STUDIA UNIVERSITATIS MOLDAVIAE
Revista științifică a Universtității de Stat din Moldova, 2023, nr. 8(168)

CZU: 341.241.8:656.135:629.3(4-6 UE) **http://doi.org/10.59295/sum8(168)2023_34**

SCRISOAREA DE TRĂSURĂ ȘI LICENȚA UNIONALĂ - INSTRUMENTE CONFIRMATIVE PRIVIND EXECUTAREA CONTRACTULUI DE TRANSPORT RUTIER INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI PE TERITORIUL UNIUNII EUROPENE

Elena BAJUREA - OSTROFEȚ,
Universitatea de Stat din Moldova

Prezentul articol înglobează caracteristicele și modalitatea de funcționare a raportului scrisoarea de trăsură – licență comunitară în cadrul efectuării operațiunilor de transport rutier internațional de mărfuri inclusiv pe teritoriul Uniunii Europene. În condițiile în care licența comunitară poate fi identificată în calitate de analog al autorizației C.E.M.T., eliberată în exclusivitate pe teritoriul Uniunii Europene, descrierea conținutului, particularităților, precum și modului de obținere a acesteia constituie un aspect care prezintă interes pentru studiul legislației Uniunii Europene în domeniul transportului internațional rutier de mărfuri. Întrucât în lipsa acesteia, scrisoarea de trăsură nu poate produce efecte juridice pe teritoriul spațiului comunitar, se atestă necesitatea examinării speței nominalizate prin prisma cadrului multilateral existent și a legislației Uniunii Europene care reglementează operațiunile de transport internațional rutier de mărfuri.

Cuvinte-cheie: *scrisoare de trăsură, licență comunitară, convenție, regulament, Uniunea Europeană, transportator, expeditor, C.E.M.T., autovehicul, marfă.*

THE CONSIGNMENT NOTE AND THE COMMUNITY LICENSE – CONFIRMATIVE TOOLS FOR THE EXECUTION OF THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD ON THE TERRITORY OF THE EUROPEAN UNION

The present clause covers the characteristics and ways of functioning of the relationship between the consignment note and the community license in the context of carrying out international road transport operations besides the territory of the European Union. Given that the community license can be identified as an analogue of the C.E.M.T. authorization, issued exclusively on the territory of the European Union, the description of its content, particularities, as well as of the way of its obtain, establishes an aspects of interest for an research of the European Union's legislation in the field of international transport of goods by road. In respect that, in its spareness the community license can not produce legal effects on the territory of the community space, the necessity of examining the nominated kind in terms of the existing multilateral framework and the legislation of the European Union which settles the operations of road transport of goods is attested in this regard.

Keywords: *consignment note, community license, convention, regulation, European Union, carrier, consignor, C.E.M.T., motor vehicle, freight.*

Introducere

Diferite operațiuni de comerț necesită a fi probate prin diverse acte confirmative. Este și cazul unei operațiuni de transport rutier internațional de mărfuri. În acest fel, scrisoarea de trăsură și licența comunitară devin documentele fără de care este complicat a demonstra existența și legalitatea efectuării unei astfel de proceduri pe teritoriul UE. Un aspect deosebit al scrisorii de trăsură este caracterul dualist al acesteia, care este prevăzut chiar și nemijlocit în Convenție. Așadar, Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva la 19.05.1956 menționează că proba contractului se face anume prin scrisoarea de trăsură [1]. În același timp, Convenția accentuează că absența, neregularitatea sau pierderea celei din urmă nu afectează existența sau validitatea prezentului contract [2]. De aici putem deduce faptul că, scrisoarea de trăsură este necesară *ad probationem,* și nu *ad validatem* [3].

