

EXPEDIȚII DE MĂRFURI CU REGIM SPECIAL

Lector univ. dr.

MARIUS CHIRU

Universitatea 1 Decembrie 1918 Alba Iulia

Facultatea de Drept și Științe Sociale

De regulă, expedițiile de mărfuri au loc în baza unor contracte tipizate care pot suferi de la caz la caz unele adaptări pe baza negocierilor dintre clienți și expeditori.

Sunt însă și situații în care, datorită unor calități deosebite ale mărfurilor (perisabile, periculoase, ș.a), particularităților modului de transport (prin containere, combinat, ș.a) sau a condițiilor de plată externe, se impune inserarea în conținutul contractului părților a unor clauze specifice.

În cele ce urmează, vom analiza câteva astfel de situații, pentru a realiza un tablou cât mai complet, al activității comerciale de expediție a mărfurilor.

1. Expediții de mărfuri perisabile

Perisabilitatea este o denumire generică dată pierderilor calitative și, implicit cantitative, la care sunt supuse anumite grupe de mărfuri ca urmare a trecerii timpului datorită efectelor anumitor procese naturale sau ca urmare a transportului, ori a manipulării, depozitării și desfacerii lor.

Acordarea de perisabilități se face pe baza normelor stabilite în acest sens. Conform acestor norme, perisabilitatea nu cuprinde: pierderile prevăzute în normele de consum tehnologic; pierderile cauzate prin neglijența manifestată în gospodărirea materiilor prime și materialelor; pierderile datorate unor cazuri de forță majoră și pagubele pricinuite prin sustrageri.

Acordarea de perisabilități se face numai pe baza constatărilor făcute cu ocazia predării-primirii mărfurilor sau a inventarierii periodice a gestiunilor.

În cazul mărfurilor preambalate, care au greutatea prestabilită și înscrisă pe ambalaje, destinate desfacerii în rețeaua cu amănuntul, nu se acordă perisabilități.

O astfel de încărcătură prezintă riscuri de degradare atât pe parcursul transportului cât și la destinație.

Părțile contractante obișnuiesc să antecalculeze aceste perisabilități și să le insereze în clauzele contractului, având în vedere condițiile unui transport normal.

Este posibil însă, ca la destinație, mărfurile să nu fie ridicate la timp de către destinatar, ori acesta să nu poată fi identificat din varii motive (de regulă din cauza unor mențiuni incomplete făcute în documentele de transport), sau ca în timpul transportului să fie schimbată destinația încărcăturii către o stație sau punct de descărcare mai îndepărtat; astfel de situații sunt de natură a genera riscuri de degradare a mărfurilor.

În lipsa unor reglementări, în practică s-a format uzanța ca expediționarii să ia măsuri de valorificare a mărfurilor, de regulă fără încunoștințarea prealabilă a comitentului "căruia desigur i se cuvine prețul vânzării, după ce au fost scăzute toate cheltuielile legate de transport și de expediție,.. De altfel și reglementările standard precum Condițiile generale S.F.A., conțin prevederi de natură a exonera pe expeditori de răspundere în asemenea împrejurări. Articolul 16 din Condițiile generale menționate, recunoaște expediționarului dreptul de a vinde încărcătura sau de a dispune în alt mod de mărfuri, fără a încunoștința pe comitent atunci când se află în imposibilitatea materială de a face acest lucru, cu obligația de a-i plăti suma rămasă din prețul încasat după acoperirea cheltuielilor făcute pentru deplasarea încărcăturii și valorificarea acesteia.

2. Expediții de mărfuri periculoase

Articolul 5 din Condițiile generale ale U.S.E.R., prevede că în situația transporturilor specia le precum cele periculoase sau frigorifice, expediționarul are obligația de a pune la dispoziția

clientului informațiile necesare efectuării deplasării mărfurilor, variantele de transport, de preț, de asigurări etc., pe baza cărora clientul să poată contracta în cunoștință de cauză.

De asemenea, Condițiile generale S.F.A. , prevăd în articolul 18, că în lipsa unui acord din partea clientului, expediționarul nu va accepta și nu se va ocupa în principiu de mărfuri nocive, periculoase, inflamabile sau explozive sau de alte produse care pot produce daune, prin faptul că ascund ori favorizează vermină sau flageluri.

