DREPTURILE TRANSPORTATORULUI AUTO INTERNAȚIONAL LA TRANSPORTAREA CONTAINERELOR PESTE FRONTIERA VAMALĂ ȘI RĂSPUNDEREA PENTRU ÎNFĂPTUIREA EI

Sava MAIMESCU,
dr., conf. univ., USM
Anatol ISTRATE,
doctorand
USM

Summary
This article is related to the statute of the international road carrier allowed by the national state *authorities when carrying goods, loadings, objects, values on international road routes. In the article the authors point out the conditions provided by international conventions for international road carriers when carrying goods, loadings, values on international road routes. The article also relates to the international road carrier rights when carrying containers used for carrying goods, loadings, values over the state border of the national state*, also pointing out the forms of liability of the international road carrier. **Key-words**: *road carrier, internationally specialized road carrier, customs border, crossing the customs border, containers, international convention, legal liability, liability of the international road carrier.*

Atât sursele mass-media, cât și practica activității vamale a Republicii Moldova comunică faptul că unul din cel mai utilizat fel de transport la trecerea peste frontiera vamală a statului este transportul auto. Aplicarea transportului la transportarea mărfurilor, încărcăturilor, obiectelor, valorilor, bunurilor, inclusiv a pasagerilor pe șoselele naționale ale Republicii Moldova are loc în conformitate cu prevederile legii organice speciale cu privire la transporturi (Legea nr. 1194/1997, art.17). În cazul aplicării transportului auto la transportarea mărfurilor, încărcăturilor, obiectelor, valorilor pe șoselele auto internaționale, întreprinderile de transport auto acreditate în Republica Moldova în modul prevăzut de legislația națională cu dreptul de a efectua transporturile respective pe șoselele auto internaționale. La efectuarea transporturilor auto pe cale internațională a mărfurilor, încărcăturilor, obiectelor, valorilor, inclusiv a pasagerilor, transportatorul auto național se conduce de prevederile stricte ale convențiilor internaționale în domeniu, la care Republica Moldova este parte (Convenția 1968, art. 1, 4-6).

La transportarea nemijlocită a mărfurilor, încărcăturilor, obiectelor, valorilor de la expeditor la destinatar, transportatorul auto internațional se conduce de normele juridice legale ale Convenției internaționale CMR din 11 septembrie 1949 (Art. 1 din Convenția asupra circulației rutiere, semnată la 19 septembrie 1949 la Geneva) și, respectiv, ale Convenției internaționale CMR

din 11 septembrie 1956 (Art. 1 din Convenția internațională relativă la contractul de transport internațional al mărfurilor pe șosele (CMR), semnată la Geneva la 19 mai 1956, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 1318 din 2 martie 1993. Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 003 din 30 martie 1993), inclusiv ale Convenției TIR de la Geneva din 14 noiembrie 1974 (Art. 1 din Convenția vamală relativă la transportul internațional al mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR, semnată la 14 noiembrie 1975 la Geneva, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 1318-XII din 2 martie 1993. Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 3 din 26 mai 1993).

Reieșind din normele juridice internaționale prevăzute de convențiile internaționale în cauză, conducerea staff-ului general al statelor participante la Convenția CMR, inclusiv Convenția TIR, au elaborat actele normative naționale de aplicare a prevederilor Convenției CMR, a Convenției TIR, și anume regulamente de tip special, atât pentru aplicarea prevederilor Convenției CMR (Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 773 din 20 iunie 2016. Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 169-183 din 24 iunie 2016), cât și pentru aplicarea prevederilor Convenției TIR (Regulamentul cu privire la modul de aplicare a Convenției vamale relativ la transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetului TIR, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1086 din 25 noiembrie 1997. Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 86-87 din 5 decembrie 1997).

În regulamentele de tip special elaborate în scopul îndeplinirii prevederilor cerințelor Convenției internaționale CMR din 1956, ale Convenției internaționale TIR din 1975, autoritatea internațională a inclusiv normele juridice speciale, prin care conducătorii unităților de transport auto internațional, a mijlocului de transport auto internațional sunt obligați să respecte cu strictețe normele prescrise pe întreaga rută de transportare a mărfurilor de la expeditor la destinatar, inclusiv la circulația încăperilor marfare ale unităților de transport auto internaționale, ale mijloacelor de transport auto internaționale în stare deșartă.

