



CONTRACTUL DE TRANSPORT AUTO DE MĂRFURI DIN LEGISLAȚIA REPUBLICII MOLDOVA. ASPECTE DE DREPT COMPARAT.

IURIE MIHALACHE, DOCTOR ÎN DREPT, LECTOR UNIVERSITAR

Atât în România, cât și în Republica Moldova, transportarea mărfurilor se realizează preponderent cu mijloacele de transport auto. Privilegiul transportului auto se explică prin faptul că suprafața teritorială a ambelor state este relativ mică (de fapt, teritoriul României depășește cu mult pe cel al Republicii Moldova), ceea ce avantajează transportul auto și diminuează pe cel aerian sau maritim.

Contractul de transport auto de mărfuri se încheie între expeditor și cărauș. De regulă, contractul de transport îl întocmește expeditorul, iar căraușului i se prezintă pentru semnare. În același timp, nerespectarea de către expeditor sau cărauș a obligațiilor asumate prin contract, antrenează răspunderea părții aflate în culpă.

În legislația Republicii Moldova, răspunderea căraușului este angajată conform regulilor stabilite de Codul civil al R.M., Codul transporturilor auto și Regulamentul transporturilor auto de mărfuri, ultimele două acte normative având o aplicare mai restrânsă, deoarece în mare parte ele sunt deja învechite.

Cea mai mare problemă este că între actele normative s-a creat un conflict de norme. Conflictul de norme apare, în special, între Codul civil al R.M. și Codul transporturilor auto al R.M., deoarece ambele acte normative sunt legi organice și au aceeași forță juridică. În acest context, venim cu propunerea ca în raporturile privind transportul auto de mărfuri, să se aplice în mod prioritar normele din Codul civil al R.M.

O apreciere înaltă merită noul Cod civil al României, în care se remarcă sistematizarea perfectă de conținut prin separarea denumirii articolelor (în stânga paginii) și conținutului (în dreapta paginii), fapt ce facilitează tehnica de lucru cu codul și sporește nivelul de înțelegere a normelor juridice.

Însă la fel ca și în Republica Moldova, se necesită o mai bună corelare dintre normele contractului de transport de bunuri (mărfuri) din Codul civil al României și cele din actele normative speciale, pentru a evita conflictul de norme). De asemenea, până la intrarea în vigoare a noului Cod civil, se impune o mai bună analiză teoretico-practică, pe motiv că în practică se menține riscul apariției unor situații de conflict (ceea ce în Republica Moldova a avut loc în perioada 2002-2003, în legătură cu adoptarea și punerea în aplicare a noului Codului civil).

Cuvinte-cheie: transportul de mărfuri, contractul de transport auto de mărfuri, transportator, expeditor, scrisoare de transport, răspunderea transportatorului, declarația de valoare a mărfurilor, clauza penală.

1. Precizări prealabile

În literatura de specialitate contractul de transport a fost abordat de diferiți doctrinari, în timp ce cu privire la contractul de transport auto de mărfuri până în prezent există puține lucrări științifice, astfel încât tema dată este una de perspectivă și urmează a fi supusă unei cercetări mai profunde pe viitor.

În decursul anilor, prin lucrări științifice s-au remarcat la acest capitol profesorii ruși V. V. Vitreanshii, H. I. Șvarț și E. A. Suhanov, români E. Cristoforeanu, O. Căpățînă, Gh. Filip, I. T. Ciobanu, francezi - L. Josserand, R. Rodière, D. Broussalle, iar din Republica Moldova doar Gh. Chibac în Comentariul Codului civil al R.M. și A. Bloșenco în manualul de "Drept civil, partea specială".

Totodată, făcând o analiză a doctrinei și jurisprudenței naționale, constatăm că contractul de transport auto de mărfuri nu a mai fost cercetat până acum

Într-o publicație științifică aparte, de aceea prezența unor surse științifico-practice în acest domeniu devine absolut indispensabilă. Cu atât mai mult că în cadrul facultăților de drept a universităților din Republica Moldova și România se studiază Dreptul transporturilor și Dreptul civil, în care contractul de transport auto de mărfuri este abordat sub diferite aspecte, iar pentru o asimilare mai reușită a cunoștințelor de către studenți și masteranzi, se impune elaborarea unor articole științifice la tema dată.