Referindu-se la situația în care cel care predă încărcătura ascunde natura periculoasă a mărfii, articolul menționat, prevede că "persoana care predă mărfuri de acest fel expediționarului sau o determină să mânuiască sau să se ocupe cu atare mărfuri va fi răspunzătoare - dacă nu s-a încheiat în prealabil un aranjament special în scris - pentru orice pierderi sau daune astfel cauzate și trebuie să indemnizeze pe expediționar pentru orice penalități, prejudicii, costuri și cheltuieli născute în legătură cu încărcătura. Mărfurile ar putea fi distruse sau tratate într-un alt mod, prin hotărârea unilaterală a expediționarului sau a oricărei alte persoane, în a cărei custodie se pot afla la data relevantă".

Într-o astfel de situație, predătorului mărfurilor îi incumbă o răspundere contractuală agravată pentru doi sau culpă gravă. În situația în care expediționarul nu are posibilitatea de a pune la dispoziția clientului mijloacele de transport necesare, acesta este îndreptățit să refuze încheierea contractului.

Totodată Condițiile generale S.F.A. prevăd ca și în situația în care s-a încheiat un aranjament special înscris, mărfurile pot fi distruse ori tratate în alt mod, dacă se constată că prezintă pericol pentru alte produse sau bunuri.

3. Expediții de mărfuri În trafic combinat (multimodal) Transportul combinat (multimodal) a fost definit de Regulile C.N.U.C.E.D./C.C.I. din 1992 ca fiind un transport efectuat în baza unui contract unic având ca obiect deplasarea de mărfuri cu cel puțin două moduri de transport (uscat-aer-apă).

În măsura în care părțile convin să supună contractul altor reguli, ele derogă de la orice dispoziții contrare care nu conțin prevederi mai favorabile pentru marfă. Totuși regulile respective nu produc efecte juridice, atunci când sunt în opoziție cu norme din legile naționale, aplicabile contractului de transport multimodal.

Datorită faptului că nivelul despăgubirilor acordate este de doar 2 D.S.T. pe kg de marfă pierdută sau avariata, iar prin dispozițiile lor nu fac o delimitare clară a titularilor acțiunii în răspundere, regulile C.N.U.C.E.D. în discuție cunosc o aplicabilitate limitată.

În situația în care organizatorul acestui tip de transport a luat în primire mărfurile dintr-o țară, pentru a le livra destinatarului, într-un loc desemnat anume dintr-o altă țară, transportul devine internațional.

În prezent nu se află în vigoare nici o convenție internațională care să reglementeze transporturile multimodale.

La 28 mai 1980 a fost adoptată Convenția de la Geneva asupra transportului internațional multimodal de mărfuri care însă, până în prezent nu a intrat în vigoare, deoarece nu a întrunit numărul minim de ratificări sau de aderări.

Cu toate acestea, apreciem ca fiind utilă cel puțin pentru practicieni analiza prevederilor acestei convenții.

Articolul 1(1) din Convenție prevede că "prin transport multimodal internațional se înțelege transportul de mărfuri efectuat prin folosirea a cel puțin două moduri de transport diferite, în temeiul unui contract de transport multimodal, cu punctul de plecare într-un loc situat într-o țară unde mărfurile sunt luate în primire de către întreprinzătorul transportului multimodal și până într-un loc stabilit pentru eliberarea lor într-o țară diferită".

Textul convenției menționează că, dacă sunt aduse la îndeplinire, în executarea unui contract ce prevede deplasarea cu un singur mijloc de transport, operațiunile de grupaj și de eliberare a mărfurilor, nu pot fi considerate ca un transport multimodal internațional.

Trebuie menționat că, potrivit articolului 1(7) noțiunea de "mărfuri" include și containerele, paletele și orice condiționări sau ambalaje similare, dacă sunt furnizate de către predătorul mărfii.

Articolul 5(1) prevede că documentul de transport multimodal emis de cărauş poate fi negociabil sau nonnegociabil, după opţiunea predătorului mărfurilor.