Reglementările internaționale elaborate în domeniul transporturilor rutiere au ca scop principal ocrotirea transportatorilor și promovarea intereselor acestora vizavi de autoritatea vamală (Convenția TIR), precum și față de celelalte părți care participă la derularea unei operațiuni de transport rutier internațional (Convenția CMR), stabilirea unor condiții care privesc transporturile rutiere de mărfuri periculoase (Acordul ADR), Convenția privind circulația rutieră și altele.

Convenția CMR a fost semnată la Geneva la 19 mai 1956 și face parte din seria de convenții internaționale inițiate de Comisia Economică a ONU pentru Europa. Prin această convenție internațională sunt reglementate în mod uniform condițiile generale în care se încheie și execută contractul de transport rutier de mărfuri, care îmbracă forma scrisorii mărfare de trăsură CMR.

Convenția CMR se aplică oricărui contract de transport de marfă pe șosele, cu titlu oneros, cu vehicule, când locul primirii mărfii și locul prevăzut pentru eliberarea acesteia sunt situate în două țări diferite, din care cel puțin una este țara semnatară a Convenției CMR, indiferent de domiciliul și de naționalitatea participanților la contract.

Această convenție se aplică chiar dacă transporturile sunt efectuate de state sau instituții/organizații guvernamentale.

Convenția CMR nu se aplică:

- transporturilor efectuate pe baza convențiilor poștale internaționale;
- transporturilor funerare;
- transportului efectelor de strămutare.

Dacă autovehiculul care conține mărfuri este transportat pe o porțiune a parcursului (între locul de expediție și cel de destinație) pe mare, cale ferată, fără descărcarea mărfii din vehicul și dacă în timpul acestui transport nerutier s-a întâmplat să se producă o pagubă/pierdere/întârziere la eliberarea mărfii dintr-un fapt ce nu poate fi imputat transportatorului rutier, răspunderea transportatorului nerutier este determinată, dacă un contract de transport ar fi fost încheiat între transportatorul nerutier și expeditor, numai pentru deplasarea cu alt mod de transport decât cel rutier, conform prevederilor privind transportul de mărfuri cu alt mod de transport decât cel rutier. În lipsa unor asemenea prevederi, răspunderea transportatorului rutier va fi determinată de Convenția CMR.

În aplicarea Convenției CMR, transportatorul răspunde ca și de propriile sale acțiuni/omisiuni, de acțiunile/omisiunile prepușilor săi și ale oricăror alte persoane la serviciile cărora recurge pentru executarea transportului, dacă aceștia acționează în exercițiul funcțiunii lor.

Încheierea contractului de transport rutier este acel contract prin care un cărăuș profesionist se angajează să transporte unei persoane numite „expeditor” o anumită cantitate de marfă dintr-un loc în altul, în schimbul plății unui anumit preț și într-un anumit termen (care se poate specifica în contract).

Proba contractului de transport se face prin scrisoarea de transport, care este un formular tipizat și care conține o serie de mențiuni specifice unui contract. Absența, neregularitatea sau pierderea scrisorii de transport nu afectează nici existența, nici valabilitatea contractului de transport.

Scrisoarea de trăsură CMR este întocmită în trei exemplare originale semnate de expeditor și de transportator. Primul exemplar se remite expeditorului, al doilea însoțește marfa și este predat destinatarului, iar al treilea exemplar se reține de către transportator. Dacă marfa care va fi transportată va fi încărcată în vehicule diferite sau dacă este vorba de diferite feluri de marfă sau de loturi distincte, expeditorul sau transportatorul are dreptul să ceară întocmirea de scrisori de trăsură pentru fiecare vehicul utilizat sau pentru fiecare lot de marfă.

Scrisoarea de trăsură CMR trebuie să conțină următoarele mențiuni obligatorii:

a) locul și data întocmirii sale;

b) locul și data primirii mărfii și locul prevăzut pentru eliberarea ei;

c) date privind părțile contractante:

- numele și adresa expeditorului;
- numele și adresa destinatarului;
- numele și adresa transportatorului;

d) date privind obiectul contractului de transport:

- determinarea curentă a mărfii și felul ambalajului, iar pentru mărfurile periculoase, denumirea lor general recunoscută;
- numărul coletelor, marcajelor speciale și numerele lor;
- greutatea brută a mărfii;

e) date privind transportul:

- cheltuielile aferente transportului (preț de transport, cheltuieli accesorii, taxe de vamă, alte cheltuieli survenite de la încheierea contractului, până la eliberarea mărfii);
- instrucțiunile necesare pentru formalitățile administrative;
- indicația că transportul este supus regimului stabilit prin Convenție și nici unei alte dispoziții contrare.

