CONTRACTUL DE TRANSPORT MULTIMODAL INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI

Lilia GRIBINCEA,
doctor în drept, conferenţiar universitar (USM)

SUMMARY

Multimodal transport contract means a contract whereby a multimodal transport operator undertakes, against payment of freight, to perform or to procure the performance of international multimodal transport.

Multimodal transport document means a document which evidences a multimodal transport contract, the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator, and an undertaking by him to deliver the goods in accordance with the terms of that contract. In accordance with the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (Geneva, 24 May 1980), the multimodal transport document shall contain inter alia, the following particulars: the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the consignor; the apparent condition of the goods; the name and principal place of business of the multimodal transport operator; the name of the consignor; the consignee, if named by the consignor; the place and date of taking in charge of the goods by the multimodal transport operator; the place of delivery of the goods; the date or the period of delivery of the goods at the place of delivery, if expressly agreed upon between the parties; a statement indicating whether the multimodal transport document is negotiable or non-negotiable; the place and date of issue of the multimodal transport document; the signature of the multimodal transport operator or of a person having authority from him.

Transportul internaţional de mărfuri are un rol deosebit în cadrul dezvoltării relaţiilor comerciale internaţionale, precum şi în extinderea şi diversificarea schimburilor comerciale internaţionale.

Transporturile reprezintă o latură importantă a producţiei materiale, care, prin rolul lor de deplasare a mărfurilor, influenţează hotărâtor şi celelalte ramuri ale economiei mondiale, inclusiv şi comerţul internaţional. Constituind mijlocul material efectiv pentru concretizarea relaţiilor economice interstatale, transporturile economice internaţionale pot fi considerate aparatul circulator al întregii economii mondiale[1].

Transportul multimodal internaţional presupune deplasarea mărfii prin cel puţin două modalităţi de transport, dar în baza unui contract unic, în caz contrar, aflându-ne în prezenţa a două sau mai multe contracte de transport diferite. Deplasarea se efectuează de la locul preluării mărfii până la locul predării, cu transbordarea mărfii[2].

Reglementarea în materie o constituie Convenţia ONU cu privire la transportul multimodal internaţional de mărfuri, adoptată la Geneva la 24 mai 1980 (în continuare – Convenţia de la Geneva)[3]. Convenţia nu a intrat în vigoare, deoarece nu întruneşte numărul de 30 de ratificări, acceptări, aprobări sau aderări prevăzut de art.36. La data de 26 iulie 2012, 11 state erau părţi la convenţie[4].

În ceea ce priveşte domeniul de aplicare a Convenţiei de la Geneva, conform art.2, aceasta se aplică tuturor contractelor de transport multimodal, dacă locul de preluare sau locul de predare a mărfii de către antreprenorul de transport multimodal este situat pe teritoriul unui stat contractant.

Potrivit art.3, aplicarea Convenţiei este obligatorie când se încheie un contract de transport multimodal, care îndeplineşte condiţiile stabilite în Convenţie. Orice clauză inserată în contract, prin care se derogă de la dispoziţiile Convenţiei, este nulă. Totuşi, în conformitate cu art.28 pct.1), nulitatea unei asemenea clauze nu duce la nulitatea contractului.

Conform art.1 pct.3) al Convenţiei, în baza contractului de transport multimodal, antreprenorul de transport multimodal se angajează, în schimbul unui preţ, să execute sau să facă să se execute un transport multimodal internaţional.

Părţile contractului sunt expeditorul mărfii şi antreprenorul de transport multimodal. Expeditor este orice persoană, de către care sau în numele căreia ori în contul căreia este încheiat un contract de transport multimodal. Calitatea de expeditor, conform art.5, aparţine şi persoanei prin care mărfurile sunt efectiv predate antreprenorului de transport multimodal.