Rezultate obținute și discuții

De menționat este că, scrisoarea de trăsură este aplicată și pe teritoriul spațiului comunitar, doar că aceasta este obligatoriu a fi însoțită și de licența comunitară. În cazul statelor non-membre ale UE, dar membre ale Convenției, este suficientă deținerea autorizației C.E.M.T. Anume această autorizație reprezintă actul permisiv care permite efectuarea curselor de transport rutier de mărfuri pe teritoriile statelor membre. Făcând o analogie cu sistemul de transport rutier intern de bunuri, poate fi considerat (sub aspect de abstractizare) echivalent cu autorizația de transport eliberată de către organul abilitat în acest sens- Agenția Națională Transport Auto (A.N.T.A.), doar că ultima este eliberată pe o perioadă de 8 ani, pe când Autorizația C.E.M.T. este eliberată anual. Pe site-ul Agenției găsim o informație similară, unde este stipulat că acest act permisiv este eliberat Republicii Moldova anual, reieșind din decizia Secretariatului Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport, având menirea de a facilita transportul de mărfuri pe teritoriile statelor membre și utilizării mai eficiente a autovehiculelor. De asemenea, se menționează că, autovehiculele care se deplasează în scopul efectuării transportului internațional rutier de mărfuri nu trebuie să depășească 12 tone, trebuie să corespundă normelor tehnice și de siguranță care sunt aplicabile diferitor categorii C.E.M.T. [4].

Sub aspect comparativ, pe teritoriul Uniunii Europene activează analogul autorizației C.E.M.T. – licența comunitară, elaborată și ajustată tendințelor legislației pieței comunitare. În acest sens, merită a se preciza că, pe teritoriul spațiului comunitar, se poate efectua o operațiune de transport rutier internațional de mărfuri, având doar licența comunitară (în eventualitatea în care părțile la contract decid să nu fie întocmită scrisoarea de trăsură), însă această operațiune devine irealizabilă în condițiile în care operatorul de transport rutier internațional de mărfuri dispune de scrisoarea de trăsură, iar de licență comunitară – nu (a expirat, necesită a fi reînnoită conform noilor standarde în vigoare; se prezumă că licența comunitară era deținută de operatorul de transport anterior întocmirii scrisorii de trăsură, or elaborarea acesteia nu este posibilă în condițiile în care transportatorul nu este licențiat corespunzător).

De menționat că, în 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 [5], legiuitorul european nu indică expres structura scrisorii de trăsură, de unde putem deduce faptul că ea urmează a fi redactată reieșind din imaginea pe care o creează Convenția de la Geneva din 19.05.1956. Așadar, este necesară întocmirea acesteia în trei exemplare, toate fiind semnate de către expeditor și transportator, iar aceste semnături pot fi imprimate sau înlocuite prin ștampilele expeditorului și ale transportatorului, însă doar în cazul în care legislația țării în care scrisoarea în cauză este întocmită permite acest lucru [6].

Rolul scrisorii de trăsură este acela de a servi drept material probatoriu pentru condițiile ce reies din contractul de transport rutier internațional de mărfuri, precum și a primirii mărfii de către transportator, până la proba contrarie. Din aceste considerente, se insistă asupra îndeplinirii corecte și juste a acestui act confirmativ cu detaliile necesare executării clauzelor prezentului contract. În acest sens, Convenția menționează expres care mențiuni sunt obligatoriu de a fi specificate în scrisoarea de trăsură, și care mențiuni rămân spre a fi adăugate la discreția părților la contract. Mențiunile obligatorii spre includere sunt următoarele:

a) locul și data întocmirii;
b) numele și adresa expeditorului;
c) numele și adresa transportatorului;
d) locul și data primirii mărfii și locul prevăzut pentru eliberarea acesteia;
e) numele și adresa destinatarului;
f) denumirea curentă a naturii mărfii și felul ambalajului, iar pentru mărfurile periculoase, denumirea lor general recunoscută;
g) numărul coletelor, marcajele speciale și numerele lor;
h) greutatea brută sau cantitatea altfel exprimată a mărfii;
i) cheltuielile aferente transportului (preț de transport, cheltuieli accesorii, taxe de vamă și alte cheltuieli survenite de la încheierea contractului și până la eliberare);
j) instrucțiunile necesare pentru formalitățile de vamă și altele;
k) indicația că transportul este supus regimului stabilit prin prezenta Convenție și nici unei alte clauze contrare [7].