De asemenea, scrisoarea de trăsură poate să conțină și următoarele mențiuni facultative:

- interzicerea transbordării;
- cheltuielile pe care expeditorul le ia asupra sa;
- totalul sumelor de ramburs de perceput la eliberarea mărfii;
- valoarea declarată a mărfii și suma care reprezintă interes special la eliberare;
- instrucțiunile expeditorului către transportator cu privire la asigurarea mărfii;
- termenul în care transportul trebuie să fie executat;
- lista documentelor transportatorului.

Executarea contractului de transport se referă la primirea mărfii la transport (și la actele ce se întreprind cu această ocazie), precum și la celelalte activități survenite din momentul primirii mărfii la transport și până la eliberarea acestora.

La primirea mărfii, transportatorul este obligat să verifice:

- exactitatea mențiunilor din scrisoarea de trăsură referitoare la numărul de colete, la marcajul și numerele lor;
- starea aparentă a mărfii și a ambalajului ei.

Dacă transportatorul nu are mijloacele necesare de a verifica exactitatea mențiunilor indicate mai sus, el va face rezerve pe scrisoarea de trăsură, care trebuie să fie motivată. El trebuie să motiveze toate rezervele pe care le face cu privire la starea aparentă a mărfii și a ambalajului ei. Oricum, aceste rezerve nu îl angajează pe expeditor, dacă acesta nu le-a acceptat în mod expres în scrisoarea de trăsură.

Expeditorul are dreptul să ceară verificarea de către transportator a greutății brute a mărfii. El poate să ceară, de asemenea, verificarea conținutului coletelor. Transportatorul are dreptul să ceară plata cheltuielilor de verificare. Rezultatul acestor verificări se consemnează în scrisoarea de trăsură.

Scrisoarea de trăsură face dovada primirii mărfii la transport și arată condițiile contractului de transport. Dacă transportatorul nu face rezerve motivate, există prezumpția că marfa și ambalajul erau în stare bună în momentul primirii de către acesta și că numărul de colete, marcajele și numerele lor erau conforme cu datele din scrisoarea de trăsură.

Expeditorul este răspunzător față de transportator pentru daunele pricinuite persoanelor sau altor mărfuri, precum și cheltuielile ce decurg din defectuozitatea ambalajului mărfii, în afară de cazul în care transportatorul, cunoscând despre defectuozitate în momentul primirii mărfii, nu a făcut rezerve cu privire la aceasta.

În vederea îndeplinirii formalităților administrative și de vamă care trebuie făcute înainte de eliberarea mărfii, expeditorul trebuie să anexeze la scrisoarea de trăsură toate documentele necesare (de exemplu, factura, certificatul de origine, certificatul sanitar, fito-sanitar, certificatul de circulație a mărfii) și să-i furnizeze transportatorului toate informațiile necesare.

Transportatorul auto internațional nu are obligația de a verifica dacă aceste documente și informații sunt suficiente și expeditorul este răspunzător față de transportator pentru toate daunele care ar putea rezulta din lipsa, insuficiența sau iregularitatea acestor documente, în afară de cazul în care culpa este a transportatorului.

Transportatorul este răspunzător ca și un comisionar de consecințele pierderii sau utilizării inexacte a acestor documente menționate în scrisoarea de trăsură pe care o însoțesc sau care i s-au predat. Despăgubirea pusă în sarcina sa nu poate depăși însă despăgubirea datorată în cazul în care marfa s-ar fi pierdut.

Expeditorul are dreptul de dispoziție asupra mărfii, fiind în măsură să ceară transportatorului:

- oprirea transportului;
- schimbarea locului prevăzut pentru eliberare;
- eliberarea mărfii unui alt destinatar decât cel indicat inițial în scrisoarea de trăsură.

Dreptul expeditorului de a dispune de marfă se stinge în momentul în care al doilea exemplar al scrisorii de trăsură este remis destinatarului. Acest drept se stinge în momentul în care al doilea exemplar al scrisorii de trăsură este remis destinatarului sau atunci când marfa a fost eliberată destinatarului contra unei dovezi de primire.