În accepţiunea art.1 pct.2), antreprenorul de transport multimodal este persoana care încheie, pe contul său, un contract de transport multimodal. Contractul poate fi încheiat şi prin intermediul unui terţ, care, participând la operaţiunile de transport multimodal, nu acţionează ca prepus sau mandatar al expeditorului sau al transportatorilor, asumându-şi răspunderea executării transportului.

Contractul de transport multimodal internaţional de mărfuri este un contract comercial, internaţional, sinalagmatic, cumutativ şi cu titlu oneros.

Contractul are un caracter real, deoarece conform Convenţiei, contractul ia naştere în momentul preluă-

rii mărfii de către antreprenorul multimodal. Conform art.5 pct.1), când antreprenorul de transport preia mărfurile, el emite un document de transport multimodal. Potrivit art.1 pct.4), documentul de transport multimodal este un document cu valoarea unui contract de transport multimodal.

În privinţa încheierii contractului de transport multimodal internaţional de mărfuri, ţinem să precizăm că, deşi contractul de transport multimodal internaţional de mărfuri are caracter real, Convenţia impune întocmirea *ad probationem* a unui înscris constatator, numit „document de transport multimodal".

În lipsa unor rezerve făcute în scris de către antreprenor, care ştie sau are motive să presupună că marfa nu corespunde indicaţiilor cuprinse în documentul de transport multimodal, ori nu dispune de mijloacele necesare pentru a verifica această conformitate, documentul de transport multimodal face dovada, până la proba contrară, că marfa a fost preluată de antreprenor şi că ea corespunde descrierilor din documentul respectiv. Prezumţia dată este relativă, putând fi înlăturată de antreprenor. Dacă documentul de transport multimodal este negociabil şi a fost transferat unui terţ de bună-credinţă, inclusiv destinatarului, proba contrară nu va fi admisă.

Părţile contractului de transport multimodal de mărfuri pot opta între un document de transport multimodal negociabil (titlu reprezentativ al mărfii) – echivalent al conosamentului din contractul de transport pe mare – sau un document de transport emis în formă nenegociabilă – scrisoarea de trăsură în formă tipică, întâlnită şi la alte modalităţi de transport[5].

Potrivit art.6, documentul de transport multimodal în formă negociabilă se emite la ordin sau la purtător. Antreprenorul multimodal va preda marfa în schimbul remiterii documentului de transport multimodal. Dacă titlul este la ordin, transmiterea se realizează prin girarea corespunzătoare a documentului de transport multimodal.

În cazul emiterii unui document de transport nenegociabil, potrivit art.7, cărăuşul va preda marfa destinatarului indicat în acest document sau unei alte persoane, conform instrucţiunilor pe care le-a primit în scris de la expeditor.

În conformitate cu art.8 al Convenţiei de la Geneva, **documentul de transport multimodal cuprinde, de regulă, menţiuni referitoare la**:

- natura generală a mărfurilor, marcajele principale, numărul de colete sau de bucăţi, greutatea brută sau cantitatea exprimată în alt mod, o declaraţie scrisă privind caracterul periculos al mărfurilor dacă este cazul;
- starea aparentă a mărfurilor;
- numele şi sediul principal al antreprenorului de transport multimodal;
- numele expeditorului;
- destinatarul, dacă a fost desemnat de expeditor;
- locul şi data preluării mărfii de către antreprenor;
- locul livrării mărfii;
- data sau termenul de livrare a mărfii, dacă părţile au încheiat un acord expres;
- itinerarul, modurile de transport şi punctele de transbordare, dacă sunt cunoscute în momentul încheierii documentului de transport;
- preţul transportului, dacă urmează ca acesta să fie plătit de către destinatar sau o altă menţiune că preţul urmează a fi plătit de către acesta;
- menţiunea că documentul de transport multimodal este sau nu negociabil;
- menţiunea conform căreia contractul este supus Convenţiei;
- locul şi data emiterii documentului de transport multimodal;
- semnătura antreprenorului de transport multimodal;
- alte indicaţii convenite de părţi.