Actualitatea temei reiese din faptul că transportul de mărfuri atât în Republica Moldova, cât și în România, se realizează preponderent cu transportul auto. Privilegiul transportului auto se explică prin faptul că suprafața teritorială a țării este relativ mică (în România e mai mare), ceea ce avantajează transportul auto și diminuează accesul altor tipuri de transport, cum sunt cel aerian și maritim.

În același timp, scopul propus la elaborarea prezentului articol este de a efectua o cercetare a contractului de transport auto de mărfuri, din punctul de vedere al elementelor contractului, încheierii și răspunderii civile a părților, iar rezultatele obținute să fie expuse sub formă de concluzii și recomandări.

Acolo unde vom considera oportun, se va realiza și o analiză comparativă cu reglementările noului Cod civil al României .

Avantajele și dezavantajele transportului de mărfuri pe cale auto. Deplasarea mărfurilor cu mijloacele de transport auto are mai multe avantaje în raport cu celelalte tipuri de transport, și anume: - face posibilă transportarea mărfurilor din poartă în poartă, eliminând operațiunile costisitoare de transbordare; - reduce pericolul de deteriorare, pierdere sau avariere a mărfurilor; - realizează viteze comerciale mai mari decât în alte modalități de transport, contribuind la accelerarea circulației mărfurilor; - necesită investiții mai reduse, deoarece pentru efectuarea procesului de transport nu sunt necesare instalații speciale cum ar fi aeroporturi, porturi sau gări feroviare; - permit încărcarea mărfurilor la locul unde acestea se află, deoarece mijloacele auto au acces în orice loc (pe câmp, în pădure etc.). Pot fi ușor redirijate pe parcurs, în funcție de interesul expeditorului sau destinatarului .

Cu toate acestea, transportul de mărfuri pe cale auto are și anumite dezavantaje. După F. Făiniși, principalele dezavantaje ale transportului auto de mărfuri sunt: capacitatea redusă de transport; - e mai costisitor din punctul de vedere al combustibilului; - mai dependent decât alte categorii de transport de condițiile meteo; - este influențat de starea infrastructurii .

2. Definirea contractului de transport auto de mărfuri

În legislația Republicii Moldova, definiția contractului de transport auto de mărfuri este oferită în Regulamentul transporturilor auto de mărfuri (în continuare - Regulament).

Potrivit Regulamentului, în temeiul contractului de transportare a mărfurilor, agentul transportator se obligă să transporte mărfurile încredințate de expeditorul de mărfuri în punctul de destinație și să le transmită destinatarului indicat în scrisoarea de trăsură, iar expeditorul de mărfuri sau alt agent economic sau cetățean, confirmați prin contractul de transportare, se obligă să achite plata stabilită pentru transportarea mărfurilor (pct.13) . La finele Regulamentului, în Anexa nr.2, este prevăzut și "Contractul-model de transport auto de mărfuri".

Contractul-model de transport auto al mărfurilor este pe larg utilizat în practică și cuprinde mai multe clauze, cum sunt: denumirea și adresa părților; obiectul contractului; obligațiile transportatorului; obligațiile beneficiarului; achitarea transportului; responsabilitatea părților.

Însă condițiile date nu sunt exhaustive, deoarece în contractul de transportare a mărfurilor, la înțelegerea părților, pot fi incluse și alte condiții. Mai mult ca atât, modelul respectiv nu este obligatoriu, iar practica ne dovedește că fiecare companie de transport își are modelul său de contract.

Spre regret, legislația din România nu dă o definiție contractului de transport auto de mărfuri. În consecință, teoria și practica juridică citează adeseori

definițiile date în Codul comercial și, respectiv, Codul civil al României (în vigoare) . Însă ambele definiții prezintă lacune și nu reflectă esența contractului de transport auto de mărfuri.

Mai mult ca atât, Codul civil român (în vigoare) încadrează contractul de transport în sfera locațiunii de lucrări (art.1470 pct.2), ceea ce la etapa actuală nu mai poate fi acceptat.