Pe lângă aceste mențiuni obligatorii, Convenția indică asupra faptului că mai există și mențiuni circumstanțiale, care poartă un caracter mai specific decât cele dintâi, fiind utilizate mai mult în situațiile în care condițiile contractului comportă modalitățile corespunzătoare:

a) interzicerea transbordării;
b) cheltuielile pe care expeditorul le ia asupra sa;
c) totalul sumelor ramburs de perceput la eliberarea mărfii;
d) valoarea declarată a mărfii și suma care reprezintă interesul special la eliberare;
e) instrucțiunile expeditorului către transportator cu privire la asigurarea mărfii;
f) termenul convenit în care transportul trebuie să fie efectuat;
g) lista documentelor remise transportatorului [8].

Dacă părțile la contract consideră că există necesitatea includerii în scrisoarea de trăsură și a anumitor mențiuni facultative, sunt liberi să o facă, ținând cont de faptul ca acestea să nu intre în contradicție cu prevederile Convenției, pentru că aceste mențiuni riscă să fie lovite de nulitate absolută, având în vedere caracterul imperativ al Convenției.

Referindu-ne la aspectele tehnice de elaborare a scrisorii de trăsură, este necesar să menționăm că ultima se întocmește de către expeditor, iar în cazul în care acesta comite careva inexactități în procesul întocmirii sau mențiunile indicate se dovedesc a fi insuficiente, atunci el va răspunde pentru toate cheltuielile și daunele pricinuite transportatorului [9].

Necesitatea de a întocmi scrisoarea de trăsură în trei exemplare survine de la obligația unui exemplar de a se trimite expeditorului, celui de-al doilea exemplar de a însoți marfa, iar celui din urmă spre a fi păstrat de către transportator.

În cazul în care toate aceste prevederi sunt respectate în procesul elaborării scrisorii de trăsură, aceasta devine un material probant cert, care conține în sine o evidență a etapelor depășite deja în cadrul executării clauzelor contractuale ce reies din contractul internațional de transport rutier de mărfuri.

Pentru a genera claritate în ceea ce privește setul de documente ce va însoți transportatorul care intenționează să efectueze o operațiune de transport rutier internațional de mărfuri pe teritoriul și fiind parte a unui stat-membru al Uniunii Europene, este necesar a examina prevederile Regulamentului care vizează licența comunitară. Așadar, acesta specifică într-o manieră amplă în art. (4) despre necesitatea de a deține acest act confirmativ de către operatorul de transport, precum și modalitatea de obținere a acesteia:

- se eliberează de statul membru al UE;
- solicitantul este stabilit în respectivul stat-membru în conformitate cu legislația comunitară și cu legislația națională a statului-membru;
- solicitantul este autorizat, în statul membru de stabilire, în conformitate cu legislația comunitară și cu legislația națională a statului-membru respectiv cu privire la accesul la ocupația de operator de transport rutier de mărfuri, să efectueze transporturi internaționale rutiere de mărfuri;
- se eliberează pentru un termen de până la 10 ani, și poate fi reînnoită. În acest context, Regulamentul precizează că perioada de valabilitate a licenței comunitare se adaptează în funcție de progresele tehnicii [10].

Din același articol al Regulamentului, se conturează caracterul retroactiv al acestuia. Astfel, se precizează că licențele comunitare și copiile comunitare conforme eliberate înainte de data aplicării prezentului Regulament, rămân valabile până la data expirării lor.

Adițional, necesită a fi menționat că operatorului de transport rutier internațional de mărfuri i se eliberează nu doar originalul licenței comunitare, ci și un anumit număr de copii conforme originalului, care corespunde numărului de vehicule pe care întreprinderea, cu precizarea că acestea pot fi deținute de întreprindere cu drept de proprietate, fie făcând obiectul unui contract de împrumut sau leasing [11]. Este obligatoriu a preciza că licența comunitară nu este transmisibilă, iar copiile acesteia se păstrează la bordurile fiecărui vehicul pe care îl deține întreprinderea, în scopul prezentării lor la punctele de control, în eventualitatea în care acest document se solicită a fi prezentat. Aceeași prevedere se aplică și în cazul combinațiilor cuplate de vehicule: copia conformă acoperă combinația cuplată de vehicule chiar și în cazul în care remorca sau semiremorca nu este înmatriculată sau autorizată pentru a circula pe numele titularului licenței, sau în cazul în care este înmatriculată sau autorizată să circule într-un alt stat [12].