În cazul în care documentul de transport multimodal este negociabil şi au fost emise mai multe exemplare originale, este necesar să fie menţionat numărul acestora. În atare caz, antreprenorul este eliberat de obligaţia de predare a mărfii, dacă marfa este livrată cu bună-credinţă în schimbul remiterii unuia dintre aceste originale. Dacă au fost emise copii, fiecare copie trebuie să conţină menţiunea: *copie nenegociabilă.*

Semnătura antreprenorului de transport multimodal poate fi olografă, imprimată în faximil, pusă prin perforare sau ştampilă. În dependenţă de prevederile legii statului în care a fost emis documentul de transport multimodal, semnătura se poate prezenta sub formă de simbol ori să fie pusă prin orice mijloc mecanic electronic. În absenţa uneia sau mai multor dintre indicaţiile menţionate, valoarea juridică a documentului de transport multimodal nu este afectată. Totuşi, antreprenorul trebuie să-şi asume angajamentul, prin documentul de transport multimodal, de a livra marfa conform stipulaţiilor contractului[6].

În baza contractului de transport multimodal internaţional de mărfuri[7], **expeditorului, în principal, îi revin următoarele obligaţii:**

- ***Să efectueze plata preţului de transport.*** Această obligaţie revine expeditorului, ca parte la contractul de transport. De regulă, preţul se plăteşte la predarea mărfii către antreprenorul de transport multimodal. Dacă obligaţia de plată revine destinatarului, potrivit art.8 pct.1), lit.l) în contract se va menţiona preţul transportului sau o indicaţie din care să rezulte precizările necesare.
- ***Să marcheze mărfurile periculoase.*** Obligaţia rezultă din art.23 şi presupune informarea antreprenorului despre caracterul periculos al încărcăturii şi asupra eventualelor precauţii, care trebuie luate. Expeditorul este obligat să marcheze sau să eticheteze mărfurile, indicând într-un mod adecvat că ele sunt periculoase.
- ***Să garanteze pe antreprenorul de transport multimodal pentru indicaţiile înscrise în documentul de transport multimodal***. Potrivit art.12, această obligaţie priveşte natura generală a mărfurilor, marcajele, numărul, greutatea şi cantitatea lor, precum şi caracterul periculos al încărcăturii.

Antreprenorul de transport multimodal are următoarele obligaţii:

• ***Să transporte mărfurile la locul de destinaţie în termenul stipulat***. Antreprenorul de transport multimodal este obligat să transporte marfa preluată de la expeditor la locul de destinaţie menţionat în documentul de transport. Transportul trebuie efectuat în interiorul termenului stipulat de părţi, iar în lipsă – într-un termen rezonabil, în dependenţă de împrejurări.

• ***Să conserveze mărfurile pe parcursul transportului***. Această obligaţie revine antreprenorului de transport multimodal în perioada cuprinsă între momentul preluării mărfii de la expeditor şi predării acesteia către destinatar.

• ***Să predea mărfurile către destinatar***. Executarea acestei obligaţii depinde de forma în care a fost emis documentul de transport multimodal. Dacă documentul este negociabil, antreprenorul va fi obligat să predea marfa persoanei care deţine titlul. În cazul documentului de transport multimodal nenegociabil, antreprenorul va fi obligat să predea marfa destinatarului indicat în documentul de transport sau altei persoane, conform insttrucţiunilor primite.

Deşi destinatarul nu participă la încheierea contractului de transport, acestuia îi revin totuşi unele drepturi şi obligaţii. Astfel, destinatarul este în drept să pretindă predarea mărfii de la antreprenorul multimodal şi poate introduce împotriva antreprenorului multimodal acţiunile care decurg din contractul de transport. Destinatarul este obligat să preia mărfurile de la antreprenorul de transport multimodal şi să efectueze plata preţului de transport, dacă asemenea obligaţie este în sarcina destinatarului.