3. Particularitățile contractului de transport auto de mărfuri

Contractul de transport auto de mărfuri reglementat de legislația Republicii Moldova se caracterizează prin anumite particularități:

În primul rând, el reprezintă o varietate a contractului de transport și ocupă un loc aparte în acest sistem. Totodată, contractul de transport auto de mărfuri se distinge de alte contracte civile asemănătoare, prin aceea că scopul contractului privește transportarea în spațiu a mărfii cu un autovehicul, de la punctul de pornire și până la cel de destinație, ambele puncte fiind indicate în scrisoarea de trăsură.

În al doilea rând, contractul de transport auto de mărfuri reprezintă și o varietate a contractului de transport de mărfuri, de aceea îi sunt proprii toate caracterele juridice ale acestui contract, fiind cu titlu oneros, sinalagmatic și comercial.

Spre deosebire de contractul de transport auto de pasageri, care poate fi și gratuit (exemplul militarilor în termen, polițiștilor, veteranilor, deputaților, aleșilor locali), contractul de transport auto de mărfuri poate fi doar cu titlu oneros. De aici rezultă că prin esența sa, contractul de transport auto de mărfuri este unul strict comercial. Faptul că calitatea de expeditor o poate avea și o persoană fizică, care nu practică activitatea economică de întreprinzător, nu schimbă caracterul comercial al contractului de transport.

Ca și în cazul altor contracte reglementate de legislația națională, contractul de transport auto de mărfuri are caracter sinalagmatic. Pentru ambele părți la contract, drepturile și obligațiile sunt corelative și interdependente și se exprimă prin aceea că cărașul este obligat să preia marfa la transport, în timp ce expeditorului îi revine obligația corelativă față de căraș de a-i plăti prețul pentru serviciile de transport care sunt prestate.

În al treilea rând, fiind un contract juridico-civil, contractul de transport auto de mărfuri se încheie potrivit normelor Codului civil al R.M. , Codului transporturilor auto al R.M. , Regulamentului transporturilor auto de mărfuri al R.M., și altor acte normative în domeniu . Norme imperative deși există, ele sunt mai puține.

Reieșind din principiul libertății contractuale, părțile sunt în drept să încheie contractul de transport utilizând modelul de contract care este anexat la Regulamentul transporturilor auto de mărfuri (Anexa nr.2), dar pot alcătui și modele proprii, stabilind noi clauze contractuale.

În așa mod, spre deosebire de transportul auto de pasageri, în care biletul de călătorie este tipic și aprobat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, în cazul contractului de transport auto de mărfuri, contractul nu este de adeziune, ci este negociabil.

În legătură cu aceasta, prezintă interes opinia expusă de I. A. Lonceacova, care susține că condițiile contractului de transport auto de mărfuri ar fi fixate prin norme imperative: "prezența normelor imperative se explică prin specificul normelor din dreptul transporturilor, și anume că spre deosebire de alte norme juridico-civile, ele oferă părților contractante cu mult mai puțină libertate.

Libertatea se dovedește limitată de normele legislației naționale și convențiilor internaționale. În același timp, nu trebuie să înțelegem că libertatea de voință a părților lipsește cu desăvârșire. Ea este prezentă, însă cu particularitățile sale".

Ajungem la concluzia că I. A. Lonțacova privește contractului de transport auto de mărfuri ca fiind alcătuit preponderent din norme de drept public, obligatorii pentru părți, iar normele dispozitive deși există, ele sunt relativ puține.

Dacă pentru alte state ideea dată ar putea fi valabilă, atunci pentru legislația și practica națională ea nu poate fi acceptată, din motiv că în Republica Moldova companiile de transport și expediție nu sunt obligate să utilizeze în raporturile cu clienții forme tipizate ale contractelor de transport de mărfuri. Clauzele contractuale se alcătuiesc de către părți, după caz, fără a fi necesară o aprobare specială a organului de stat. Important este să fie respectate cerințele prescrise de lege pentru mărfurile ușor alterabile și cele periculoase.

În situația în care în Republica Moldova contractele tipice ar fi obligatorii, aceasta ar determina în scurt timp ajungerea în stare de insolabilitate a multor companii de transport, din motiv că cererile pe piața transportului auto de mărfuri în țara noastră sunt ocazionale, iar transportatorii sunt nevoiți să-și ajusteze condițiile contractelor la preferințele clienților lor.

