STUDIA UNIVERSITATIS MOLDAVIAE
Revista științifică a Universtității de Stat din Moldova, 2024, nr. 3(173)

CZU: 341.241:347.763:341.63 **https://doi.org/10.59295/sum3(173)2024_17**

REGLEMENTĂRILE CONVENȚIEI C.M.R. (GENEVA, 1956) PRIVIND RĂSPUNDEREA TRANSPORTATORULUI – ÎNTRE MOBILITATE ȘI IMPERATIVITATE

Elena BAJUREA – OSTROFEȚ,
Universitatea de Stat din Moldova

Prezentul articol științific va analiza prevederile Convenției privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva, la 19.05.1956 care vizează răspunderea transportatorului pentru neexecutarea sau executarea parțială a obligațiilor care izvorăsc din contractul de transport rutier internațional de mărfuri. Studiul combină analiza particularităților privind răspunderea cu posibilitatea examinării litigiilor prenotate prin intermediul arbitrajului comercial internațional. În acest sens, studiul se focalizează pe interpretarea art. 33 din Convenția C.M.R., în scopul clarificării posibilității inserării unei clauze arbitrale într-un contract de transport rutier internațional de mărfuri. În condițiile în care art. 33 din Convenție nu reglementează forma clauzei arbitrale într-un astfel de contract, opiniile din doctrina internațională sunt scindate și, urmează a fi analizate în contextul cercetării prenotate. Astfel, urmează a fi analizate fundamentele din doctrina germană, poloneză și elvețiană, în vederea interpretării eficiente a prevederii nominalizate.

Cuvinte-cheie: *contract, răspundere, transportator, arbitraj, convenție, clauză arbitrală, obligație, litigiu, scrisoare de trăsură.*

THE SETTLEMENTS OF C.M.R. CONVENTION (GENEVA, 1956) ON THE CARRIER'S LIABILITY – BETWEEN MOBILITY AND INCUMBENCY

This paper analises the provisions of the Convention on the contract for the international carriage of goods by road (C.M.R.), adopted in Geneva, on 19.05.1956, which points the carrier's liability for inexecution or partial performance of the obligations which arise from the C.M.R. contract. This research joints the analysis of the particularities of the liability with the possibility of examining litigations through international commercial arbitration. The study is focused on the interpretation of the art. 33 of the C.M.R. Convention, with the aim to clarify the possibility of inserting an arbitral clause in a C.M.R. contract. Considering that art. 33 of the Convention doesn't settle the form of the arbitral clause in such a contract, there is going to be analysed the groundworks from the german, polish and swiss doctrine, for an efficient interpretation of the nominalized provision.

Keywords: *contract, liability, carrier, arbitration, convention, arbitral clause, obligation, litigation, consignment note.*

Introducere

Importanța și caracterul atipic al prevederilor internaționale referitoare la răspunderea transportatorului pentru neexecutarea sau executarea parțială a obligațiilor care izvorăsc din contractul de transport internațional rutier de mărfuri reprezintă principala focalizare a prezentului articol științific. Având în vedere imaginea curioasă a contractului de transport rutier internațional de mărfuri, acest studiu tinde să demonstreze raportul de flexibilitate și imperativitate a normelor internaționale care reglementează domeniul nominalizat, în raport cu avantajele examinării unor astfel de litigii prin intermediul arbitrajului comercial internațional.

Rezultate obținute și discuții

Este bine cunoscut faptul că domeniul aplicării contractului de transport rutier internațional de mărfuri este unul îngust și, din aceste considerente, actele normative care îl reglementează poartă un caracter rigid și imperativ.

Reglementarea-cadru a domeniului de referință o constituie *Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva, la 19.05.1956* (în continuare – Convenția C.M.R) [1]. Datorită caracterului intransigent al acestei Convenții, tratatele bilaterale încheiate în dome-

niul transporturilor rutiere internaționale de mărfuri nu obișnuiesc să reglementeze domeniul răspunderii transportatorului, or, acestea fac referință în conținutul tratatelor la aplicarea nemijlocită a prevederilor Convenției C.M.R. în condițiile apariției raportului juridic menționat [2, p. 38].