Documentul negociabil poate fi emis "la ordin" sau "la purtător"; în primul caz documentul poate fi transmis prin gir iar în cel de al doilea caz transferul are loc fără o asemenea formalitate. În situaţia în care se emit mai multe exemplare originale, documentul trebuie să cuprindă o menţiune în acest sens.

Cărauşul sau cel care acţionează în numele său are obligaţia să predea încărcătura celui care îi remite documentul de transport, girat în mod valabil, atunci când a fost emis "la ordin",

În situaţia în care au fost emise mai multe originale ale unui document de transport multimodal, cărauşul nu poate fi obligat să elibereze încărcătura dacă nu i se remit toate exemplarele, chiar dacă operaţiunea s-a realizat cu bună credinţă.

În cazul documentului de transport multimodal nonnegociabil, cărauşul emitent trebuie să insereze în conţinutul acestuia numele destinatarului.

La destinaţie, marfa va fi predată persoanei nominalizată în documentul de transport sau altei persoane conform instrucţiunilor permise, care de regulă se fac în scris.

La rândul său, Contractul de expediţie model al Romtrans enumeră în articolul 5 unele obligaţii ce-i revin clientului (comitent), făcând deosebire între transporturile multimodale de mărfuri obişnuite şi cele care se efectuează prin porturi străine.

În cazul transportului multimodal obişnuit, clientul are obligaţia de a-l aviza pe expediţionar cu 24 de ore înainte, despre încărcarea mărfurilor destinate exportului. Avizul trebuie să precizeze încărcarea în mijlocul de transport cu care pleacă din ţară, datele de identificare ale mijlocului de transport, data expedierii, numărul de colete, marcajul, cantitatea, cubajul, felul mărfii, numărul dispoziţiei de transport şi vămii, al actelor sanitar - veterinare sau al altor avize speciale ş.a.

În situaţia în care expediţia de mărfuri în trafic multimodal se efectuează prin porturi străine, clientul are obligaţia să trimită expediţionarului, în vederea navlosirii spaţiului necesar pe nave, atât dispoziţiile de transport şi vămii cât şi nota de comandă conosament, pentru fiecare transport în parte. Pe baza acestor documente, Romtrans are obligaţia de a contracta volumul (spaţiul) de transport necesar pe nave în condiţiile cele mai avantajoase la momentul navlosirii.

Transportatorul răspunde pentru pagubele rezultate din pierderea sau avarierea mărfurilor, precum şi din întârzierea în predarea acestora, cu condiţia să le fi avut sub paza sa. El va fi totuşi exonerat de răspundere dacă dovedeşte că a luat toate măsurile posibile pentru a evita evenimentul şi consecinţele sale. Potrivit Convenţiei, eroarea nautică nu este considerată cauză exoneratorie de răspundere.

Termenul de prescripţie a fost stabilit la 2 ani iar quantumul despăgubirilor a fost limitat la 2,75 O.S.T. pe kg de marfă lipsă ori avariata în cazul transporturilor navale şi la 8,33 O.S.T. pe kg de marfă lipsă ori avariata în cazul transporturilor terestre sau aeriene.

În sensul Convenţiei de la Geneva, organizator de transporturi de mărfuri în trafic multimodal poate fi orice persoană care a încheiat un contract de transport multimodal în nume propriu sau prin intermediul unui terţ care îşi asumă răspunderea executării acestui contract, acţionând numai din însărcinarea expeditorului sau transportatorilor participanţi la operaţiile respective de transport.

În cazul unui astfel de transport de mărfuri este foarte importantă decizia clientului privind alegerea rutei şi a mijloacelor de transport ce urmează a fi folosite. Alegerea este făcută de regulă cu ajutorul unei case de expediţie care are în general o răspundere crescută atunci când mărfurile sunt transportate în trafic combinat•

4. Expediţii de mărfuri în containere

În plan internaţional, materia containerelor este reglementată prin Convenţia internaţională pentru securitatea containerelor şi Convenţia vamală relativă la containere ambele adoptate la Geneva, la data de 2 decembrie 1972.

Potrivit celor două convenţii, containerul este un utilaj standard, re folosibil, destinat formării unei unităţi distincte de încărcătură, susceptibil de manipulare şi transbordare cu mijloace tehnice

specifice, cu următoarele particularități: are un caracter permanent, este special conceput în vederea manipulării și fixării cu ușurință.

