CZU: 341.241.8:656.1.025.4:303.43

CONCEPȚIA METODOLOGICĂ ÎN MATERIA CONTRACTULUI DE TRANSPORT RUTIER INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI – IMPLICAȚII TEORETICO-PRACTICE

THE METHODOLOGIC CONCEPT OF THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD – THEORETIC AND PRACTICAL IMPLICATIONS

BAJUREA-OSTROFEȚ Elena
Universitatea de Stat din Moldova
ORCID: 0009-0009-9911-5708
E-mail: elena.bajurea.13@gmail.com

Summary. *The purpose of this paper is to describe the research methods applied during the process of elaboration of the doctoral dissertation on the topic: "The importance and challenges of the contract for the international carriage of goods by road in the 21st century". Its novelty is described by the atypical way of the methods' analysis – through practical applications. The implementation of the scientific results will be realized through the future development of the theoretical foundations and practical aspects in the content of the doctoral dissertation mentioned above.*

Cuvinte-cheie: *metodă de cercetare; contract de transport rutier internațional de mărfuri; convenție; regulament; date statistice.*

Keywords: *research method; contract for the international carriage of goods by road; convention; regulation; data statistics.*

Importanța și actualitatea tezei de doctor cu tema: "Importanța și provocările contractului de transport rutier internațional de mărfuri în secolul XXI" nu ar putea fi demonstrată fără o aplicare coerentă și logică a metodelor de cercetare în materia dreptului, or utilizarea acestora consolidează multitudinea de materiale studiate într-un studiu științific menit să contribuie la înțelegerea corectă a mecanismelor legale de aplicabilitate a contractului de transport rutier internațional de mărfuri.

Acest studiu științific va analiza mecanismele de formare a conținuturilor de cercetare juridică de înaltă calitate.

Așadar, prezenta lucrare își propune descrierea metodelor științifice de cercetare aplicate în procesul elaborării tezei de doctor menționate supra, cu argumentarea eficienței acestora prin exemple practice.

În cadrul efectuării studiului științific, s-a operat cu următoarele metode de cercetare:

1. Metoda dialectică de cunoaștere;
2. Metoda logico-juridică;
3. Metoda istorică;
4. Metoda comparativă;
5. Metoda statistică.

Într-o altă ordine de idei, este necesar de menționat rolul acestor metode pentru coerența prezentei cercetări. Astfel, metodele care își conturează tenta aplicabilității teoretice contribuie la redactarea unui circuit cronologic al evenimentelor relatabile contractului de transport rutier internațional de mărfuri. Ele contribuie la crearea unui tablou conchis, care descrie geneza și principalele evoluții în implementarea contractului menționat.

Concomitent, metodele utilizate pentru redactarea cuprinsului practic al tezei de doctor își propun crearea unui spectru de analiză inovativ al contractului de transport rutier internațional de mărfuri, care va avea un caracter descriptiv multilateral. În acest fel, metodele științifice practice vor participa la analiza celor mai recente acte normative internaționale, adoptate în răspuns la principalele provocări cu care se confruntă contractul de transport rutier internațional de mărfuri în secolul XXI. Aceasta din urmă vor fi descrise utilizându-se aceleași metode practice. Adițional, elementele de drept comparat își vor face prezența în lucrare prin utilizarea metodelor enunțate, or analiza acestora va permite identificarea prevederilor naționale și internaționale care necesită a fi revizuite, pentru a putea și în continuare reglementa eficient domeniul studiat. Importanța metodelor practice se va reflecta în primul rând prin posibilitatea de a reda adevărata valoare a contractului de transport rutier internațional de mărfuri prin cifre reale, actualizate constant de baze statistice internaționale, or anume aceste date constituie un element-cheie care va demonstra evoluția răsunătoare a aplicabilității contractului de transport rutier internațional de mărfuri în Uniunea Europeană și pe întregul mapamond.

1. Metoda dialectică de cunoaștere

Această metodă de cercetare este utilizată, de regulă, în capitolele de analiză a fundamentelor teoretice a unei sau altei probleme sau fenomen juridic. În contextul tezei de doctor prenotate, metoda dialectică de cunoaștere este aplicată simultan, atât la etapa analizei doctrinei naționale și internaționale, precum și la etapa studiului jurisprudenței naționale și internaționale în materia contractului de transport rutier internațional de mărfuri. Se subliniază că, sunt supuse analizei opiniile doctrinare pe marginea unor prevederi legale relativ ambigue, care nu reglementează expres un anumit raport juridic.

În continuare, se propune demonstrarea aplicabilității eficiente a metodei dialectice de cunoaștere prin intermediul analizei unui caz particular de interpretare a unei norme de drept dintr-un tratat internațional.

