



CONTRACTUL DE TRANSPORT FERROVIAR DE MĂRFURI ÎN LEGISLAȚIA REPUBLICII MOLDOVA

IURIE MIHALACHE, DOCTOR ÎN DREPT, LECTOR UNIVERSITAR

1. Considerații generale (definirea, reglementarea juridică)

Noțiune. Definiția legală a contractului este dată de Codul transportului feroviar, și anume: "conform contractului de transport feroviar al mărfurilor, calea ferată este obligată să aducă mărfurile la stația de destinație în termen și intacte, respectând condițiile de transportare, și să le elibereze destinatarului mărfurilor, iar expeditorul de mărfuri este obligat să achite taxa de transport" (art.51 alin.(3)).

În literatura juridică de specialitate pot fi întâlnite mai multe definiții ale contractului, însă fără a se ține cont de specificul transportului feroviar de mărfuri. În majoritatea cazurilor, contractului de transport feroviar de mărfuri îi se atribuie o noțiune generală, preluată din codul civil sau din doctrină, fără a reflecta în ea care este denumirea părților, obiectul sau felul mijlocului de transport.

Spre exemplu, potrivit unei definiții (după A.B.Горюнов), contractul de transport feroviar de mărfuri este acel contract real, oneros și sinalagmatic, în baza căruia o parte - căraș, se obligă să transporte marfa încredințată lui de către cealaltă parte - expeditor, până la punctul de destinație și să o predea persoanei împuternicite - destinatarului, iar expeditorul mărfii se obligă să plătească pentru transport cu respectarea condițiilor stabilite în contract .

Contractul de transport de mărfuri pe calea ferată este acel contract prin care Întreprinderea de Stat "Calea Ferată din Moldova", printr-o subdiviziune a sa regională, în calitate de căraș, se obligă în schimbul unei taxe de transport (tarif), să transporte într-un anumit termen, să păzească și să elibereze marfa ajunsă la stația căii ferate de destinație, acelei persoane numele căreia este indicat în scrisoarea de trăsură.

Reglementarea juridică a relațiilor din transportul feroviar de mărfuri este asigurată prin două categorii de norme: generale și speciale. Normele generale sunt cele din Codul civil al R.M., iar normele speciale sunt cuprinse în Codul transportului feroviar al R.M. și Regulamentul privind prestările de servicii în traficul feroviar de călători, bagaje, mărfuri și mesagerii în interes propriu. Se aplică cu precădere prevederile normelor speciale și numai în lipsă de prevederi speciale, aplicare au normele din dreptul comun.

2. Elementele contractului (părțile, obiectul, prețul, forma)

Părțile contractului. Contractul de transport de mărfuri pe calea ferată se încheie între Întreprinderea de Stat "Calea Ferată din Moldova", reprezentată de una din subdiviziunile sale din teritoriu, și expeditorul mărfii.

Calea ferată reprezintă o structură publică de interes statal, ea fiind întreprindere de stat monopolistă pe teritoriul Republicii Moldova. Toate subdiviziunile teritoriale ale căii ferate (stațiile feroviare, depourile de locomotive, serviciile de telecomunicație, construcție și deservire) se subordonează administrației centrale a căii ferate. De aceea în practică nu există probleme în legătură cu necesitatea coordonării speciale a comenzilor și contractelor de transport cu un al treilea subiect. Statutul de întreprindere monopolistă pe care o are "Calea Ferată din Moldova" avantajează procesul de transport.

La rândul său, expeditorul de mărfuri poate fi o persoană juridică de drept public sau privat, ori o persoană fizică, care transmite marfa la transport pentru necesități personale. În acest sens legea nu cere careva condiții speciale pentru expeditori. Expeditorii persoane fizice au dreptul să transporte mărfuri

pentru necesități personale, familiale, casnice și altele nelegate de desfășurarea activității de întreprinzător . Ei se asimilează cu consumatorii și vor beneficia de toate drepturile prevăzute în acest sens de Legea nr.105-XV din 13.03.2003 privind protecția consumatorilor .

În contractul de transport feroviar de mărfuri, din numele Î.S. "Calea Ferată din Moldova", parte la contract apare subdiviziunea teritorială a căii ferate, care încheie contractul prin șeful stației de cale ferată . Așadar, contractul de transport feroviar de mărfuri se încheie între două părți: a) stația căii ferate de expediție a mărfurilor, împuternicită de Î.S. "Calea Ferată din Moldova" să încheie un astfel de contract, și b) expeditorul, care poate fi o persoană juridică sau fizică.

Deși marfa parcurge teritoriul mai multor subdiviziuni ale căii ferate, caracterul de exclusivitate pe care îl deține Î.S. "Calea Ferată din Moldova" ca întreprindere monopolistă, face ca ea să preia asupra sa întreaga răspundere pentru nerespectarea obligațiilor contractuale față de expeditor. În așa mod, în transportul feroviar vorbim de un cărăuș unic care își poate asuma în întregime riscurile neexecutării obligațiilor din contractul de transport.

Obiect al contractului îl constituie mărfurile. Potrivit Codului transportului feroviar, prin marfă se înțelege încărcătura (articole, obiecte, minereuri, materiale etc.) care face obiectul transportului pe cale ferată, primită în modul stabilit spre transportare de către calea ferată, ce poartă răspundere pentru livrarea în termen și pentru integritatea ei (art.3).

Prețul (tariful de transport). Tarifele la transportul de mărfuri pe calea ferată se stabilesc de către Ministerul Economiei de comun acord cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, în conformitate cu Anexa nr.2 la Hotărârea Guvernului R.M. nr.547 din 04.08.1995 cu privire la măsurile de coordonare și reglementare de către stat a prețurilor (tarifelor) .

Tarifele pentru transportul în trafic internațional se stabilesc în corespundere cu tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte. Atât în cazul transportului feroviar intern, cât și în cel internațional, tarifele modificate trebuie să fie publicate în mass-media, cu cel puțin 15 zile înainte de punerea lor în aplicare (art.12 alin.(3) Codul transportului feroviar).

Taxa de transport convenită căii ferate se achită de către expeditorul de mărfuri până ca expedierea mărfurilor din stația de cale ferată de expediție să aibă loc. Însă părțile în contract pot să prevadă și altfel, ca taxa să fie achitată după efectuarea transportului, de către destinatar sau de expeditor, așa cum se procedează, spre exemplu, în cazul transportului auto de mărfuri. În acest caz, calea ferată va avea un drept de retenție asupra mărfurilor, până la achitarea tuturor plăților, iar pe tot parcursul retenției, vagoanele și containerele vor staționa în stația de cale ferată de destinație sub răspunderea destinatarului mărfurilor. Mai mult ca atât, de la destinatar se va percepe o taxă suplimentară pentru depozitarea mărfurilor, precum și o plată pentru timpul de neutilizare a vagoanelor și containerelor.