Așadar, art. 33 este unul din articolelele tratatului care stabilește limita dintre flexibilitatea și rigiditatea Convenției, or, acesta prevede următoarele: ”Contractul de transport poate să conţină o clauză atribuind competenţa unui tribunal arbitral, cu condiţia ca această clauză să prevadă că tribunalul arbitral va aplica dispoziţiile prezentei Convenţii” [3]. Așadar, obligația respectării prevederilor tratatului multilateral vizat în procesul examinării litigiului în arbitraj atribuie această prevedere la categoria normelor *jus cogens*.

Din conținutul normei menționate, înțelegem că clauza arbitrală poartă un caracter neobligatoriu, fiind agreată de părți în contextul încheierii contractelor, or, litigiile în domeniul transporturilor sunt soluționate de către instanțele judecătorești ale statului pe teritoriul căruia:

- Se află reședința obișnuită a pârâtului, sediul său principal sau sucursala ori agenția prin intermediul căreia contractul de transport a fost încheiat;
- Este situat locul preluării mărfurilor sau a celui prevăzut pentru eliberarea mărfurilor [4].

Totuși, posibilitatea examinării litigiului de către un tribunal arbitral și crearea în acest sens pentru părți a 2 opțiuni de soluționare a cauzei denotă faptul că, prevederile tratatului multilateral nominalizat corespund necesităților cotidiene și respectă principiul celerității soluționării unui litigiu comercial.

Concomitent, în mod corespunzător tuturor tratatelor internaționale, Convenția C.M.R. obligă părțile la contract la respectarea și aplicarea cu bună-credință a prevederilor sale. Astfel, dacă tribunalul arbitral este cel care examinează cauza, prevederile Convenției urmează a fi aplicate în ceea ce privește substanța litigiului.

Într-o altă ordine de idei, prezintă interes opinia teoreticienilor elvețieni la subiect, care optează pentru interpretarea art. 33 din Convenția C.M.R. după cum urmează:

a) Clauza arbitrală exclude jurisdicția statului – efect derogatoriu;

b) Orice clauză arbitrală care prevede examinarea litigiului de către un tribunal arbitral al unui stat-membru al Convenției C.M.R., fuzionată cu o clauză care permite determinarea legii aplicabile în favoarea unui stat-membru al Convenției C.M.R., este valabilă din punct de vedere juridic;

c) Clauza arbitrală se poate extinde și asupra unui terț cu drept de pretenție în temeiul Convenției C.M.R. [5, p. 22].

Art. 28 din Convenție stabilește oportunitatea transportatorului de a fi exonerat de răspundere, prin stabilirea unui anumit set de condiții necumulative. Astfel, alineatele 1 și 2 din articol prevăd exhaustiv cazurile când acesta poate fi scutit de răspundere: dacă legea aplicabilă a statului în care a avut loc pierderea, avaria sau întârzierea constituie subiect de reclamație extracontractuală; dacă pentru pierdere, avarie sau întârziere intervine răspunderea extracontractuală a uneia dintre persoanele pentru care transportatorul răspunde, această persoană poate, de asemenea, să se prevaleze de dispoziţiile prezentei convenţii care exclud răspunderea transportatorului sau care determină ori limitează despăgubirile datorate [6]. Într-o altă ordine de idei, în vederea conservării principiului echității, a fost necesară suplinirea prevederilor Convenției cu prevederi care nu ar defavoriza situația transportatorului, în caz de confirmare a culpei acestuia privitor la neexecutarea sau executarea parțială a unei obligații contractuale.

