizarea pieței mondiale a navlurilor

CAPITOLUL V

OBLIGAȚIILE PĂRȚILOR REZULTATE DIN CONTRACTUL DE NAVLOSIRE

- 5.1. Obligațiile părților până la plecarea navei în cursă
 - 5.1.1. Pregătiri elementare în vederea încărcării mărfurilor pe navă
 - 5.1.2. Încărcarea mărfurilor pe navă și stivuirea acestora
- 5.2. Stalii, contrastalii, supercontrastalii și despatch money
 - 5.2.1. Despre stalii și calculul acestora
 - 5.2.2. Despre contrastalii și supercontrastalii
 - 5.2.3. Despatch money și calculul acestuia
 - 5.2.4. Principalele documente comerciale utilizate la calculul staliilor, contrastaliilor și al despatch money-ului

- 5.3. Obligațiile navlosantului în timpul călătoriei
- 5.4. Obligațiile la sosirea navei în portul de destinație

CAPITOLUL VI CĂLĂTORIA NAVEI ȘI AVARIILE COMUNE

CAPITOLUL VII REGLEMENTAREA RĂSPUNDERII PRIN CONVENȚIA NAȚIUNILOR UNITE PRIVIND TRANSPORTURILE PE MARE DIN 1978

CAPITOLUL VIII LIMITAREA RĂSPUNDERII PROPRIETARILOR DE NAVE

CAPITOLUL IX VÂNZĂRI MARITIME - REGULILE INCOTERMS

- 9.1. Clauza Ex Works
- 9.2. Clauza F.A.S.
- 9.3 Clauza F.O.B.
- 9.4. Clauza C and F
- 9.5 Clauza C.I.F.

CAPITOLUL X FRAUDA MARITIMĂ. ASPECTE EORETICE ȘI PRACTICE ÎN COMERȚUL INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI

- 10.1. Noțiune
- 10.2. Clasificarea fraudelor maritime
 - 10.2.1. Frauda în documente (documentary fraud)
 - 10.2.2. Fraude în legătură cu contractul de transport
 - 10.2.3. Fraude prin deviere
 - 10.2.4. Fraude împotriva asiguratorilor maritimi

BIBLIOGRAFIE