În al patrulea rând, în transportul auto de mărfuri cărașul poate încheia contract cu orice persoană fizică sau juridică, spre deosebire de transportul feroviar, maritim și aerian de mărfuri, unde contractul de transport se încheie obligatoriu între client și expeditor, după care expeditorul contractează cu cărașul.

Libertatea cărașilor de a încheia contracte de transport de mărfuri fără a apela la expeditori, reiese din art.25 alin.(2) a Codului transporturilor auto, că agentul transportator poate încheia contracte de transport al mărfurilor cu orice organizație care nu are calitatea de expeditor de mărfuri sau destinatar al mărfurilor.

4. Subiecții contractului: expeditorul, cărașul și destinatarul

Contractul de transport auto de mărfuri se încheie între expeditor și căraș. De regulă, contractul de transport îl întocmește expeditorul, iar cărașului i se prezintă doar pentru semnare.

În calitate de expeditor poate fi orice persoană fizică și juridică, care are capacitate deplină de exercițiu (în cazul persoanelor fizice) și sunt înregistrate conform legii (pentru persoanele juridice). Expeditorul participă în mod direct la încheierea contractului de transport auto de mărfuri și este considerat parte la contract.

Practica ne dovedește că cel mai frecvent în calitate de expeditori activează persoanele juridice cu scop comercial, cum sunt societățile pe acțiuni (SA) și societățile cu răspundere limitată (SRL), care încheie contracte de transport în scopul executării obligațiilor lor contractuale, ce reies din contracte de vânzare-cumpărare, locațiune, arendă, leasing, prestări servicii ș.a. De regulă, expeditorul este și proprietar al mărfii sau cel puțin posesorul ei, fiind împuternicit de alte persoane de a transporta marfa cu mijloace auto de transport.

Potrivit Codului transporturilor auto, căraș poate fi o persoană fizică, înregistrată ca subiect economic al activității de întreprinzător, sau persoană juridică, care deține în proprietate ori arendează mijloace de transport și care efectuează transportul de mărfuri (art.3). Așadar, căraș în transportul de mărfuri poate fi persoana fizică și persoana juridică.

Pentru persoana fizică este necesar ca ea să fie înregistrată în calitate de întreprinzător, iar cea mai reușită formă de organizare este cea de întreprinzător individual.

Patenta de întreprinzător nu poate fi acceptată, deoarece prestarea serviciilor de transportare a mărfurilor nu este prevăzută printre genurile de activitate enumerate în anexa Legii nr.93 din 15.07.1998 cu privire la patenta de întreprinzător . În ce privește gospodăria țărănească, ea este asimilată de lege cu persoana fizică, însă scopul ei de activitate este cu totul altul, cel de orientare agricolă .

În concluzie, persoană fizică poate deveni cărăuș al transportului auto de mărfuri doar dacă este înregistrată în calitate de întreprinzător individual. Înregistrare poate fi efectuată la unul din oficiile teritoriale ale Camerei Înregistrării de Stat, cu respectarea cerințelor prevăzute de lege.

În practică, cel mai frecvent în calitate de cărăuș activează persoanele juridice, iar cea mai oportună formă de organizare juridică este aleasă societatea cu răspundere limitată (SRL). Prezintă interes și faptul că cărăușii ce prestează servicii de transport auto de mărfuri pe teritoriul Republicii Moldova, nu au nevoie de licență. Pentru desfășurarea activității, este suficientă înregistrarea lor ca persoană juridică. În schimb existența licenței este obligatorie la efectuarea transportului auto internațional de mărfuri (art.8 alin.(1) pct.15 Legea nr.451 din 30.07.2001 privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător).

Spre deosebire de expeditor și cărăuș, destinatarul nu încheie contractul de transport auto de mărfuri, de aceea el nu poate fi numit parte la contractul de transport . Codul transporturilor auto denușește destinatarul mărfurilor ca fiind acea persoană fizică sau juridică care are dreptul să ia în primire mărfurile transportate (art.3).