Calea ferată are și un alt mijloc de garanție în acest sens, și anume, poate refuza de a pune la dispoziția expeditorului de mărfuri vagoanele și containerele pentru următoarea încărcare, până la achitarea taxei de transport și a altor plăți, convenite căii ferate, pentru transportul precedent. Însă cea mai sigură garanție este cea stabilită în contractul de transport, sub forma gajului sau a garanției bancare. În așa mod, indiferent dacă decontările cu calea ferată se efectuează la stația de destinație sau la cea de expediție, în contract pot fi prevăzute garanții, luând forma gajului sau garanției bancare.

Potrivit Codului transportului feroviar, taxa de transport și alte plăți, convenite căii ferate, se achită în numerar, dar și prin alte modalități prevăzute de actele normative ale Băncii Naționale a Moldovei (art.56 alin.(6)). Mai multe detalii găsim în Regulamentul privind prestările de servicii în traficul feroviar de călători, bagaje, mărfuri și mesagerii în interes propriu, aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M. nr.238 din 25.02.2005. Conform pct.50, decontările pentru transportul de mărfuri se efectuează de către expeditorul și destinatarul mărfurilor în numerar sau prin virament. Suma dată se indică în scrisoarea de

trăsură. Plățile în numerar se achită în birourile de mărfuri ale stațiilor de cale ferată, iar după achitare plătitorului i se eliberează bonul de plată. Plătitorului prin virament i se eliberează bonul fiscal. Subliniem că luarea și păstrarea acestor acte este absolut necesară, deoarece vor servi ca probă în instanța de judecată în cazul apariției unor litigii cu privire la contractul de transport.

Termenul de achitare a plății la stația de cale ferată de expediție este data preluării mărfurilor pentru transport, iar termenul decontării la stația de cale ferată de destinație este data preluării mărfurilor de către destinatarul indicat în scrisoarea de trăsură (art.56 alin.(7)).

Foarte importante se dovedesc a fi penalitățile. Codul transportului feroviar stabilește că în cazul neefectuării în termen a decontărilor pentru transportul mărfurilor din culpa expeditorului sau a destinatarului mărfurilor, de la acesta se percep, în contul căii ferate, penalități în mărime de cel mult 1% pentru fiecare zi de întârziere (art.56 alin.(8)).

Forma contractului. Contractul de transport de mărfuri pe calea ferată se execută în temeiul unui contract. Contractul de transport se încheie între regionala de căi ferate și expeditorul mărfurilor, care poate fi o persoană juridică ori o persoană fizică . Contractul se încheie în formă scrisă.

Denumirea "contract de transport feroviar de mărfuri" este mai mult simbolică, deoarece contractul se reduce la completarea și semnarea scrisorii de trăsură. Prin urmare, scrisoarea de trăsură și este contractul de transport feroviar de mărfuri.

3. Caracterele juridice ale contractului

Contractul de transport feroviar de mărfuri este un contract public. Caracterul public al contractului se manifestă prin faptul că: a) una dintre părțile la contract este o organizație comercială (în cazul nostru Întreprinderea de Stat "Calea Ferată din Moldova"), și b) organizația comercială nu este în drept să refuze la încheierea contractului public, atâta timp cât dispune de posibilitatea să presteze serviciile .

Așadar, calea ferată, în calitatea sa de căraș aflat în stare de ofertă permanentă de servicii față de public, este obligată să încheie în formă scrisă contractul de transport la cererea expeditorilor de mărfuri. Faptul că Î.S. "Calea Ferată din Moldova" este o întreprindere monopolistă pe teritoriul Republicii Moldova (monopol natural, art.4 alin.(4) Codul transportului feroviar), antrenează o responsabilitate sporită și obligația de a încheia contractele de transport cu toți expeditorii de mărfuri care apelează la serviciile sale și corespund cerințelor legislației în vigoare. Obligația căii ferate de a încheia contracte de transport este condiționată și de faptul că expeditorii de mărfuri nu au alternative, calea ferată fiind, așa cum s-a menționat, singura întreprindere de transport feroviar pe teritoriul republicii.

Contractul de transport feroviar de mărfuri se distinge ca un contract de adeziune, pentru că transportatorul feroviar organizează, de regulă, curse regulate, cu orare anunțate din timp, cu tarife de transport și alte condiții prestabilite la care clientul poate adera sau nu . Deși expeditorul de mărfuri și calea ferată negociază asupra cantității mărfurilor, numărului de vagoane și containere, timpului de încărcare-descărcare, termenului de transport și asupra altor clauze importante din contract, contractul rămâne a fi unul de adeziune.

Transportul de mărfuri pe calea ferată este unul ocazional, adică depinde de solicitările clienților. Mai mult atât, contractul de transport feroviar de mărfuri, spre deosebire de cel de persoane și bagaje, este un contract negociat și din motivul că nu există clauze preformulate, de tipul clauzelor contractuale standard. În transportul feroviar de mărfuri al Republicii Moldova, condițiile contractuale nu sunt formulate în mod unilateral de către calea ferată, ci dimpotrivă, scrisoarea de trăsură (care ține locul contractului de transport) este completată de către expeditor și se înaintează căii ferate pentru a-i fi acceptată. De la data aplicării ștampilei corespunzătoare pe scrisoarea de trăsură, se produce încheierea contractului de transport feroviar de mărfuri.

Contractul de transport de mărfuri pe calea ferată este strict oneros, iar tarifele la transport sunt coordonate cu Î.S. "Calea Ferată din Moldova". Faptul că transportul feroviar de mărfuri se realizează doar în formă oneroasă, determină apariția unui alt caracter juridic important al contractului, caracterul sinalagmatic.

Caracterul sinalagmatic se explică prin aceea că drepturile și obligațiile pe care le are expeditorul de mărfuri și calea ferată sunt corelative. Obligația unei dintre părți își are cauza în obligația celeilalte, spre exemplu, obligația căii ferate de a primi mărfurile la transport angajează obligația expeditorului de a plăti taxa de transport și alte cheltuieli aferente transportului, respectiv, nerespectarea obligației uneia dintre părți condiționează refuzul celeilalte părți în executarea contractului.

4. Discuții asupra caracterului consensual sau real al contractului

În literatura română, majoritatea doctrinarilor (C.Stanciu, N.Bobică ș.a.) susțin că contractul de transport feroviar de mărfuri este un contract real - contractele reale fiind acele contracte pentru a căror validitate este necesară, pe lângă acordul de voință al părților, și predarea lucrului. Contractul de transport feroviar de mărfuri se consideră încheiat din momentul în care marfa a fost predată cărașului și anume din momentul în care stația de expediție a primit integral marfa, însoțită de scrisoarea de trăsură completată și semnată de expeditor, iar cărașul a aplicat ștampila cu data pe toate exemplarele documentului de transport, predarea bunului fiind o condiție de valabilitate a contractului.