Spre exemplu, în dreptul comerțului internațional, în particular în materia transportului internațional rutier de mărfuri, încă există incertitudini cu privire la soluționarea litigiilor din acest domeniu în cadrul unui arbitraj comercial internațional. În acest sens, doctrina internațională a fost divizată în câteva tabere, fiecare explicând propriile fundamente juridice, aliate ale opiniilor sale.

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 domeniul 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]

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.*

În ceea ce privește 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. [4]

2. Metoda istorică

Rolul acesteia în cadrul studiului științific menționat se reflectă prin descrierea principalelor evoluții și evenimente cu caracter juridic care au influențat într-un anumit fel aplicabilitatea contractului de transport rutier internațional de mărfuri.

În acest sens, prezintă interes *"Teoria costurilor comparative de producție și a avantajelor relative reciproce în comerțul internațional",* care aparține celebrului economist englez David Ricardo. Așadar, în lucrarea sa ″Principiile de economie politică și impunere″, în cadrul căreia acesta și-a expus, pentru prima dată (anul 1817) teoria nominalizată, David Ricardo precizează: ″Câștigul realizat de către o națiune care produce și vinde la extern bunurile pe care le realizează cu costuri de producție mai mici relativ cu alte bunuri naționale, iar în schimbul lor procură alte mărfuri a căror realizare la intern se dovedește mai puțin avantajoasă″. Astfel, puterm afirma că punerea în circulație a contractului de transport rutier internațional de mărfuri a fost influențat de repartiția neuniformă a factorilor de producție la nivel internațional, apărută încă în epoca modernă.

În timp ce elementele teoretice fundamentează o cercetare științifică cu valoroase reflecții doctrinare și accepțiuni istorice, elementele practice ale lucrării sunt cele care îmbogățesc cercetarea științifică cu materiale inovative, care conferă propriu-zis acestui studiu râvnitul caracter inovativ, cu interes deosebit atât pentru teoreticieni, cât și pentru practicieni.

3. Metoda logico-juridică

Aplicabilitatea metodei logico-juridice în cadrul cercetării științifice prenotate va fi demonstrată printr-un mod deviat de la cel habitual. Așadar, în cadrul prezentului referat științific, utilizarea acestei metode va fi demonstrată prin interpretarea reglementărilor internaționale, regăsită în jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene.

Astfel, în cauza nr. *C-88/17 din 10.04.2018 – Zurich Insurance plc și Metso Minerals împotriva Abnormal Load Services (International) Limited* [5], Curtea a explicat că locul sau locurile de prestare a unui serviciu, în sensul articolului 5 pct. 1 litera (b), lin. 2 din Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară [6], recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială, în situația în care este vorba despre un contract având ca obiect transportul de mărfuri între state membre, iar transportul este alcătuit din mai multe etape în care sunt utilizate mijloace de transport diferite, include locul de expediere. Astfel, din explicația adusă de Curte, se înțelege că, răspunderea pentru pagubele aduse mărfurilor transportate poate surveni inclusiv și la faza incipientă a realizării operațiunii de transport internațional de mărfuri, indiferent de modalitatea de transport: multimodal, rutier, aerian, maritim, etc. Respectiv, transportatorul este pasibil de răspundere chiar și în cazurile în care a încălcat prevederile contractuale încă de la punctul său de pornire.

4. Metoda comparativă

Elementul definitoriu atribuit metodei comparative de cercetare se referă la compararea sistemelor de drept, precum și a actelor normative ale statelor lumii sau organizațiilor internaționale care reglementează un raport juridic similar.

Astfel, prezintă interes pentru prezenta cercetare subiectul răspunderii transportatorului și a celorlalte părți la contractul de transport rutier internațional de mărfuri. Urmează a fi comparat caracterul extins al răspunderii părților la contract în cadrul Convenției privind contractul de

transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva, la 19.05.1956 și spectrul de reglementare a răspunderii transportatorului din *Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri* [7], în particular prin modalitățile de soluționare a litigiilor în instanță.

În cazul în care adresarea în instanță pentru un litigiu în acest context devine inevitabilă, atunci trebuie să se țină cont de faptul că există niște termeni de prescripție indicați expres în Convenție care trebuie neapărat respectați. [8] Așadar, termenul general de prescripție este cel de un an. Acesta poate fi și de 5 ani, în cazul în care ne aflăm în situația dolului sau culpei considerată de legea țării căreia îi aparține organul de jurisdicție sesizat. Dacă ne aflăm în situația avarierii, pierderii parțiale sau întârzierii, atunci termenul începe să curgă din ziua în care marfa a fost eliberată. În cazul unei pierderi totale, termenul de prescripție va începe să curgă de la a treizecea zi după expirarea termenului convenit, și începând de la a șaizecea zi de la primirea mărfii de către transportator în cazul în care nu s-a convenit asupra niciunui termen. În toate celelalte cazuri începe de la expirarea unui termen de trei luni de la data încheierii contractului. Și Regulamentul prevede posibilitatea examinării unui astfel de litigiu de către o instanță de judecată. Așadar, autoritatea competentă din statul membru de stabilire al operatorului de transport rutier internațional de mărfuri poate introduce acțiune împotriva ultimului, în conformitate cu legislația internă, în fața unei instanțe naționale competente. [9] Regulamentul oferă în acest sens posibilitatea operatorului de transport internațional rutier de mărfuri dreptul la căile de atac prevăzute de legislația națională, [10] după cum și Convenția îi oferă acestuia dreptul la regres, dacă se constată că în baza unei hotărâri a unei instanțe transportatorul nu a provocat daunele pentru care a achitat despăgubiri. [11]