Așadar, ajungem la concluzia că destinatarul este doar un participant la raporturile de transport, și nu parte la contractul de transport. El își asumă drepturi și obligații în baza altor contracte comerciale (vânzare-cumpărare, locațiune, antrepriză ș.a) pe care le are încheiate cu expeditorul. În contractele respective, destinatarul este vânzător, locator, antreprenor ș.a. Anume în scopul executării acestor din urmă contracte, se recurge la încheierea contractului de transport auto de mărfuri cu cărăușul.

5. Aspecte privind încheierea contractului de transport auto de mărfuri

Contractul de transport auto de mărfuri este consensual, de aceea se consideră încheiat din moment ce părțile au ajuns la un acord de voință asupra clauzelor esențiale ale contractului. Acordul de voință se consideră exprimat din momentul în care părțile au semnat contractul.

Împreună cu încheierea contractului de transport, părțile mai semnează și cel puțin 3 scrisori de trăsură care atestă faptul încheierii contractului de transport și vor însoți marfa pe tot parcursul transportului, până la punctul de destinație.

Scrisoarea de trăsură se întocmește de către client, dacă părțile nu au convenit altfel (art.995 alin.(1) Cod civil), însă practica ne dovedește altceva, că clientul (expeditorul) de regulă nu are posibilitatea și nici cunoștințele necesare pentru a întocmi scrisoarea de trăsură, de aceea documentul se perfectează de către cărăuș, în baza unor modele proprii.

Contractul de transport auto de mărfuri se încheie din timp, până ca marfa să fie preluată de cărăuș pentru transport. În schimb scrisoarea de trăsură, ce confirmă încheierea contractului, se eliberează și se semnează de ambele părți în timpul preluării mărfii, de regulă când marfa a fost deja încărcată în autovehicul. Semnătura pe scrisorile de trăsură o face expeditorul și reprezentantul cărăușului (șoferul).

În legislația URSS și actualmente în Federația Rusă există o modalitate aparte de încheiere a contractului de transport - în baza cererii înaintate de expeditor și acceptării acesteia de căraș.

În așa mod, apare o obligație juridico-civilă cu caracter consensual, bilaterală, prin care cărașul se obligă să pună la dispoziția expeditorului autovehiculul gata pentru încărcare, iar expeditorul - să încarce marfa. După V. V. Vitreanshii, prezentare cererii (ofertei) de expeditor și primirea ei de către căraș (acceptarea) dă naștere unui nou contract - contractul de punere la dispoziție a mijloacelor de transport. Izvorul apariției lui este acordul la care ajung expeditorul și cărașul pe calea prezentării cererii și acceptării ei. Acordul respectiv nu poate fi altceva decât un contract.

În legislația națională, asemenea raporturi, ce apar între expeditor și căraș în legătură cu înaintarea cererii de transportare a mărfii și acceptarea ei, nu au o reglementare aparte. În practică, obligația cărașului de a pune la dispoziția expeditorului mijlocul de transport se face în baza contractului de transport, modelul căruia este prevăzut la Anexa nr.2 din Regulamentul transporturilor auto de mărfuri.

Așadar, spre deosebire de alte state, legislația națională nu distinge contractul de punere la dispoziție a mijloacelor de transport, ci contractul respectiv se include în contractul de transport auto de mărfuri care este mai larg și cuprinde în sine două categorii de obligații: de punere la dispoziție a autovehiculului și de transportare a mărfii până la punctul de destinație.

6. Forma contractului. Scrisoarea de trăsură

În ceea ce privește forma contractului de transport auto de mărfuri, încheierea se face în formă scrisă, prin întocmirea documentului de transport denumit scrisoare de trăsură (art.994-996, art.999-1000 Codul civil al R.M.), buletin de însoțire (art.28 Codul transporturilor auto al R.M.), factură de expediție (pct.13, pct.23 (1), pct.84, pct.87-88 Regulamentul transporturilor auto de mărfuri).

Pentru a evita confuziile cu privire la aceeași denumire și pentru a face o uniformizare a terminologiei date, considerăm că cea mai reușită denumire este cea de scrisoare de trăsură, ea fiind folosită și de Codul civil al R.M.

În legătură cu scrisoarea de trăsură apare și o altă întrebare: ce se încheie în practică, un contract de transport auto de mărfuri sau o scrisoare de trăsură?