La fel și în doctrina rusă, în mare parte autorii (В.Г.Баукин, А.В.Горюнов) sunt de părere că contractul de transport feroviar de mărfuri poartă caracter real. El se consideră încheiat din momentul în care expeditorul transmite marfa și scrisoarea de trăsură cărașului.

Însă așa cum am menționat, aici trebuie să nu confundăm și să ținem cont că în legislația română și rusă se face deosebirea între două contracte, având caractere juridice diferite. Cel dintâi este contractul de prezentare a mărfii și punere la dispoziție a mijlocului de transport care are caracter consensual, deoarece părțile se obligă numai să efectueze anumite acțiuni de pregătire (aducerea mărfii la stația căii ferate de încărcare și, respectiv, punerea la dispoziție a vagoanelor și containerelor în acest scop), în timp ce marfa și scrisoarea de trăsură încă nu sunt predate. Al doilea este contractul de transport de mărfuri propriu-zis, care are caracter real și se manifestă prin aceea că încheierea contractului se produce numai odată cu predarea mărfii și a scrisorii de trăsură către căraș. De aceea, luând în considerație specificul legislației acestor state, opinia autorilor cu privire la caracterul real al contractului de transport feroviar de mărfuri își are justificarea.

O opinie separată în acest sens are А.А.Довгополов. Dânsul ajunge la concluzia că contractul de transport de mărfuri pe calea ferată este un contract consensual și el se încheie la momentul în care comanda de transport a expeditorului a fost acceptată de calea ferată. Faza de încheiere a contractului este de lungă durată, ea începe din momentul în care comanda de transport a fost acceptată de căraș și se încheie cu momentul în care marfa a fost predată cărașului împreună cu scrisoarea de trăsură. Potrivit autorului, prin aceasta se explică faptul că în comanda de transport se conțin numai o parte din condițiile contractuale, în timp ce celelalte condiții sunt cuprinse în scrisoarea de trăsură. Înțelegerea dintre căraș și expeditor cu privire la transportul mărfii se stabilește în faza inițială de încheiere a contractului, adică la momentul prezentării comenzii de expeditor și acceptării ei de către căraș (oferta și acceptul), iar predarea mărfii, însoțită de scrisoarea de trăsură, constituie numai un element de executare a contractului de transport.

În ce privește legislația și doctrina autohtonă, problema dată până în prezent nu a mai fost abordată. Singura mențiune o găsim la A.Bloșenco, în manualul de "Drept civil, partea specială", în care se subliniază caracterul consensual al contractului de transport feroviar de mărfuri, însă fără a se aduce careva explicații în acest sens. De aceea pentru a constata dacă contractul de transport feroviar de mărfuri are caracter consensual sau real, considerăm că este

necesar de a se lua în considerație momentul în care are loc încheierea contractului de transport.

Așa cum s-a menționat, în legătură cu raportul de transport feroviar de mărfuri există două obligații principale, prima fiind un antecontract și angajează părțile de a prezenta marfa la încărcare și respectiv de a pune la dispoziție mijloace de transport în acest scop, iar a doua este contractul propriu-zis de transport de mărfuri pe calea ferată și se încheie la momentul predării mărfii și scrisorii de trăsură cărăușului.

Antecontractul (adică comanda de transport și acceptarea ei) poate fi numai consensual, iar în baza lui se naște obligația de a se încheia un contract (art.679 alin.(3) Cod civil). Prin el expeditorul și calea ferată ajung la o înțelegere de a pregăti marfa și mijloacele de transport pentru încărcare, nefiind, așadar, un contract de transport, ci un contract de pregătire a mărfii și mijloacelor de transport, iar contractul de transport ca atare se va realiza mai târziu, în temeiul unui document aparte - scrisoarea de trăsură.

Reieșind prevederile Codului transportului feroviar al R.M., obligația de prezentare a mărfii pentru transport și de punere la dispoziție a mijloacelor de transport reprezintă un contract consensual (antecontract), exprimat în formă scrisă (completarea formularului comenzii de transport și acceptarea ei prin semnătură). În timp ce contractul de transport de mărfuri sub forma scrisorii de trăsură completată de expeditor și semnată (ștampilată) de calea ferată se încheie numai după ce marfa a fost încărcată în vagoane și containere, iar calea ferată a verificat starea mărfii. Numai după săvârșirea acestor acțiuni, șeful stației căii ferate plasează semnătura și ștampila pe scrisoarea de trăsură, încheind în așa mod contractul de transport de mărfuri pe calea ferată. Deci, contractul dat poate fi numai real, altfel nu este posibil.

5. Încheierea contractului de transport. Forma contractului

Calea ferată este obligată de a accepta încheierea contractelor de transport. Î.S. "Calea Ferată din Moldova" nu are dreptul să refuze cererea expeditorului de mărfuri care a achitat transportul și a întocmit corect documentele de transport, cu excepția cazurilor prevăzute de lege (art.27 alin.(1) Codul transportului feroviar).

Așadar, calea ferată este obligată să stabilească raporturi contractuale cu toți expeditorii de mărfuri și acest lucru se justifică prin faptul că transportul feroviar în Republica Moldova constituie un monopol, ceea ce impune condiții deosebite de funcționare.

5.1. Dispoziții generale

Așa cum s-a menționat, încheierea contractului de transport are loc din momentul în care se aplică ștampila stației de cale ferată pe scrisoarea de trăsură. Până atunci, toate raporturile de transport ce au luat naștere între expeditor și calea ferată, se realizează în baza comenzii de transportare a mărfurilor, înaintată de expeditor și acceptată de administrația căii ferate. Altfel spus, legătura juridică de prezentare a mărfii pentru încărcare și de punere la dispoziție a mijloacelor de transport pregătite în acest sens, până la încheierea contractului de transport se face în temeiul unui antecontract, în timp ce contractul de transport de mărfuri pe calea ferată se încheie mai târziu, când marfa a fost încărcată deja în mijloacele de transport.

Prin urmare, este important să înțelegem corect lucrurile, și anume, că relația de transport între expeditor și calea ferată se desfășoară în două etape. În prima etapă, calea ferată își dă acceptul asupra comenzii de transportare a mărfurilor înaintată de expeditor. Acceptarea acesteia de către calea ferată dă naștere unui antecontract, din care se desprind două obligații principale: pentru expeditor - de a prezenta marfa la stația căii ferate pentru încărcare, iar pentru calea ferată - de a pune la dispoziție vagoanele și containerele în acest scop.

A două etapă ține de încheierea contractului de transport feroviar de mărfuri. Atunci când vorbim de contractul de transport feroviar de mărfuri, avem în

vedere nu antecontractul, ci contractul de transport propriu-zis. Ca și în cazul altor contracte civile, pentru încheierea contractului de transport este necesar să existe consimțământul părților care îl încheie, și anume, oferta făcută de o parte și acceptarea ei de către cealaltă parte. În cazul nostru, oferta este făcută de expeditor prin prezentarea mărfii însoțită de scrisoarea de trăsură, iar acceptarea ofertei de către cărauș se manifestă prin verificarea mărfurilor și aplicarea ștampilei stației de cale ferată pe scrisoarea de trăsură.