Licența comunitară are și o structură tipizată, prevăzută în Anexele I și II la Regulamentul vizat. În acest sens, elementele obligatorii ale acesteia sunt:

- ștampila autorității emitente;
- semnătura persoanei împuternicite de a emite licența comunitară;
- Numărul de serie înscris în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier;
- Numărul de copii eliberate, înscris în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier [13].

Prezența acestor elemente confirmă autenticitatea și veridicitatea licenței comunitare. În cazuri expres prevăzute de prezentul Regulament [14], operatorului i se poate refuza eliberarea acesteia, sau poate avea loc retragerea licenței. Așadar, operatorul poate primi refuz la cererea de a primi sau de a reînnoi licența comunitară, dacă acesta nu îndeplinește condițiile prevăzute la alin. (1), art. (4), menționate supra. Nerespectarea acelorași condiții constituie temei de retragere a licenței, precum și în cazul în care operatorul a furnizat informații incorecte la îndeplinirea cererii de eliberare a licenței.

Concluzii

Prin urmare, având aceste două acte confirmatorii – scrisoarea de trăsură și licența comunitară, conforme cerințelor enunțate supra, operatorul de transport internațional rutier de mărfuri dintr-un stat-membru al Uniunii Europene își asigură realizarea activității de întreprinzător fără obstacole și încălcări ale legislației comunitare. În ceea ce privește celelalte state-membre la Convenție, se atestă necesitatea corespunderii scrisorii de trăsură și autorizației C.E.M.T. la rigorile acordurilor multilaterale care reglementează aplicabilitatea acestora.

Este imperativă sublinierea faptului că, Uniunea Europeană se dovedește a fi spațiul care a reușit îmbinarea calitativă a cadrului normativ multilateral care reglementează condițiile aplicabilității scrisorii de trăsură și crearea unui cadru legal propriu, în vederea stabilirii condițiilor de eliberare a licențelor comunitare necesare pentru operatorii de transport rutier internațional de mărfuri.

Având în vedere obligativitatea deținerii unei licențe comunitare până la începerea activității de întreprinzător în domeniul transportului internațional rutier de mărfuri, merită apreciere legislația comunitară, care menține calitatea prestării serviciului nominalizat și securitatea persoanelor implicate în operațiunile de transport rutier internațional de mărfuri la nivel corespunzător standardelor pieței comunitare.

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. *Art. (4) din Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva la 19.05.1956.*
3. Gribincea L. *Dreptul comerțului internațional.* Tratat. Chișinău: Tipografia Reclama, 2014, pag. 501, ISBN: 978-9975-58-027-4.
4. *Agenția Națională Transport Auto:* © Copyright 2023. Disponibil: https://anta.gov.md/content/cemt
5. *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.* Disponibil: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1072&from=SK
6. *Art. (5), alin. (1) din Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva la 19.05.1956.*
7. *Art. (6), alin. (1) din Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva la 19.05.1956.*
8. *Art. (6), alin. (2) din Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva la 19.05.1956.*
9. *Art. (7), alin. (1) din Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva la 19.05.1956.*
10. *Art. (4), alin. (1)-(2) 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. (4), alin. (3), 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.*
12. *Art. (4), 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.*
13. *Art. (4), 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.*
14. *Art. (7) 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.*

Date despre autor:
Elena BAJUREA - OSTROFEȚ, doctorandă, Școala Doctorală Științe Juridice, Universitatea de Stat din Moldova.
E-mail: elena.bajurea.13@gmail.com
Tel.: +4917630430510
ORCID: 0009-0009-9911-5708

Prezentat la 29.09.2023