CONTRACTUL DE TRANSPORT RUTIER INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI

Alina AMBROS

The commercial exchanges are immposible without a good system of road, railway and naval transport that are well developed. This is why lots of important representatives of the world tried to focus their atention to set up a refined transport network.

The purpose of the thesis is to carry out a complex research of the international road freight contract through the dimensions of applicability and development on a global level, but especially in the practice of the Republic of Moldova, as well as elaboration of the recommendations for improvement of the national legislation and application as accurately as possible in practice of the international legislation in the field.

Schimburile comerciale sunt de neconceput fără un sistem de transport rutier, feroviar, maritim și aerian bine articulat. Din această cauză, reprezentanții cei mai autorizați ai lumii și-au concentrat atenția și eforturile în direcția constituirii unei rețele de transport internațional, a cărei infrastructură este în continuă perfecționare.

Contractul de transport internațional de mărfuri este un contract autonom, însă datorită ratei mari de export de mărfuri, este încheiat de cele mai multe ori în legătură cu contractul de vânzare-cumpărare. Vânzarea internațională de mărfuri este contractul cel mai des utilizat în comerțul internațional, iar fiindcă comercianții se află adesea în locuri sau chiar în țări diferite, este necesară și încheierea unui contract de transport. Astfel contractul de transport ocupă un loc foarte important în comerțul internațional.

Datorită poziției sale geografice și dezvoltării economice, Republica Moldova recurge în majoritatea cazurilor la transportul rutier de mărfuri. Pentru ca relațiile economice și rata exportului să sporească, este necesar ca să se constituie o rețea bine dezvoltată de transport internațional cu o bună infrastructură. De asemenea, o atenție sporită trebuie să se acorde și elaborării unor asemenea reglementări care să garanteze fluiditatea traficului și siguranța cât mai deplină a transportului de bunuri, prin asigurarea unor mijloace de securitate maximă.

Scopul lucrării constă în realizarea unei cercetări complexe a contractului internaţional de transport de mărfuri pe şosele prin dimensiunile aplicabilităţii şi dezvoltării la nivel mondial, dar în special în practica Republicii Moldova, precum şi elaborarea recomandărilor de perfecţionare a legislaţiei naţionale şi aplicarea cât mai corect în practică a legislaţiei internaţionale în domeniu.

Propunem următoarea definiţie a contractului rutier internaţional de mărfuri: contractul de transport internaţional de mărfuri este acel contract, în baza căruia cărăuşul profesionist (transportatorul) se obligă să transporte cu titlu oneros şi în termen determinat marfa predată de expeditor, punctul de plecare şi cel de sosire al mărfii fiind pe teritoriul a cel puţin două state diferite, să conserve marfa pe termenul transportului şi să o predea destinatarului, care poate fi însuşi expeditorul sau o terţă persoană.

Convenţia privind contractul de transport internaţional de mărfuri pe şosele de la Geneva [1] este cel mai important şi cel mai des utilizat act la nivel internaţional pe continentul european în domeniul dat. Convenţia se aplică oricărui tip de transport de mărfuri pe şosele, dacă locul primirii şi cel al predării mărfii sunt situate în state diferite, care cel puţin unul este parte la Convenţia de la Geneva (art.1 paragr.1).

În conformitate cu art.4, proba contractului se face prin scrisoarea de trăsură. Scrisoarea de trăsură are un rol *ad probationem*, şi nu ad *ad validitatem*. Scrisoarea de trăsură se întocmeşte în trei exemplare – unul se reţine de către expeditor, unul însoţeşte marfa şi este înmânată destinatarului, iar al treilea este reţinut de către cărăuş (art.1 paragr.5).

Convenţia de la Geneva stabileşte drepturile şi obligaţiile părţilor:

Obligaţiile expeditorului: obligaţia de ambalare a mărfii, obligaţia de predare a mărfii, obligaţia de a suporta cheltuielile de verificare a mărfii, obligaţia de a-l înştiinţa pe transportator asupra caracterului periculos al mărfii şi despre eventualele precauţii ce trebuie luate, obligaţia de a încărca marfa, obligaţia de a furniza documentele şi informaţiile necesare îndepliniri formalităţilor vamale şi a altor formalităţi, obligaţia de plată a preţului de transport.

Obligaţiile transportatorului: obligaţia de încărcare şi descărcare a mărfii din vehicul, obligaţia de verificare a mărfii, obligaţia de a transporta marfa în interiorul termenelor stipulate sau a unui termen

rezonabil, obligația de îndeplinire a formalităților vamale și a altor formalități, obligația de conservare a mărfii, obligația de predare a mărfii și a scrisorii de trăsură, obligația de a solicita instrucțiuni în cazul unor impedimente la transportare sau livrare.

Obligațiile destinatarului: destinatarul nu participă direct la încheierea contractului, totuși el devine parte a acestuia prin aderare. Astfel, destinatarul dispune de un șir de obligații și drepturi în conformitate cu contractul de transport internațional de mărfuri: obligația de a descărca marfa, obligația de plată a cheltuielilor aferente transportului, obligația de plată a rambursului menționat în scrisoarea de trăsură.

Convenția de la Geneva expune într-o manieră relevantă drepturile și obligațiile părților: expeditorului, transportatorului (cărăușului) și destinatarului. Din analiza făcută de noi prin prisma Convenției, obligațiile părților sunt corelative. Unele obligații și drepturi nu sunt prevăzute expres, însă pot fi deduse din conținutul prevederilor. Acest lucru nu este unul pozitiv, deoarece duce la crearea unor incertitudini și neclarități. Spre exemplu, în cadrul obligației ce ține de ambalarea mărfii, din conținutul Convenției nu reiese cine trebuie să ambaleze marfa, însă se prevede că în caz de deteriorare a mărfii din cauza necorespunderii și a calității proaste a ambalajului, va răspunde expeditorul. De asemenea, și obligația de încărcare a mărfii – Convenția nu stabilește cine va efectua încărcarea – expeditorul, destinatarul sau transportatorul. De regulă, părțile stabilesc cine va fi responsabil, iar în cazul în care nu au prevăzut, se va aplica legea statului pe teritoriul căruia are loc încărcarea mărfii. În practică deseori apar litigii din aceste incertitudini. Dispoziții speciale cu privire la plata prețului nu se conțin în Convenția de la Geneva, de aceea apare neclaritatea, cine achită prețul pentru transport – expeditorul sau destinatarul?! Luând în considerare că remunerarea transportatorului este una dintre obligațiile pe marginea căreia se ține practic întreg contractul internațional de transport, de aceea este destul de alogică lipsa acestei obligații expres stipulată în Convenție.

După părerea noastră, ar fi mai oportun de a prevedea obligațiile importante expres în Convenție, fără a fi necesară interpretarea și deducerea lor din cadrul altor norme.

***Referințe*:**

1. Convenția privind contractul de Transport Internațional de mărfuri pe șosele (CMR), adoptată la Geneva la 19 mai 1956, modificată prin Protocolul din 05 iunie 1978.

2. GRIBINCEA, L. *Dreptul comerțului internațional*. Chișinău: Reclama, 2014.

Recomandat
Lilia GRIBINCEA, dr., conf. univ.