Calea ferată mai poate încheia cu clienții aflat în relații stabile de afaceri contracte de transport pe termen lung, în conformitate cu prevederile art.37 din Codul transportului feroviar. În aceste contracte de transport se stipulează volumul, termenele și condițiile de punere la dispoziție a mijloacelor de transport și de predare a mărfurilor la transport, modul de plată, precum și alte condiții de executare a transporturilor. Calea ferată se obligă conform acestui contract să preia marfa în termen, iar expeditorul - să predea marfa pentru transport.

Contractul de transport pe termen lung dă naștere unui raport de organizare a transporturilor sau, mai simplu, de planificare a transporturilor care eventual vor avea loc, în timp ce transportarea propriu-zisă a mărfurilor se va face tot în baza comenzilor și acceptării acestora de calea ferată.

Aici trebuie să sesizăm diferența care există. Dacă părțile nu au încheiate un contract de transport pe termen lung, atunci transportul mărfii se va face în baza schemei: antecontractul (comanda - accept), după care contractul de transport propriu-zis. În schimb dacă un contract de transport pe termen lung a fost încheiat, pentru transportul mărfii este necesară comanda și acceptul, care împreună cu contractul pe termen lung formează un tot întreg.

5.2. Comanda de transport

Transportul de mărfuri pe calea ferată se execută în conformitate cu comanda de transport, pe care expeditorul o prezintă administrației căii ferate din timp (cu cel puțin 10 zile, iar pentru traficul de export și cel combinat - cu cel puțin 15 zile înainte de începerea lunii calendaristice). În cazul necesității transportării de urgență a mărfurilor, calea ferată, de comun acord cu expeditorul de mărfuri, poate stabili alte termene, mai mici, de prezentare a comenzilor de transport, cu condiția că stația căii ferate deține vagoane libere.

O situație aparte este în cazul transportului mărfurilor destinate lichidării consecințelor situațiilor excepționale, deoarece transportarea se efectuează doar la prezentarea acestora. Dacă după efectuarea comenzii expeditorul dorește să introducă în ea anumite modificări, el va trebui să achite taxe suplimentare, în cuantumul stabilit la art.38 alin.(4) din Codul transportului feroviar.

Forma comenzii de transport al mărfurilor și modul ei de completare se stabilește de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, în comun cu Î.S. "Calea Ferată din Moldova". Potrivit Codului transportului feroviar (art.38 alin.(6)), comanda de transport se prezintă căii ferate în 3 exemplare, cu indicarea volumului mărfii în vagoane și în tone, a denumirii căii ferate de destinație și a datei de încărcare.

Primind comanda de transport al mărfurilor, administrația căii ferate o va examina și va comunica expeditorului de mărfuri decizia sa ori îi va returna comanda, argumentându-și refuzul. Dacă acceptă comanda, atunci un exemplar al comenzii de transport cu nota privind acceptarea ei este trimis expeditorului de mărfuri, celălalt este transmis șefului stației căii ferate de expediție, iar ultimul exemplar se va păstra la administrația căii ferate.

Comenzile pentru transportarea mărfii se pot prezenta căii ferate prin poștă, curier, fax sau poștă electronică. La primirea comenzii, reprezentantul căii ferate o preia indicând data și semnătura. Formularele de comandă pot fi primite oricând de la administrația căii ferate prin poșta electronică. În procesul completării ei, important este ca expeditorul să înscrie informația cu litere de tipar, clar și fără corectări. Mai multe detalii privind modelul comenzii de transport al mărfurilor pe calea ferată și întreaga procedură de completare a comenzii sunt prevăzute în Proiectul Regulamentului transportului de mărfuri pe calea ferată din Moldova .

Aprobarea acestui regulament a devenit o necesitate pentru Î.S. "Calea Ferată din Moldova", deoarece în prezent, în lipsa unor reglementări naționale cu privire la transportul de mărfuri pe calea ferată, se aplică un șir de reguli aprobate de fostul Minister al Căilor de Comunicații al U.R.S.S. în perioada anilor 1964-1983. În așa mod se înțelege că legislația din transportul feroviar al Republicii Moldova este foarte veche, de aceea ea necesită a fi revăzută, urmează a fi aprobate noi acte normative, iar cele existente să fie ajustate cât mai rapid la normele și standardele Comunității Europene.

Cele mai multe semne de întrebare care apar în legătură cu comanda de transport al mărfurilor se referă la natura juridică a acesteia. Așa cum s-a menționat, în legislația Republicii Moldova nu este reglementat un contract foarte important, care este pe larg utilizat în legislația și practica altor state, și anume contractul de prezentare a mărfii și punere la dispoziție a mijloacelor de transport.

Spre exemplu, contractul respectiv este stabilit în Codul civil al Ucrainei, Codul civil al Federației Ruse, Codul civil al Belorusiei etc. Prin urmare, în aceste state transportarea mărfurilor pe calea ferată (și nu doar) se face în temeiul a două contracte: primul este contractul de prezentare a mărfii pentru încărcare și punere la dispoziție a mijloacelor de transport, iar al doilea este contractul de transport de mărfuri pe calea ferată care are ca obiect transportul propriu-zis al mărfii până la stația căii ferate de destinație și predarea mărfii destinatarului ei.

În Republica Moldova avem o altă construcție juridică. Raportul juridic de transport la fel începe în baza comenzii de transport înaintate de expeditor mărfii și acceptării acesteia de către calea ferată, numai că comanda de transport și acceptul ei nu dau naștere la un contract de transport separat, așa acest lucru se întâmplă în legislația altor state. În legătură cu aceasta apare întrebarea: cum poate fi calificată această legătură juridică care apare între expeditorul de mărfuri și căraș (calea ferată) din legislația națională?

Pentru a oferi un răspuns adecvat, mai întâi vom examina părerile care au fost expuse în literatura de specialitate pe problema dată. În doctrina rusă, majoritatea autorilor (E.H.Актахова,) susțin că prezentarea de către expeditor cărașului a comenzii prin care se solicită punerea la dispoziție a mijlocului de transport pentru încărcarea mărfii, trebuie calificată ca o propunere de încheiere a contractului de prezentare a mărfii și punere la dispoziție a mijlocului de transport, adică o ofertă, care exprimă voința interioară a expeditorului, orientată spre nașterea relațiilor juridico-civile de prezentare a mărfii și de punere la dispoziție a vagoanelor pentru încărcarea mărfii. La rândul său, acordul cărașului de a primi comanda care i-a fost adresată de expeditor, reprezintă o exprimare de voință sub formă de accept. Acceptul cărașului dat la oferta expeditorului dă naștere la contractul de prezentare a mărfii și punere la dispoziție a mijlocului de transport .