Prin intermediul *Protocolului la Convenția referitoare la contractul de transport rutier internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.) (Geneva, 19.05.1956), adoptat la Geneva, la 05.07.1978,* [7] Convenția a fost amendată prin prisma reglementărilor conexe plății despăgubirilor de către transportator în cazul pierderii sau avarierii mărfurilor. Respectiv, în tratat apare noțiunea dreptului special de tragere, stabilită în corespundere cu regulamentele Fondului Monetar Internațional. Instrumentul financiar menționat preia calitatea de unitate de măsură a valorii pagubei care urmează a fi restituite, cu excepția statelor care nu sunt membre ale Fondului Monetar Internațional [8]. În cazul acestora, statul va stabili propria valoare de referință în corespundere cu legislația financiară în vigoare, cu obligativitatea formulării unei rezerve la Protocol, care va confirma limita de 25 unități monetare, care este corespunzătoare unei cantități de 10/31 grame de aur fin, cu titlul de 900 miimi. Convertirea acestei valori în monedă națională se va efectua conform legislației statului în cauză. În contextul unei analize detaliate a prevederilor Convenției și Protocolului, se sublini-

ază faptul că, statele-membre la aceste tratate multilaterale și-au avantajat operatorii de transport rutier internațional de mărfuri. Această opinie este fundamentată de suma maximă a despăgubirilor pe care o poate achita transportatorul în caz de avariere sau pierdere a mărfurilor. Calculele matematice primare indică asupra faptului că, în cazul în care bunurile transportate au o greutate de 10 tone, atunci răspunderea care va surveni în temeiul Protocolului va fi de aproximativ 102,900 euro, în timp ce în temeiul Convenției s-ar putea ridica până la 432,500 euro sau, în cazul rății de aur – 2,749,500 euro. Astfel, criteriile care diferențiază răspunderea se referă la: cursul valutar, unitatea de măsură și greutatea brută a mărfii [9, p. 138].

În acest context, tendințele vieții cotidiene indică un șir de premise care perturbă îndeplinirea eficace a unei operațiuni de transport rutier internațional de mărfuri. Multe cazuri fortuite relatate de operatorii de transport rutier internațional de mărfuri din Uniunea Europeană explică imposibilitatea sau posibilitatea parțială de a transporta marfa încărcată până la punctul de destinație. Polonia, unul dintre liderii din spațiul comunitar la capitolul transportului rutier internațional de mărfuri (14.897 tone mărfuri per kilometri efectuați în trimestrul II al anului 2023 – cea mai mare cantitate de mărfuri transportată pentru perioada de referință la nivel UE [10]) raportează în ultimii ani dificultăți în realizarea operațiunilor de transport rutier internațional de mărfuri. În acest sens, cercetătorii polonezi în domeniu au efectuat un studiu, la care au participat operatorii de transport rutier internațional de mărfuri înregistrați ca întreprinzători pe teritoriul statului polonez, menit să identifice problemele cu care se confruntă aceștia în procesul de transportare a mărfurilor dintr-un stat în altul [11, p. 22].

Astfel, chestionarele completate de transportatori au indicat următoarele probleme care îngreunează transportarea mărfurilor dintr-un stat în altul:

- Blocarea traseelor în rezultatul accidentelor rutiere, proteste etc.;
- Poluarea excesivă a mediului înconjurător, care deseori favorizează alterarea mărfurilor;
- Defecțiunile tehnice la platformele de încărcare;
- Furturile de combustibil, cargo etc.;
- Vandalizarea unităților de transport pe timp de repaus a persoanei abilitate să transporte marfa.

Într-o altă ordine de idei, în următorul articol – 29 din Convenție se identifică circumstanțele care nu admit exonerarea de răspundere a transportatorului. Astfel, dacă fapta săvârșită de transportator constituie dol sau culpă sau, echivalată cu dol conform legislației statului în care s-a comis fapta, transportatorul nu poate miza pe exonerare. Totodată, dacă prepușii acestuia, aflați în exercitarea funcțiunii, au săvârșit o faptă similară, nu pot fi exonerați, în temeiul aceluiași alineat 1 din articol [12].

Așadar, la etapa actuală, putem conchide că, inserarea unei clauze arbitrale într-un contract de transport rutier internațional de mărfuri rezultă dintr-o procedură mai puțin obișnuită, datorită formei atipice pe care o posedă contractul. În condițiile în care Convenția C.M.R. nu reglementează forma clauzei arbitrale, soluția părților poate fi propusă de o lege concluzivă care le-ar indica sistemul de drept aplicabil în acest sens.