Acest termen nu cuprinde nici vehiculele și nici ambalajele.

Ele trebuie să poarte permanent o placă tip, intitulată "CSC SAFETY APROVAL" pe care sunt înscrise caracteristicile lor.

Transporturile containerizate prezintă avantajul unui plus de siguranță în ce privește păstrarea integrității mărfurilor în cursul transportului. Totodată acestea permit utilizarea mijloacelor moderne de manipulare în operațiunile de încărcare-descărcare a mărfurilor.

Expedițiile de mărfuri containerizate pot circula atât pe teritoriul României, cât și pe teritoriul altor țări sub acoperirea unui sigiliu vamal, din momentul încărcării containerelor pe mijlocul de transport și până la descărcarea acestora la destinație.

Efectuarea expediției internaționale de mărfuri containerizate are loc pe baza unui contract unic de transport sau expediție, chiar și în situația transportului multimodal.

Convenția internațională cu privire la transporturile de mărfuri adoptată în luna mai 1980 sub auspiciile U.N.C.T.A.D., conține reglementări menite să stimuleze transporturile containerizate. Fiind destinate unor utilizări repetate, părțile contractante au obligația de a lua toate măsurile necesare menținerii lor în trafic operativ.

Norme standardizate reglementează primirea, folosirea, expedierea, restituirea și depozitarea containerelor.

Aceste norme sunt preluate în contractele tip ale caselor de expediții și se completează cu instrucțiunile date de expediționari.

Clienții au obligația de a respecta aceste norme și instrucțiuni precum și de a insera clauze corespunzătoare în contractele încheiate cu proprii furnizori sau beneficiari de mărfuri.

De regulă, în funcție de cerere și ofertă, în vederea executării clauzelor contractuale convenite cu clienții (comitenți) expediționarii procedează la rezervarea din timp a volumului de containere necesar.

Astfel, condițiile de lucru ale Romtrans, prevăd în articolul 6 obligațiile clientului și ale expediționarului din acest punct de vedere; lunar, până la data de 20 a lunii curente, pentru luna următoare, clientul are obligația de a trimite expediționarului comanda scrisă cu necesarul de containere pentru intervalul respectiv, cu următoarele mențiuni: ruta, țara, portul de destinație, tipul, mărimea și nr. de containere necesare, marfa, condiția de livrare, data și locul de încărcare. Expediționarul își rezervă dreptul ca onorarea comenzilor primite după data menționată, să fie asigurată numai în limita posibilităților.

Conform articolul 6 §1 și 2, din Condițiile de lucru ale Romtrans, clientul are obligația de a verifica starea tehnică și curățenia containerelor la momentul preluării acestora în baza scrisorii de trăsură aferente. Dacă se constată probleme constând din defecțiuni ale sistemelor de închidere, de ridicare, spărturi ș.a. se vor încheia actele de constatare necesare și va fi avizat de îndată expediționarul, după care îi va comunica acestuia din urmă originalul procesului verbal de constatare.

Conform aceluiași articol din Condițiile de lucru menționate, containerele pot fi folosite de client, furnizor sau beneficiar numai pentru destinațiile, mărfurile și rutele pentru care au fost repartizate. În cazul schimbării destinației acestora, partea aflată în culpă este răspunzătoare de pagubele produse. Schimbarea destinației containerelor este posibilă numai cu acordul expediționarului.

În articolul 6 §14 se prevede că cheltuielile de amarare sau de fixare a containerelor goale sau pline precum și cele pentru manipularea utilajelor respective, pentru mărfurile de export sau import, cad în sarcina clientului, a cărui debitare se efectuează prin decontare, cu dispoziție de încasare și factură depusă în bancă. Clientul are obligația de a suporta și cheltuielile aferente manipulării și plății chiriei în cazul containerelor reținute la încărcare sau imposibil de încărcat din lipsa documentelor sau informațiilor necesare, la nivelul pretins de proprietarii acestora.

Cu privire la obligațiile expeditorului, articolul 6 §3 și 4, prevede că după încărcarea containerelor pe navă, acesta trebuie să obțină de la armator, conosamentul pentru mărfurile îmbarcate, pentru a-l remite clientului în termen de cel mult trei zile lucrătoare de la primirea lui.