De o altă părere sunt doctrinarii români (Șt.Scurtu, C.Stanciu). Dânșii subliniază faptul că atât comanda făcută de expeditor, urmată de acceptarea ei de către căraș, cât și contractul de transport feroviar pe termen lung, încheiat de calea ferată cu clienții permanenți constituie, din punct de vedere al naturii juridice, un antecontract.

Prin acest antecontract, părțile își asumă anumite obligații de a face, specifice pregătirii încheierii unui contract de transport, precum și obligația de a încheia în viitor unul sau mai multe contracte de transport feroviar. Antecontractul nu se poate confunda cu contractul de transport. El este un contract cu

reglementare distinctă, cu un obiect propriu, are un conținut specific și sancțiuni specifice în cazul neîndeplinirii obligațiilor asumate de părți .

5.3. Momentul încheierii contractului

Determinarea momentului încheierii contractului de transport are o mare însemnătate teoretică și practică. Din acest moment răspunderea asupra mărfii trece către cărauș și se calculează curgerea termenului de executare a transportului . În conformitate cu prevederile Codului transportului feroviar, duplicatul scrisorii de trăsură privind primirea mărfurilor, eliberat expeditorului de mărfuri, certifică încheierea contractului de transport al mărfurilor (art.51 alin.(2)).

Așadar, contractul de transport feroviar de mărfuri se încheie din momentul în care calea ferată, primind marfa împreună cu scrisoarea de trăsură, completată și semnată de expeditor, aplică ștampila cu data primirii pe scrisoarea de trăsură. Cu acest lucru se ocupă un reprezentant al stației căii ferate de expediție. După ce mărfurile au fost încărcate în vagoane, reprezentantul prezent la fața locului semnează scrisoarea de trăsură și aplică ștampila. Din momentul respectiv, contractul de transport de mărfuri pe calea ferată se consideră încheiat. Mai apoi un exemplar al scrisorii de trăsură este eliberat expeditorului ca dovadă a încheierii contractului de transport, iar al doilea exemplar este preluat de calea ferată și însoțește marfa pe tot parcursul transportării, până la punctul de destinație.

Dacă căraușul a omis ștampilarea scrisorii de trăsură și în consecință apar litigii, expeditorul poate face dovada momentului încheierii contractului de transport cu alte mijloace de probă, cum sunt chitanța de primire a mărfurilor, registru de primire a mărfurilor, registru de cântar etc. Anume din aceste considerente, pe lângă scrisoarea de trăsură, în transportul feroviar se mai întocmește un document special, numit chitanță de mărfuri. Chitanța de mărfuri se eliberează de către cărauș expeditorului și atestă primirea încărcăturii la transport (pct.38 Regulamentul Transportului Feroviar al URSS din 1964).

Mai trebuie să reținem că chitanța de mărfuri nu are valoarea juridică care revine scrisorii de trăsură. Chitanța de mărfuri se reduce la o simplă recipisă de predare-preluare a bunurilor . Ea nu conține acele prevederi pe care le cuprinde scrisoarea de trăsură și nu o substituie pe aceasta din urmă, ci doar confirmă faptul transmiterii mărfii la transport. Așa cum se menționează în doctrină, chitanța de mărfuri dobândește importanță prin ea însăși numai în cazul pierderii scrisorii de trăsură .

5.4. Forma contractului. Scrisoarea de trăsură

Atunci când vorbim de contractul de transport de mărfuri pe calea ferată, subînțelegem scrisoarea de trăsură pe care expeditorul o completează și o transmite căii ferate pentru a fi semnată și ștampilată .

La prezentarea mărfurilor pentru transport, expeditorul de mărfuri îi prezintă căii ferate scrisoarea de trăsură și alte documente prevăzute pentru transport. Reprezentantul căii ferate primește scrisoarea de trăsură, o semnează, o ștampilează, iar duplicatul îl restituie expeditorului. Scrisoarea de trăsură poate fi completată prin dactilografie la computer sau printr-un simplu scris de mână (cu stiloul) . Completarea trebuie făcută în așa fel, încât să nu se șteargă literele, să nu prezinte ștersături, adăugiri, prescurtări etc., în caz contrar, căraușul putând să o respingă .

Potrivit Codului transportului feroviar, pentru confirmarea preluării mărfurilor la transport, calea ferată este obligată să aplice pe scrisoarea de trăsură ștampila orară și să elibereze expeditorului de mărfuri, contra semnătură în rubrica corespunzătoare a cotorului foii de expediție, duplicatul scrisorii de trăsură (art.51 alin.(5)). Vedem că spre deosebire de regula din Codul civil al R.M. conform căreia scrisoarea de trăsură se întocmește în cel puțin 3 exemplare originale (art.995 alin.(2)), în transportul feroviar de mărfuri avem doar primul și al doilea exemplar al scrisorii de trăsură, cel de-al doilea fiind duplicatul ei.

Am putea înțelege că al treilea exemplar al scrisorii de trăsură nici nu ar fi necesar de întocmit. Spre deosebire de transportul auto de mărfuri, în care al treilea exemplar al scrisorii de trăsură rămâne la căraș și în baza lui, după efectuarea transportului, expeditorul achită cărașului plata pentru serviciile de transport, în cazul transportului feroviar de mărfuri avem o altă situație, achitarea cu cărașul se face până la începerea transportului. Calea ferată nu pornește la transport până când expeditorul nu-i va plăti tariful de transport.

În timpul efectuării transportului, cărașul va avea asupra sa doar un singur exemplar al scrisorii de trăsură, pe care ajungând la stația căii ferate de destinație, îl va preda destinatarului împreună cu marfa.

Importanța scrisorii de trăsură. Importanța juridică și rolul scrisorii de trăsură din transportul feroviar nu se limitează la aceea că ea reprezintă forma scrisă a contractului de transport feroviar de mărfuri. Scrisoarea de trăsură mai are importanță în calitate de mijloc de probă. Ea însoțește marfa pe tot parcursul transportării și confirmă cine deține dreptul asupra mărfii.

Scrisoarea de trăsură are și importanță din punct de vedere financiar, în ea se reflectă decontarea cu cărașul, mărimea plății, se atestă când a fost sau urmează a fi efectuată plata. În situațiile de pierdere, deteriorare sau distrugere a mărfurilor, prezentarea scrisorii de trăsură de către expeditor devine obligatorie, în baza ei fiind posibilă înaintarea reclamațiilor față de căraș.

5.5. Problema garanției

Este necesar de menționat că în legislația feroviară nu este prevăzută o garanție pentru calea ferată în cazul în care vagoanele au fost puse la dispoziție pentru încărcare, dar expeditorul refuză să prezinte marfa. Cu alte cuvinte, există pericolul ca expeditorul, după ce a înaintat comanda de transportare a mărfii și ea a fost acceptată de calea ferată, să renunțe la comanda sa. În asemenea situație, în pierdere va fi calea ferată, deoarece ea nu are la dispoziție un mijloc de garanție în acest sens. Spre regret, atât Codul transportului feroviar, cât și formularele-model a comenzilor de transport al mărfurilor utilizate în practică de către Î.S. "Calea Ferată din Moldova", nu stabilesc careva penalități expeditorului pentru refuzul acestuia de a prezenta mărfurile la transport.