Destinatarul poate dispune de marfă începând din momentul întocmiri contractului de transport, dacă expeditorul menționează acest lucru în scrisoarea de trăsură. Dacă destinatarul uzează de dreptul său de a cere eliberarea mărfii unei alte persoane, această persoană nu mai poate desemna

alți destinatari. Dar, pentru ca acestor dispoziții să li se dea curs de către transportator, trebuie îndeplinite următoarele condiții:

- expeditorul (sau destinatarul) care vrea să exercite acest drept trebuie să prezinte primul exemplar al scrisorii de trăsură, pe care va înscrie noile instrucțiuni date transportatorului și va despăgubi transportatorul pentru cheltuielile și prejudiciul pe care le-a antrenat executarea acestor instrucțiuni;

- executarea acestor instrucțiuni trebuie să fie posibilă în momentul în care acestea parvin persoanei care trebuie să le execute și nu trebuie să împiedice exploatarea normală a întreprinderii transportatorului, și nici să aducă prejudiciu expeditorilor/destinatarilor altor transporturi;

- instrucțiunile nu trebuie să aibă niciodată ca efect divizarea transportului.

Dacă transportatorul auto internațional nu poate să dea curs dispozițiilor ce-i sunt transmise, el este obligat să înștiințeze imediat despre aceasta persoana care a dat asemenea instrucțiuni. Transportatorul care nu execută instrucțiunile prevăzute de prezentul articol sau care s-a conformat acestor instrucțiuni fără să fi cerut prezentarea primului exemplar al scrisorii de trăsură va fi răspunzător față de cel ce are dreptul să ceară acoperirea pagubei ce rezultă în urma acestui fapt.

La cele menționate mai sus, transportatorul poartă răspundere pentru:

- pierderea totală sau parțială;

- avarierea mărfii, produsă între momentul primirii și cel al eliberării acesteia;

- întârziere la eliberare.

Transportatorul auto internațional este exonerat de această răspundere, dacă pierderea acesteia sau întârzierea au avut drept cauză:

- o culpă a persoanei care are dreptul de a dispune de marfă;

- un ordin al acesteia, nerezultând dintr-o culpă a transportatorului;

- un viciu propriu al mărfii;

- circumstanțe pe care transportatorul nu poate să le evite și a căror consecințe nu le putea preveni.

Transportatorul auto internațional nu poate invoca, pentru a fi exonerat de răspundere, nici defecțiunea vehiculului folosit pentru realizarea transportului, nici culpa persoanei de la care a închiriat autovehiculul.

Dacă, potrivit prevederilor Convenției, este pusă în sarcina transportatorului o despăgubire pentru pierderea totală sau parțială a mărfii, această despăgubire este calculată după valoarea mărfii la locul și pe baza prețului curent al pieței, pe baza valorii uzuale a mărfurilor de același fel și aceeași calitate.

Potrivit prevederilor Convenției CMR, cuantumul despăgubirii nu poate depăși 25 de franci per kilogram de greutate brută lipsă. Prin franc se înțelege francul-aur, cu greutatea de 10-31 grame, cu conținut de finețe de 0,900. În plus, se restituie taxa de transport, taxele vamale și alte cheltuieli

ivite cu ocazia transportului mărfii: în totalitate – în caz de pierdere totală, și proporțional – în caz de pierdere parțială.

În caz de întârziere, dacă cel în drept face dovada că din această întârziere a rezultat un prejudiciu, transportatorul este obligat să plătească daune, care nu pot depăși prețul transportului.

O despăgubire mai mare nu poate fi pretinsă, decât în caz de declarare a valorii mărfii sau de declarare de interes special la predare.

În caz de avarie, transportatorul plătește contravaloarea deprecierii mărfii, calculată pe baza valorii stabilite ca și în procedura de mai sus. Totuși, despăgubirea nu poate să depășească:

- dacă totalul expediției este depreciat prin avarie – suma care ar fi trebuit plătită în caz de pierdere totală;

- dacă numai o parte a expediției a fost depreciată prin avarie – suma care ar trebui plătită în caz de pierdere a părții deteriorate (depreciate).

Cel în drept poate să pretindă dobânzi pentru pagubele suferite. Aceste dobânzi, calculate la 5% pe an, curg din ziua reclamației adresate în scris transportatorului. Dacă elementele care servesc ca bază de calcul a despăgubirii nu sunt exprimate în moneda țării în care se face plata, convorbirea va fi făcută la cursul zilei și locului plății despăgubirii.

În cazul în care, potrivit legii aplicabile, pierderea, avarierea sau întârzierea survenită pe parcursul unui transport supus Convenției CMR, poate da loc unei reclamații extracontractuale, transportatorul se poate prevala de dispozițiile Convenției, care exclude sau limitează despăgubirile datorate.

Transportatorul are dreptul să se prevaleze de dispozițiile Convenției CMR care exclud sau limitează răspunderea sa sau care răstoarnă sarcina probei, dacă paguba a fost provocată din dolul său sau dintr-o culpă care îi este imputabilă și care, în conformitate cu legea țării căreia îi aparține organului jurisdicției sesizat, este echivalentă cu un dol.