În privinţa răspunderii părţilor în contractul de transport multimodal internaţional de mărfuri, menţionăm că, în baza contractului de transport multimodal internaţional de mărfuri, **expeditorul poartă răspundere pentru**:

• ***Neîndeplinirea obligaţiei de marcare a mărfurilor periculoase.*** Neîndeplinirea de către expeditor a obligaţiei de marcare a mărfurilor periculoase şi de informare a antreprenorului de transport multimodal cu privire la caracterul acestora, atrage răspunderea expeditorului pentru daunele produse. În plus, mărfurile pot fi descărcate, distruse sau făcute inofensive, în funcţie de împrejurări, fără despăgubire.

• ***Neîndeplinirea obligaţiei de garantare a antreprenorului de transport multimodal pentru indicaţiile înscrise în documentul de transport multimodal.*** În cazul neîndeplinirii acestei obligaţii, expeditorul va răspunde pentru daunele produse antreprenorului de transport multimodal. Expeditorul poartă răspundere şi în cazul în care a transferat unui terţ documentul de transport multimodal.

În reglementarea Convenţiei de la Geneva, răspunderea este bazată pe culpa prezumată a antreprenorului de transport multimodal[8]. Răspunderea expeditorului este angajată numai dacă se dovedeşte că prejudiciul suportat de antreprenor este rezultatul sau culpa expeditorului. Dacă la producerea prejudiciului au concurat şi alte cauze, cărăuşul poartă răspundere numai în măsura culpei sale, cu condiţia ca acesta să poată dovedi cuantumul pierderii, al avarierii sau al întârzierii, care nu poate fi atribuit culpei sau neglijenţei sale.

Conform art.14, răspunderea antreprenorului de transport multimodal acoperă perioada cuprinsă între momentul preluării mărfurilor până la momentul predării acestora.

În baza contractului de transport multimodal internaţional de mărfuri, **antreprenorul de transport multimodal poartă răspundere pentru**:

• ***Pierderea mărfii***. Conform art.6 pct.3), marfa este considerată a fi pierdută, dacă nu a fost predată în termen de 90 de zile de la data fixată pentru livrare, astfel cum a fost indicată în documentul de transport, sau, în lipsă – într-un termen rezonabil de livrare, ţinând cont de împrejurări. Potrivit art.18, răspunderea antreprenorului de transport multimodal este limitată, şi anume: în cazul în care transportul multimodal nu presupune şi un transport pe mare, sau pe căi navigabile interioare, răspunderea antreprenorului de transport multimodal este limitată la 8,33 DST (Drepturi Speciale de Tragere)/ kg de greutate brută a mărfii pierdute. Dacă transportul multimodal presupune şi un transport pe mare, sau pe căi navigabile interioare, Convenţia fixează un criteriu alternativ de despăgubire, limitând răspunderea antreprenorului de transport multimodal la 920 DST/colet sau altă unitate de încărcare sau la 2,75 DST/kg de greutate brută a mărfii pierdute, urmând a se aplica acela dintre criterii, care conduce la stabilirea unei limite mai ridicate a răspunderii. Este permisă agravarea contractuală a răspunderii antreprenorului multimodal.

• ***Avarierea mărfii***. Dispoziţiile Convenţiei de la Geneva pentru pierderea mărfii se aplică, în aceleaşi limite, şi răspunderii pentru avarierea mărfii.

• ***Întârzierea în predare***. Conform art.16 pct.2), se consideră întârziere în predare dacă mărfurile nu au fost predate la termenul convenit de părţi sau, în lipsă – într-un termen rezonabil, care să fie alocat unui antreprenor de transport multimodal, ţinând seama de circumstanţele de fapt. Răspunderea antreprenorului de transport multimodal pentru întârziere în predare este limitată la de două ori şi jumătate din preţul transportului pentru mărfurile livrate cu întârziere, fără a putea însă depăşi preţul total al transportului. În cazul în care se pretinde răspunderea antreprenorului de transport multimodal atât pentru întârziere, cât şi pentru pierdere sau avariere, cuantumul total al despăgubirii nu îl poate depăşi pe cel corespunzător pierderii totale a mărfurilor.