În România, spre exemplu, odată cu comanda, expeditorul trebuie să depună în contul căii ferate și o garanție (în lei sau în valută străină) care se stabilește în funcție de tariful de transport ce va trebui plătit în situația în care se încheie contractul de transport. După încheierea contractului, garanția se va restitui. Dacă, însă, clientul renunță la încărcarea vagoanelor înainte de încheierea contractului de transport, garanția depusă se va transforma în venit al căii ferate .

6. Obligațiile părților până la încheierea contractului de transport

Aceste obligații ale părților apar din comanda de transport înaintată de către expeditorul de mărfuri și acceptată de calea ferată, cu alte cuvinte, din antecontract.

Principalele obligații la această etapă sunt: de a pune la dispoziție mijlocul de transport pentru încărcarea mărfurilor; de a verifica modul de încărcare a mărfurilor; de a întocmi scrisoarea de trăsură; de a încheia contractul de transport prin aplicarea ștampilei pe scrisoarea de trăsură; de a preda mărfurile la

transport împreună cu un exemplar al scrisorii de trăsură pentru destinatar.

Predarea-preluarea mărfurilor se face la stația căii ferate de expediție, în locuri cunoscute și fixate din timp: magazinele, depozitele, platformele, garajele căii ferate etc., în zilele și în orele de serviciu. Încărcarea mărfurilor în vagoane și containere se execută de către expeditor sau de calea ferată, după cum părțile au convenit în acest sens. Mărfurile trebuie încărcate în corespundere cu normele tehnice. Dispozitivele necesare pentru încărcare se pun la dispoziție de către expeditor, iar demontarea lor, în legătură cu operațiunea de descărcare, se efectuează de către destinatarul mărfurilor sau de calea ferată. În scrisoarea de trăsură se indică și dispozitivele montate, deoarece ele se predau destinatarului împreună cu marfa.

După ce a efectuat încărcarea mărfurilor, expeditorul îi prezintă reprezentantului căii ferate două exemplare a scrisorii de trăsură completate (originalul și duplicatul), în care au fost înscrise denumirea, cantitatea mărfurilor, destinatarul și alte mențiuni. Reprezentantul căii ferate mai întâi va efectua verificarea modului de aranjare a mărfurilor în mijlocul de transport, apoi conformitatea datelor din scrisoarea de trăsură cu cele de fapt, după care își va aplica ștampila pe scrisoarea de trăsură. Duplicatul scrisorii de trăsură va rămâne la expeditor, în timp ce originalul va fi preluat de cărauș și înmănat destinatarului. Un moment important este că până sau după înmânarea scrisorii de trăsură (la alegerea părților), expeditorul va trebui să achite taxa de transport. Celelalte cheltuieli în legătură cu efectuarea transportului vor fi restituite, după caz, de destinatar sau de expeditor, acest lucru urmând a fi prevăzut în scrisoarea de trăsură.

Expeditorul este obligat să predea marfa la transport în locul, timpul și cantitatea prevăzută în comanda de transport. În cazul în care mărfurile se transportă în vagoane acoperite, containere sau cisterne, după încărcarea mărfurilor expeditorul este obligat să aplice pe sistemul de închidere sigilii proprii. Sigiliile trebuie aplicate astfel, încât să nu permită înlocuirea sau violarea lor fără urme vizibile. Integritatea sigiliilor la destinație atestă faptul că căraușul a asigurat integritatea încărcăturii. Dacă mărfurile sunt transportate în mijloace de transport deschise, expeditorul trebuie să le marcheze astfel încât sustragerea lor să nu fie posibilă fără urme vizibile.

Sigilarea mărfurilor o efectuează reprezentantul căii ferate, dacă mărfurile au fost încărcate de calea ferată, sau expeditorul de mărfuri, dacă mărfurile sunt încărcate de acesta. În schimb la transportul mărfurilor pentru necesități personale, vagoanele și containerele se sigilează doar de calea ferată.

La trecerea frontierelor de stat, este necesară deschiderea și verificarea mărfurilor pentru controlul vamal. În acest caz, Codul transportului feroviar stabilește că după efectuarea controlului vamal, aplicarea dispozitivelor de închidere și sigilarea vagoanelor și containerelor o efectuează organele vamale (art.54 alin(3)).

Declararea valorii mărfurilor. Declararea valorii mărfurilor care urmează a fi transportate constituie o acțiune facultativă. Singura excepție, când expeditorii de mărfuri sunt obligați să facă o declarație de valoare a mărfurilor, este în cazul predării fără însoțitori (n.n. - supraveghetori) a metalelor prețioase, inclusiv pietre prețioase orice alte articole confecționate din ele; obiectele de artă, de anticariat și alte lucrări de artă; aparate video și audio; tehnica electronică de calcul și de multiplicat; mașini, utilaje și aparate experimentale; mărfuri de uz casnic și personal (art.43 Codul transportului feroviar). Declararea valorii mărfurilor nu este gratuită, pentru ea se percepe o taxă suplimentară.

7. Drepturi și obligații ale părților după încheierea contractului de transport

În legătură cu încheierea contractului de transport feroviar de mărfuri, trei sunt obligațiile principale care se disting: plata tarifului de transport; transportarea mărfurilor în termen; eliberarea mărfurilor către destinatar.

Plata tarifului de transport. Tariful în transportul feroviar de mărfuri se stabilește de Ministerul Economiei în comun cu Ministerul Transporturilor și

Infrastructurii Drumurilor, luând în considerare următoarele criterii: greutate (cantitatea), felul și valoarea mărfurilor, categoria mijloacelor de transport (vagoane, cisterne, containere), distanța și viteza de transportare. De regulă taxa de transport se percepe până la începutul transportului, pentru întreaga distanță care urmează a fi parcursă, pe calea cea mai scurtă.

Obligația de transport al mărfii într-un anumit termen. Calea ferată este obligată să transporte mărfurile la destinație cu respectarea termenelor stabilite în contractul de transport. Termenul de transportare începe să curgă de la ora 24 a zilei de preluare a mărfurilor la transport. Atât data preluării mărfurilor pentru transport, cât și data expirării termenului de transportare se indică de către stația de cale ferată de expediție în duplicatul scrisorii de trăsură, eliberat expeditorului de mărfuri (art.59 alin.(5) Codul transportului feroviar).

Mărfurile se consideră transportate în termen dacă au fost predate destinatarului mărfurilor pentru descărcare până la expirarea termenului stabilit pentru transport, iar pentru nerespectarea acestor termene, calea ferată plătește penalități.