Adițional, *Convenția pentru recunoașterea și executarea sentințelor arbitrale străine, adoptată la New-York, la 10.06.1958* [13], stabilește că, fiecare dintre Statele contractante recunoaşte convenţia scrisă prin care părţile se obligă să supună unui arbitraj toate diferendele sau anumite diferende care s-au ivit sau ar putea să se ivească între ele privind un raport de drept determinat, contractual sau necontractual, referitor la o problemă susceptibilă de a fi reglementată pe calea arbitrajului. Prin convenţie scrisă se înţelege o clauză compromisorie inserată într-un contract, sau un compromis semnat de părţi, sau cuprinse într-un schimb de scrisori sau telegrame. Tribunalul unui Stat contractant, sesizat cu un litigiu privind problema asupra căreia părţile au încheiat o convenţie în sensul prezentului articol, va îndruma părţile la arbitraj, la cererea uneia din ele, dacă nu constată că zisa convenţie este caducă, inoperantă sau nesusceptibilă de a fi aplicată [14].

În aceeași ordine de idei, art. (1), alin. 2), lit. a) din *Convenția Europeană de arbitraj comercial internațional, adoptată la Geneva, la 21.04.1961,* definește convenţia de arbitraj după cum urmează: „fie o clauză compromisorie înscrisă într-un contract, fie un compromis, contractul sau compromisul fiind semnate de părţi sau conţinute într-un schimb de scrisori, de telegrame sau de comunicări prin teleprinter şi, în raporturile între țări ale căror legi nu impun forma scrisă pentru convenţia de arbitraj, orice convenţie încheiată în formele permise de aceste legi” [15].

Revenind la incertitudinile care se referă la forma clauzei arbitrale în contractul de transport rutier internațional de mărfuri, doctrina germană este divizată în opinii. Primul grup de doctrinari nu acceptă forma verbală a acestei clauze, alți cercetători sunt de părerea că legea autohtonă are puterea de a stabili forma, în timp ce o a 3-a categorie susține că forma clauzei arbitrale nu prezintă relevanță pentru validitatea și punerea în aplicare a acesteia. În aceste condiții, clauza arbitrală poate fi inserată fie în scrisoarea de trăsură, fie în comanda de transport sau într-un contract separat sub forma unui anexe la scrisoarea de trăsură [16, p. 14].

Concluzii

În concluzie, soluționarea litigiilor în domeniul transportului internațional rutier de mărfuri pe cale arbitrală constituie un mijloc eficient de aplicare a prevederilor instrumentelor juridice internaționale, cum este cazul Convenției C.M.R. În continuare, având în vedere faptul că, Convenția stabilește termenul general de prescripție în cazul unor astfel de litigii de 1 an, examinarea cauzei de către un tribunal arbitral constituie un avantaj în raport cu instanțele naționale în acest sens, or, de regulă, asemenea litigii sunt soluționate de arbitri în decurs de cca 6 luni. În acest sens, tendințele moderne indică asupra sporirii gradului de complexitate a litigiilor comerciale, fapt care determină costuri mari suportate de părți în procesul de examinare a cauzelor și termene îndelungate de finalizare a proceselor prin instanță. În mod corespunzător, alternativa arbitrajului comercial internațional capătă popularitate anume prin obținerea rezultatului în termeni proximi și prin cheltuieli reduse.

Cele mai importante motive care se pronunță în favoarea examinării cauzelor de către un tribunal arbitral se rezumă la faptul că, arbitrajul prezintă o formă neutră de soluționare a litigiilor internaționale și hotărârile acestuia sunt mai ușor de aplicat și recunoscut pe teritoriul altor state [17, p. 2].

Datorită celor menționate, precum și celorlalte avantaje pe care le posedă examinarea litigiului de către un tribunal arbitral, efectele arbitrajului comercial internațional tind să obțină renume la nivel global. Mai mult, posibilitatea de examinare a litigiului aplicând normele legale dintr-un sistem de drept sau altul, mobilitatea de a aplica prevederi legale ale unui anumit stat după cum prevede clauza arbitrală, au creat arbitrajului comercial internațional statutul informal de justiție privată, care generează răspunderea întreprinzătorilor pentru neexecutarea sau executarea parțială a obligațiilor contractuale după cum au agreat cu bună-credință prin clauza arbitrală [18, p. 2].