Potrivit art.21, antreprenorul de transport multimodal este decăzut din dreptul de a beneficia de limitele răspunderii în cazurile în care pierderea, avarierea sau întârzierea rezultă dintr-un act sau o omisiune, comise cu intenţia de a provoca pierderea, avarierea sau întârzierea, sau din imprudenţă şi ştiind că acestea ar putea rezulta. De asemenea, antreprenorul de transport multimodal este decăzut din dreptul de a beneficia de limitele răspunderii în cazul inserării în documentul de transport multimodal a informaţiilor inexacte referitoare la mărfuri sau omite să facă rezerve cu intenţia de a leza un terţ, inclusiv destinatarul.

Convenţia de la Geneva reglementează şi procedu-

ra angajării răspunderii antreprenorului. Potrivit art.24, notificarea pierderii, avarierii sau întârzierii în predare reprezintă o procedură prealabilă.

Dacă prejudiciul constă în pierderea sau avarierea mărfii, destinatarul trebuie să îl avizeze în scris pe antreprenor în prima zi lucrătoare remiterii mărfii, dacă pierderea sau avarierea este aparentă, şi în termen de 6 zile consecutive remiterii, dacă pierderea sau avarierea este neaparentă. Lipsa avizului nu împiedică introducerea unei acţiuni în despăgubire, dar instituie prezumţia simplă că marfa a fost predată conform descrierii din documentul de transport multimodal, deplasând sarcina probei asupra destinatarului.

Dacă prejudiciul suportat de destinatar este consecinţa întârzierii în predare, avizul scris adresat antreprenorului este obligatoriu de a fi făcut în termen de 60 de zile consecutive remiterii. Lipsa avizului în acest termen atrage decăderea destinatarului din dreptul de a mai putea introduce acţiunea în despăgubire împotriva antreprenorului de transport multimodal.

Dacă prejudiciul este suportat de antreprenor, acesta trebuie să îl avizeze în scris pe expeditor în termen de 90 de zile consecutive pierderii sau avarierii ori predării mărfii, luându-se în considerare pentru calculul termenului acela dintre momente care este mai îndepărtat.

Lipsa avizului instituie prezumţia, până la proba contrară, că pierderea sau avarierea nu este consecinţa culpei sau a neglijenţei expeditorului, mandatarilor sau prepuşilor acestuia.

Notificarea poate fi făcută în toate cazurile şi cu aceleaşi efecte, mandatarilor şi prepuşilor expeditorului şi ai antreprenorului de transport multimodal.

Litigiile apărute dintr-un contract de transport multimodal pot fi soluţionate în instanţa competentă, conform prevederilor Convenţiei de la Geneva sau de către un tribunal arbitral.

Potrivit art.26, reclamantul are posibilitatea să intenteze acţiunea la un tribunal în circumscripţia căruia se găseşte unul din următoarele locuri:

a) sediul principal al pârâtului sau, în lipsă, reşedinţa sa obişnuită;

b) locul încheierii contractului de transport multimodal, cu condiţia ca pârâtul să aibă în acest loc un sediu, o sucursală sau o agenţie prin intermediul căreia a fost încheiat contractul;

c) locul preluării mărfurilor pentru transportul multimodal sau locul predării lor;

d) orice alt loc indicat în acest scop în documentul de transport multimodal.

O procedură judiciară nu poate fi angajată într-un alt loc, cu excepţia măsurilor provizorii şi asigurătorii. Orice acord de alegere a forului, încheiat de părţi după apariţia litigiului, va fi valabil şi pe deplin executoriu.