Termenul de transportare poate fi doar unul aproximativ, susține profesorul Г.Б.Астановский. Durata lui depinde de operațiunile care pot avea loc pe parcurs și nu sunt cunoscute la momentul întocmirii scrisorii de trăsură. De aceea termenul poate fi calculat cu exactitate doar după finalizarea transportului.

La transportarea mărfurilor ușor alterabile, este necesar de a lua în considerație perioada de perisabilitate a lor (timpul recomandat pentru aflarea în faza de transport a acelor mărfuri), specifică pentru fiecare categorie de mărfuri. Importanța juridică a termenului de perisabilitate constă în faptul că în funcție de durata acestuia, se va decide dacă marfa poate sau nu fi transportată pe calea ferată. Dacă termenul de perisabilitate este mai mic decât cel de ajungere la destinație, transportul va fi admis. În schimb dacă termenul de transport va depăși perioada de perisabilitate, marfa nu va putea fi acceptată, fiind supusă riscului de alterare. Din motiv că încărcătura necesită a fi livrată la destinație mult mai operativ, ca alternativă, s-ar putea recurge la mijlocul de transport aerian.

Mărfurile se acceptă la transport cu viteză obișnuită sau viteză mare. Viteza de transport depinde de felul mărfii, tipul mijlocului de transport (vagon, container, cisternă), o alege expeditorul de mărfuri și o indică în scrisoarea de trăsură.

Obligația de eliberare a mărfii către destinatar. Până ca marfa să ajungă la stația de cale ferată de destinație, calea ferată este obligată să avizeze destinatarul mărfurilor despre sosirea mărfurilor în adresa lui cel târziu până la ora 12.00 a zilei următoare celei de sosire a mărfurilor. Avizarea o face șeful stației de cale ferată și se poate realiza prin fax, telefon sau prin alte mijloace de comunicare. Mărfurile sosite se păstrează gratuit la stația de cale ferată de destinație timp de 24 de ore, iar pentru depășirea acestui termen, stația de cale ferată percepe o taxă suplimentară.

Regula generală este că mărfurile se eliberează destinatarului numai după achitarea taxei de transport și a altor plăți convenite căii ferate. Confirmarea timpului eliberării mărfurilor se consideră data scoaterii lor din magazia stației, în cazul descărcării cu mijloacele căii ferate, sau data tragerii vagoanelor spre descărcare, dacă descărcarea o realizează destinatarul mărfurilor (art.61 Codul transportului feroviar).

Dacă pe adresa destinatarului ajung mărfuri neprevăzute în contractul de transport, destinatarul mărfurilor este obligat să le preia de la stația de cale ferată sub răspunderea sa și să le pună la depozitare. Ulterior, împreună cu expeditorul și calea ferată va clarifica situația creată. Destinatarul va fi în drept să refuze primirea acestor mărfuri doar în cazul în care calitatea lor s-a diminuat în așa măsură, încât nu mai pot fi întrebuințate conform destinației inițiale.

8. Căile de valorificare a pretențiilor față de calea ferată

Căile de valorificare a pretențiilor față de căraș presupun parcurgerea obligatorie a două etape procedurale: reclamația adresată căii ferate și acțiunea în judecată.

Pentru înaintarea reclamației către calea ferată și examinarea ei, sunt prevăzute termene speciale, de respectarea cărora depinde începutul curgerii termenului de prescripție pentru înaintarea față de calea ferată a acțiunii în judecată. De aceea momentul apariției dreptului de înaintare a pretenției către calea ferată, nu coincide în timp cu momentul apariției dreptului de adresare cu acțiune în instanța de judecată. Prin urmare, respectarea căii prealabile de înaintare a pretenției este o condiție necesară și obligatorie pentru realizarea dreptului procesual la acțiune. Scăparea termenului de înaintare a pretențiilor față de calea ferată atrage riscul scoaterii cererii de pe rol, împreună cu toate documentele depuse în instanța de judecată.

8.1. Reclamația

Reclamația, numită și pretenția, reprezintă o cerință scrisă, adresată părții, cu privire la plata amenzii sau a reparării prejudiciilor cauzate de neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor din transport. În cazul în care expeditorul consideră că calea ferată nu și-a executat obligațiile ce reies din contractul de transport feroviar de mărfuri, va trebui să înainteze o reclamație împotriva căii ferate.

Reclamațiile constituie prima cale de valorificare a pretențiilor față de căraș. Ele sunt obligatorii și preced acțiunile în justiție. De aceea, toate cererile de chemare în judecată în legătură cu contractul de transport trebuie să fie însoțite de dovada soluționării reclamației (la cerere trebuie să fie anexat răspunsul la reclamație oferit de calea ferată sau data și numărul înregistrării reclamației în cazul în care răspunsul nu a parvenit după expirarea celor 30 de zile acordate pentru răspuns). Dreptul de a reclama aparține expeditorului și destinatarului de mărfuri.

La reclamație se anexează originalele documentelor ce confirmă cerințele înaintate de reclamant. Dacă reclamația este făcută de expeditor, el trebuie să depună odată cu aceasta duplicatul scrisorii de trăsură în original, iar dacă reclamația este făcută de destinatar, acesta trebuie să prezinte, în original, unicatul scrisorii de trăsură.

În situația în care reclamația este depusă în legătură cu pierderea, lipsa sau deteriorarea (alterarea) mărfurilor, la reclamație în mod obligatoriu se va anexa documentul ce confirmă cantitatea mărfurilor expediate, costul lor real în caz de pierdere totală, precum și costul mărfurilor care sunt deteriorate ori lipsesc (accesorii, piese de schimb), dar fără a include veniturile ratate și cheltuielile neefectuate (art.158 alin.(2) Codul transportului feroviar). Aceste documente sunt: scrisoarea de trăsură, chitanța de mărfuri, actul comercial, raportul de expertiză, alte documente care ar confirma costul mărfurilor transportate (certIFICATE, facturi de plată, bonuri de plată).

Prezintă importanță forma reclamației și locul înaintării ei. Reclamația trebuie prezentată în formă scrisă și să fie motivată, adică să cuprindă datele necesare identificării transportului și să precizeze clar pretențiile cu argumentele pe care se întemeiază.

Locul înaintării reclamațiilor referitoare la prejudiciile din transportul de mărfuri se înaintează căii ferate de destinație, în timp ce reclamațiile cu privire la amenzi și penalități pot fi înaintate căii ferate de plecare sau căii ferate de destinație (art.159 alin.(1) și (3) Codul transportului feroviar).

Stația căii ferate de tranzit, deși a participat la transportul mărfurilor, este eliberată de răspundere directă față de reclamant, chiar și în cazul în care este cert faptul că stația căii ferate de tranzit a încălcat obligația de transportare a mărfurilor.