În legătură cu containerele violate urmează a se întocmi documentele de constatare care se remit clientului în termen de 24 ore de la primirea lor.

De asemenea, articolul 6 §6 din Condițiile de lucru ale Romtrans, prevăd pentru client, obligația de a-l informa pe expediționar (Romtrans) în legătură cu punerea în mișcare a containerelor (sosirea sau trimiterea în trafic intern) în termen de 24 de ore, pentru a se realiza o supraveghere cât mai eficientă a circulației acestora .

În toate situațiile, clientul se face răspunzător pentru integritatea containerelor, atât timp cât acestea se află la dispoziția sa, în vederea încărcării sau descărcării mărfurilor, conform articolul 6 § 15. Mai mult, potrivit articolul 6 §8, clientul are obligația de a suporta cheltuielile aferente imobilizării containerului pe durata de timp în care acesta nu poate fi folosit precum și cheltuielile legate de transportul și manipularea utilajului în vederea reparării lui.

5. Expediții de mărfuri În regim vinculat

Jurisprudența s-a pronunțat că "potrivit modalității de plată prin vinculație, marfa se expediază de către expeditor pe adresa băncii din străinătate din țara importatorului (cumpărător), iar nu pe adresa acestuia. La primirea documentelor care atestă, potrivit contractelor de vânzare-cumpărare la export, livrarea mărfii, banca arătată, în calitate de intermediar, avizează pe importator și le pune la dispoziția sa, după ce acesta achită suma convenită cu exportatorul. Banca remite apoi exportatorului prețul astfel plătit sau îl creditează în cont, iar cumpărătorul (importator), intrat în posesia documentelor de livrare și de transport, poate să ridice marfa,,.

Bineînțeles că banca își reține comisionul bancar, cheltuielile de înmagazinare și alte cheltuieli ocazionate de vinculație.

Pentru perioada de timp dintre momentul expedierii mărfurilor de către exportator și acela al încasării sumei corespunzătoare de la importator, cel dintâi acordă credit celui de al doilea.

Vinculația constituie o modalitate de plată greoaie și costisitoare, presupunând asumarea de către bancă a unui rol dificil și neconform profilului ei, contrar principiului că plățile și creditele sunt operații proprii băncii, distincte de vânzarea mărfii, în care banca nu trebuie să aibă nici un fel de amestec.

Prin hotărârea arbitrală menționată, s-a precizat că această operațiune bilaterală implică doi debitori, unul fiind cumpărătorul importator iar celălalt banca ce realizează vinculația, între ei existând o solidaritate pasivă. "Obligația băncii de a plăti exportatorului este solidară cu a cumpărătorului, potrivit articolului 42 din Codul Comercial text aplicabil în speță ca lex causae. Solidaritatea se menține până la data achitării integrale a mărfii, fiind deci inacceptabil punctul de vedere al băncii că răspunderea sa se mărginește numai la negocierea documentelor comerciale și la remiterea contravalorii acestora",

Respectiva hotărâre arbitrală statuează pentru prima dată în jurisprudența română regimul juridic al plății internaționale prin vinculație.

Sarcina de a obține acceptul băncii din țara importatorului, în sensul de a-și asuma răspunderea pentru plata în solidar, alături de cumpărător, revine expediționarului.

De exemplu, articolul 7§1 și 2 din Condițiile de lucru ale Romtrans prevede că, după unele verificări preliminare, privind condițiile de efectuare a vinculării de către corespondenții săi externi, agreeți pentru asemenea operațiuni, în legătură cu care își informează clientul, având și acceptul acestuia din urmă, societatea de expediții va proceda la întocmirea documentelor necesare. Conform articolului 7§3, 4 și 5 din condițiile de lucru menționate, dacă vinculația se soldează cu pagube, clientul va putea acționa direct în vederea acoperirii prejudiciului (caz în care expediționarul are obligația de a-i pune la dispoziție toate documentele necesare și de a-i acorda sprijin de specialitate) sau prin intermediul expediționarului căruia îi va adresa o cerere expresă, însoțită de documentele și valuta necesară intentării și susținerii acțiunii la organul jurisdicțional competent. Demersurile vor fi făcute în contul și pe riscul mandantului.