O altă acţiune între aceleaşi părţi şi pe aceeaşi cauză nu poate fi introdusă, cu excepţia cazului în care hotărârea pronunţată de prima instanţă nu este executorie în statul în care se promovează noua procedură. Nu sunt considerate ca fiind o nouă acţiune măsurile de executare a unei hotărâri sau trimiterea unei acţiuni în faţa unui tribunal din acelaşi stat.

Conform art.27, părţile pot încheia o clauză compromisorie sau un compromis în care să convină soluţionarea litigiilor de către un tribunal arbitral. Totuşi, la alegerea reclamantului, procedura de arbitraj se poate desfăşura la un tribunal, situat în unul din locurile prevăzute în art.26 pentru instanţa competentă.

În conformitate cu art.27 pct.4) se consideră că orice clauză compromisorie sau compromis conţine menţiuni referitoare la aplicarea obligatorie a prevederilor Convenţiei.

Convenţia de la Geneva reglementează prescripţia acţiunii în răspundere, precizând în art.25 că orice acţiune referitoare la transportul multimodal se prescrie într-un termen de 2 ani. Termenul de prescripţie începe să curgă din ziua următoare celei în care antreprenorul de transport multimodal a predat marfa sau din ziua în care marfa trebuia să fie livrată.

Dacă nu a fost adresată o notificare în formă scrisă, menţionând natura reclamaţiei şi principalele capete de cerere, acţiunea se prescrie într-un termen de 6 luni de la data la care marfa a fost predată sau de la care ar fi trebuit predată destinatarului.

Termenul de prescripţie poate fi prelungit printr-o declaraţie scrisă, adresată autorului reclamaţiei. Termenul poate fi prelungit prin noi declaraţii.

Acţiunea în regres a unei persoane obligată să răspundă în termenele Convenţiei poate fi promovată şi după expirarea termenului de prescripţie, dacă este intentată în termenul stabilit de legea statului unde urmărirea va fi angajată. Totuşi, termenul nu poate fi mai mic de 90 de zile de la data la care persoana care promovează acţiunea în regres a rezolvat reclamaţia sau a primit comunicarea citaţiei.

Note:

[1] Caraiani Gheorghe, Georgescu Constantin, *Transporturi şi expediţii internaţionale,* ed. IV revizuită şi adăugită, Ed. Universitară, Bucureşti, 2012, p.9.

[2] A se vedea: Sitaru Dragoş-Alexandru, Buglea Claudiu-Paul, Stănescu Şerban-Alexandru, *Dreptul comerţului internaţional, Tratat: Partea specială,* Universul juridic, Bucureşti, 2008, p.477; Macovei Ioan, *Dreptul comerţului internaţional,* vol.II, C.H. Beck, Bucureşti, 2009, p.167; Sitaru Dragoş-Alexandru, Stănescu Şerban-Alexandru, *Contractul de transport internaţional de mărfuri,* Lumina Lex, Bucureşti, 2007, p.206; Jacquet J.M., Delebecque Ph., *Droit du commerce internationale,* 3-ème ed., Dalloz, Paris, 2002,p.208.

[3] Articolele menţionate în prezentul articol, fără nici o altă precizare, se referă la Convenţia de la Geneva din 24 mai 1980.

[4] http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&lang=en, accesat la 26.07.2012.

[5] Sitaru Dragoş-Alexandru, Buglea Claudiu-Paul, Stănescu Şerban-Alexandru, *op.cit.,* p.478.

[6] Macovei Ioan, *op.cit.,* 2009, p.170.

[7] A se vedea şi: Sitaru Dragoş-Alexandru, Buglea Claudiu-Paul, Stănescu Şerban-Alexandru, *op.cit.,* p.479 şi urm.; Macovei Ioan, *op.cit.,* 2009, p.170 şi urm.

[8] Căpăţână Octavian, Stancu Gheorghe, *Dreptul transporturilor: Partea specială,* Lumina Lex, Bucureşti, 2002, p.567.