Răspunderea stației căii ferate de tranzit se va efectua în ordine de regres, și anume: calea ferată de expediție sau cea de destinație care a achita despăgubirea, se va întoarce cu acțiune de regres împotriva stației căii ferate de tranzit din vina căreia s-a produs prejudiciul, pentru a-și restitui

cheltuielile.

Termenul de înaintare a reclamațiilor este de 6 luni, iar reclamațiile referitoare la amenzi și penalități - în termen de 45 de zile. Potrivit Codului transportului feroviar termenele de înaintare a reclamațiilor se calculează în felul următor: a) pentru lipsa sau deteriorarea (alterarea) mărfurilor - de la data eliberării mărfurilor; b) în caz de pierdere a mărfurilor - după 30 de zile de la data expirării termenului de transportare; c) în caz de întârziere în livrarea mărfurilor la destinație - de la data eliberării lor destinatarului; d) în restul cazurilor ce țin de transport - de la data producerii evenimentului ce a servit drept temei pentru înaintarea reclamației. Calea ferată este în drept să primească spre examinare reclamații și după expirarea acestor termene, în cazul în care consideră că cauza întârzierii prezentării reclamației a fost una motivată (art.159 alin.(3)).

În legătură cu aceasta, în literatura de specialitate se susține contrariul (Г.Б.Астановский, В.Т.Смирнов), că termenele prevăzute de lege pentru înaintarea pretențiilor către calea ferată, fac parte din categoria termenelor de decădere (numite și de perimare) și nu pot fi restabilite de instanța de judecată în caz de expirare a acestora. Calea ferată va putea examina pretenția înaintată cu depășirea termenului, dar acest lucru nicidecum nu înseamnă că termenele au fost prelungite. În schimb instanța de judecată nu va fi în drept să examineze o asemenea acțiune. Dacă încălcarea termenului de adresare a fost depistată în procesul judecării cauzei, cauza va trebui încetată din oficiu și acțiunea va fi scoasă de pe rol.

Calea ferată este obligată să examineze reclamația ce i s-a înaintat și să înștiințeze în scris reclamantul despre rezultatele examinării ei în termen de 30 de zile de la data primirii ei. Dacă reclamantul nu este de acord cu răspunsul primit, reclamația a fost respinsă de calea ferată sau în termen de 30 de zile calea ferată nu a oferit nici un răspuns, reclamantul este în drept să intenteze acțiune în instanța judecătorească.

8.2. Acțiunea în judecată

Dreptul de acțiune împotriva căii ferate îl pot exercita expeditorul și destinatarul mărfurilor. Expeditorul poate exercita dreptul de acțiune atâta timp cât are dreptul să modifice contractul de transport. Acțiunea în judecată împotriva cărașului trebuie să fie precedată, în mod obligatoriu, de formularea unei reclamații, în caz contrar, în temeiul prevederilor art.267 pct.(a) din Codul de Procedură Civilă al R.M., instanța de judecată va scoate cererea de pe rol.

În conformitate cu dispozițiile Codului transportului feroviar, acțiunea se intentează în instanța judecătorească competentă, în a cărei rază își are sediul administrația căii ferate. Termenul de intentare a acțiunii în judecată este de un an de la data producerii evenimentului ce a servit drept temei pentru înaintarea reclamației (art.161 alin.(2)). Același termen de un an este stabilit și pentru înaintarea acțiunilor de către calea ferată împotriva expeditorilor și destinatarilor de mărfuri (art.162 alin.(1)).

Subliniem că în litigiile privind transportul de mărfuri, prin instanța judecătorească competentă se are în vedere Judecătoria Economică de Circumscripție, mun.Chișinău, deoarece în calitate de reclamantși sunt societățile comerciale. Instanța de judecată competentă să judece litigiul în apel este Curtea de Apel Economică, iar în recurs - Colegiul economic lărgit al Curții Supreme de Justiție a R.M.

Este important de reținut că termenul de 30 de zile, stabilit de lege pentru înaintarea pretențiilor față de calea ferată, nu se include în termenul de prescripție prevăzut pentru adresarea cu acțiune în judecată. Dacă răspunsul la reclamație a fost acordat până la expirarea celor de 30 de zile, prescripția dreptului la acțiune începe a se calcula din momentul primirii răspunsului în formă scrisă.

9. Concluzii și recomandări

1. Generalizând cele expuse, ajungem la concluzia că contractul de transport feroviar de mărfuri reprezintă o varietate a contractului de transport de mărfuri în general. De aceea, la baza reglementării sale juridice stau două categorii de norme: generale - normele din Codul civil al R.M. și speciale - cele din Codul transportului feroviar al R.M. și din alte acte normative subordonate legii. Norma specială se bucură de prioritate în raport cu norma generală.

2. O particularitate a transportului feroviar de mărfuri este prezența unei categorii aparte de încărcături, numite mesagerii. Ele constituie o formă intermediară de încărcături, situată între bagaje și mărfuri. Specificul lor este că se transportă cu vagoanele pentru călători, poștă și bagaje.

3. Problema principală ține de legislația din transportul feroviar de mărfuri. În prezent s-a creat o situație confuză, deoarece Republica Moldova nu dispune de un regulament cu privire la transportul feroviar de mărfuri, motiv din care se aplică Regulamentul Transportului Feroviar al URSS din 1964. Situația dată este anormală, existând conflicte între normele din Codul transportului feroviar și Codul civil pe de o parte, și prevederile din Statutul nominalizat, pe de altă parte. În așa mod, aprobarea Regulamentului transportului de mărfuri pe calea ferată din Republica Moldova este o problemă stringentă, ce necesită a fi soluționată urgent.

Aprobarea acestui regulament a devenit o necesitate pentru Î.S. "Calea Ferată din Moldova", deoarece în prezent, în lipsa unor reglementări naționale cu privire la transportul de mărfuri pe calea ferată, se aplică un șir de reguli aprobate de fostul Minister al Căilor de Comunicații al U.R.S.S. în perioada anilor 1964-1983. Se înțelege că legislația din transportul feroviar al Republicii Moldova este foarte veche, de aceea ea necesită a fi revăzută, urmează a fi aprobate noi acte normative, iar cele existente să fie ajustate cât mai rapid la normele și standardele Comunității Europene.

4. În legislația Republicii Moldova nu este reglementat un contract foarte important, care este pe larg utilizat în legislația și practica altor state, și anume contractul de prezentare a mărfii și punere la dispoziție a mijloacelor de transport. Contractul respectiv este prevăzut în Codul civil al Ucrainei, Codul civil al Federației Ruse, Codul civil al Belorusiei și a altor state, pe când în legislația civilă națională lipsește. Recomandăm instituirea la art.994 din Codul civil al R.M. a unui alineat suplimentar, alineatul (3), prin care s-ar stabili că "contractul de prezentare a mărfii și punerea la dispoziție a mijloacelor de transport poate fi încheiat în baza cererii de transport, numită comanda de transport, și acceptarea acesteia în formă scrisă de către transportator".