5. Metoda statistică

Metoda statistică prezintă tendințele actuale de aplicabilitate a contractului de transport internațional rutier de mărfuri prin intermediul datelor statistice actualizate cu regularitate. Astfel, este demonstrată importanța acestui contract, având în vedere înregistrarea unei creșteri semnificative a cantității de mărfuri transportate prin această modalitate de către statele cu profil agrar accentuat. În același timp, este demonstrat caracterul durabil al aplicabilității contractului de transport rutier internațional de mărfuri de către statele care constituie puteri economice regionale și/sau mondiale. Se subliniază că, datele statistice sunt colectate și stocate în sistemul de date *Eurostat* începând cu anul 1982, când Uniunea Europeană cuprindea doar 14 state-membre. Actualmente, statele membre raportează cu regularitate informațiile colectate. Astfel, Republica Federală Germania colectează informațiile la fiecare mijloc de săptămână, fiind unul dintre cele mai mari state-raportori, Finlanda – la o succesiune de 3-4 zile, în timp ce Malta este scutită de raportare, având în vedere profilul geografic al statului. [12] Se precizează că, statele membre ale Uniunii Europene sunt obligate să raporteze indicii colectați în termen de 5 luni după finisarea perioadei de referință, în corespundere cu prevederile *Regulamentului (CE) nr. 642/2004 al Comisiei din 6 aprilie 2004 privind cerințele de precizie aplicabile datelor colectate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1172/98 al Consiliului privind rapoartele statistice referitoare la transportul rutier de mărfuri* [13]

În lumina celor expuse, metodele de cercetare aplicate în comun alcătuiesc un mecanism fortificat de integrare a materialor teoretice și practice care prezintă un interes deosebit pentru elaborarea tezei de doctor menționate. Utilizarea metodelor prenotate a fost demonstrată printr-o modalitate atipică, fiind utilizate, în particular, spețe concrete care confirmă accepțiunile referitoare la însemnătatea acestora.

Utilizarea acestora contribuie la redactarea uunui conținut coerent, la crearea unei succesiuni textuale logice, precum și la o trecere fluentă de la examinarea aspectelor teoretice spre elementele practice ale lucrării. Fiecare metodă pusă în circulație a intervenit cu propria componentă specială de lucru, care atribuie tezei de doctor un caracter inovator și interactiv.

Bibliografie

1. Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva la 19.05.1956 [citat 31.07.2024] Disponibil: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1961/07/19610702%2001-56%20AM/Ch_XI_B_11.pdf
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
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. Adamus R. Arbitration clause for an arbitral tribunal in Poland based on Art. 33 CMR Convention. În: *Opolskie Studia Administracyjno Pravne.* 2019. nr. XVII/4, p. 14. ISSN: 1731-8297
5. Cauza nr. C-88/17 din 10.04.2018 – Zurich Insurance plc și Metso Minerals împotriva Abnormal Load Services (International) Limited [citat 31.07.2024] Disponibil: https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf;jsessionid=2119068BA16617D4197 7CBD8A72F63BE?text=&docid=200884&pageIndex=0&doclang=RO&mode=lst&dir= &occ=first&part=1&cid=6000163
6. Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială [citat 23.07.2024] Disponibil: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:02001R0044-20130709&from=SK
7. Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri [citat 31.07.2024] Disponibil: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1072
8. Art. (32), alin. (1) din Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva la 19.05.1956
9. Art. (12), alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri
10. Art. (12), alin. (6) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri
11. Art. (37) din Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva la 19.05.1956
12. *Eurostat: The home of high-quality statistics and data on Europe.* © European Union, 1995-2024 [citat 31.07.2024] Disponibil: Road freight transport measurement (road_go) (europa.eu)

13. Regulamentul (CE) nr. 642/2004 al Comisiei din 6 aprilie 2004 privind cerințele de precizie aplicabile datelor colectate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1172/98 al Consiliului privind rapoartele statistice referitoare la transportul rutier de mărfuri [citat 31.07.2024] Disponibil: eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0642