Practica activității vamale internaționale denotă că, alături de felurile de transport indicate de legiuitorul Republicii Moldova în Legea cu privire la transporturi, utilizate la transportarea mărfurilor pe rutele auto internaționale, un alt fel de transport aplicat pe larg la transportarea mărfurilor pe rutele auto internaționale sunt containerele.

Conform surselor lingvistice de specialitate, în calitate de containere urmează a fi recunoscut un ambalaj în formă de ramă, lăzi etc., care servește la transportul materialelor sau al produselor (DicționarulExplicativ al LimbiiRomâne. București: UniversEnciclopedic, 1998, pag. 217). Containerul, apărut pentru prima dată în practica comerțului internațional ca mijloc de transport internațional în Regatul Unit al Marii Britanii, a căpătat o largă aplicabilitate mondială de a transporta mărfurile anume în containere, utilizând în acest scop, în prim plan, transportul maritim, urmat de transportul feroviar, ca la destinație containerul cu marfă să fie transportat cu transportul auto.

Devenind unul din cele mai sigure și frecvent solicitate încăperi marfare necesare la transportarea mărfurilor de la expeditor la destinatar,

containerele au format obiectul juridic al Convenției internaționale de la Istanbul, în rezultatul dezbaterilor căreia s-a adoptat și semnat Convenția internațională cu referire la transportarea containerelor pe rutele internaționale (Convenția vamală relativă la containere, încheiată la Geneva la 18 mai 1956), aplicând în acest sens transportul auto, aerian, maritim, fluvial.

Conform prevederilor Convenției în cauză, transportatorul auto internațional specializat la transportarea containerelor confecționate de producător pentru transportarea mărfurilor, primind containerul cu marfa așezată în încăperea marfară, fie a containerului deșert, însă în scopul de a încărca în el marfă, este obligat să transporte containerul în locul destinat, conform documentelor marfare de însoțire, pentru a descărca marfa, fie de a încărca lotul de marfă primit de la expeditor către destinatar. În cazul încălcării prevederilor Convenției internaționale de a transporta mărfurile aflate în încăperea marfară a containerului transportat de transportatorul auto specializat la transportarea auto internațională a containerului, răspunderea îi revine în asemenea situații transportatorului auto internațional care nu a îndeplinit prevederile convențiilor internaționale în domeniul transportării mărfurilor, încărcăturilor, obiectelor de la expeditor la destinatar.

Pentru nerespectarea cerințelor convențiilor internaționale, transportatorul auto internațional poate fi atras, după caz, la următoarele forme juridice de răspundere:

- răspundere juridică civilă;
- răspundere juridică administrativă (contravențională);
- răspundere juridică penală;
- răspundere juridică internațională.

Transportatorul auto internațional de mărfuri, încărcături, obiecte, valori, pentru ilegalitatea comisă de el la transportarea, conform prevederilor Convenției CMR, a mărfurilor, încărcăturilor, valorilor, este documentat, tras la răspundere și sancționat conform prevederilor legislației naționale a statului pe teritoriul căruia a fost comisă încălcarea.

REFERINȚE BIBLIOGRAFICE

1. Convenția internațională asupra semnalizării rutiere, semnată la Viena, Austria, la 8 noiembrie 1968, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 1318 din 2 martie 1993. Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 003 din 30 martie 1993.
2. Convenția vamală relativă la transportul internațional al mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR, semnată la 14 noiembrie 1975 la Geneva, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 1318-XII din 2 martie 1993. Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 3 din 26 mai 1993.
3. Convenția ONU asupra contractelor de vânzare internațională a mărfurilor, semnată la Viena la 11 aprilie 1980, în vigoare pentru Republica Moldova din 1 noiembrie 1995. Tratate internaționale nr. 8 din 30 decembrie 1999.

4. Convenția vamală relativă la containere, încheiată la Geneva la 18 mai 1956.
5. Legea Republicii Moldova Nr. 1194 din 21 mai 1997 cu privire la transporturi, în vigoare din 16.10.1997, publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova Nr. 067, art. nr. 553.
6. Convenția internațională relativă la contractul de transport internațional al mărfurilor pe șosele (CMR), semnată la Geneva la 19 mai 1956, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 1318 din 2 martie 1993. Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 003 din 30 martie 1993.
7. Codul vamal al Republicii Moldova nr. 1149 din 20.07.2000, în vigoare din 23.12.2000.