Referințe:

1. *Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva, la 19.05.1956*. Disponibil: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B11&chapter=11&clang=_en
2. Kunaka C., Tanase V., Latrille P., Krausz P. *Quantitative Analysis of Road Transport Agreements (QuARTA).* Washington D.C.: World Bank, 2013, p 38. ISBN 978-0-8213-9852-4.
3. *Art. (33) din Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva, la 19.05.1956.*
4. *Art. (31) din Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva, la 19.05.1956.*
5. Furrer A. *Arbitration in cross-border road transport – Plea for a modern understanding of Art. 33 CMR.* In: *Zivilprozess und Vollstreckung national und international – Schnittstellen und Vergleiche, Festschrift für Jolanta Kren Kostkiewicz.* 2018. Ediție specială dedicată cercetătoarei Jolanta Kren Kostkiewicz, p. 22. Disponibil: https://www.unilu.ch/fileadmin/fakultaeten/rf/furrer/dok/180619_arbitration_in_cross-border_road_transport_final.pdf
6. *Art. (28) din Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva, la 19.05.1956.*
7. *Protocolul la Convenția referitoare la contractul de transport rutier internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.) (Geneva, 19.05.1956), adoptat la Geneva, la 05.07.1978*. Disponibil: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1978/07/19780705%2007-38%20PM/CTC_XI-B-11-a.pdf

8. *Art. (2), alin. (2) din Protocolul la Convenția referitoare la contractul de transport rutier internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.) (Geneva, 19.05.1956), adoptat la Geneva, la 05.07.1978.*
9. Poliak M., Tomicova J., Cheu K., Fedorko G., Poliakova A. *The Impact of the CMR Protocol on Carrier Competitiveness*. In: *Journal of Competitiveness,* 2019, Nr. 11(4), p. 138. ISSN: 1804-1728.
10. *Eurostat: The home of high-quality statistics and data on Europe.* © European Union, 1995-2024. Disponibil: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_go_iq_ltt/default/table?lang=en&category=road.road_go.road_go_int
11. Krzywonos M. *Evaluation of threats occuring during provision of road transport services in the EU territory by small and medium-sized companies from Poland*. In: *Publishing House of Bielsko-Biala School of Finance and Law,* 2019, Nr. (23)4, p. 22. ISSN: 2543-9103.
12. *Art. (29) din Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva, la 19.05.1956.*
13. *Convenția pentru recunoașterea și executarea sentințelor arbitrale străine, adoptată la New-York, la 10 iunie 1958*. Disponibil: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1959/06/19590607%2009-35%20PM/Ch_XXII_01p.pdf
14. *Art. (2) din Convenția pentru recunoașterea și executarea sentințelor arbitrale străine, adoptată la New-York, la 10 iunie 1958.*
15. *Convenția Europeană de arbitraj comercial internațional, adoptată la Geneva, la 21.04.1961*. Disponibil: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1964/01/19640107%2002-01%20AM/Ch_XXII_02p.pdf
16. Adamus R. *Arbitration clause for an arbitral tribunal in Poland based on Art. 33 CMR Convention.* In: *Opolskie Studia Administracyjno Pravne.* 2019. nr. XVII/4, p. 14. ISSN: 1731-8297.
17. Florescu C. I. *Emerging tools to attract and increase the use of international arbitration*. În: *Juridical tribune.* 2020. Nr. 10(2), p. 2. ISSN: 2248-0382
18. Ibidem, p. 2.

Date despre autor:
Elena BAJUREA - OSTROFEȚ, doctorandă, Școala Doctorală „Științe Juridice”, Specialitatea 553.06 Drept internațional și european privat, Universitatea de Stat din Moldova.
ORCID: 0009-0009-9911-5708
E-mail: elena.bajurea.13@gmail.com

Prezentat la 31.03.2024