În conformitate cu prevederile art.994 din Codul civil, contractul de transport este constatat printr-o scrisoare de trăsură. Lipsa, pierderea sau deteriorarea scrisorii de trăsură nu afectează valabilitatea contractului de transport, iar la art.1000 din Codul civil este stabilit că scrisoarea de trăsură semnată de căraș servește drept dovadă, până la proba contrarie, a încheierii și a cuprinsului contractului de transport.

Pentru început, din prevederile legii s-ar crea impresia că părțile încheie contractul de transport de mărfuri, iar scrisoarea de trăsură ar constitui un document suplimentar, care confirmă faptul încheierii contractului. O asemenea înțelegere a lucrurilor este greșită, deoarece părțile nu încheie două documente (contractul de transport și scrisoarea de trăsură) așa cum ar lăsa să se înțeleagă din Codul civil, ci un singur document de transport - scrisoarea de trăsură. Cu alte cuvinte, contractul de transport auto de mărfuri se reduce la o scrisoare de trăsură. Ea se întocmește în trei exemplare originale, care se semnează de către expeditor și de către căraș. Primul exemplar va fi păstrat de către expeditor, al doilea însoțește încărcătura și se eliberează destinatarului, iar al treilea va fi transmis cărașului (art.995 alin.(1) și (2) Cod civil).

7. Discuții doctrinare asupra formei contractului de transport auto de mărfuri

În literatura juridică de specialitate, A. Bloșenco consideră că scrisoarea de trăsură ar fi un contract-model, al cărui cuprins este prestabilit și obligatoriu

pentru părți. Ea se întocmește de către expeditor, dacă părțile nu au convenit altfel, pentru fiecare destinatar în parte, cu completarea obligatorie a tuturor rechizitelor necesare .

Aceeași opinie o expune și dna profesor O. Otniucova, că contractul de transport de mărfuri se încheie în formă scrisă și acest contract în transportul auto poartă denumirea de scrisoare de trăsură .

O întrebare care apare este ce se întâmplă dacă părțile nu au respectat forma scrisă a contractului de transport auto de mărfuri (adică a scrisorii de trăsură)?

În legătură cu aceasta, profesorii Șt. Scurtu și D. Cornoiu susțin că forma scrisă a scrisorii de trăsură este cerută doar ca probă. Pierderea scrisorilor de trăsură, lipsa unora dintre mențiunile cerute de lege sau inexistența scrisorii de trăsură nu afectează existența sau valabilitatea contractului. Se menționează că atunci când se referă la forma contractului de transport, atât reglementările interne, cât și cele internaționale prevăd obligativitatea formei scrise a acestuia, dar formă respectivă nu este cerută pentru validitatea contractului, ci doar pentru dovada lui .

C. Stanciu adaugă că proba existenței contractului de transport în acest caz se va face prin orice mijloacele de probă admise de lege, adică prin înscrisuri, martori, prezumții etc . Se mai susține că actualmente în practică, contractele de transport se încheie în formă scrisă fie datorită uzanțelor comerciale, fie pentru că așa impun legile speciale ce reglementează diferitele categorii de transport .

Codul civil al R.M. stabilește la art.994 alin.(2) că lipsa, pierderea sau deteriorarea scrisorii de trăsură nu afectează valabilitatea contractului de transport.

Deși lege nu stabilește expres forma scrisă a scrisorii de trăsură, și nici consecințe negative față de lipsa, pierderea sau deteriorarea ei, cu siguranță că dacă nu se va respecta forma scrisă, precum și alte regulile ce țin de încheierea și executarea contractului de transport, chiar dacă în aparență nu vor exista probleme, lucrurile se vor complica în cazul unui litigiu, când va fi necesară prezentarea probelor în instanța de judecată.

Despre forma electronică a scrisorii de trăsură. Pe de altă parte, în literatura de specialitate se înaintează și o altă idee. S-a demonstrat că forma scrisă a scrisorii de trăsură în prezent nu mai corespunde pe deplin cerințelor de organizare a relațiilor comerciale din transport, de aceea se propune o variantă mult mai eficientă - forma electronică a scrisorii de trăsură.

În formă electronică scrisoarea de trăsură va putea fi semnată prin semnătura digitală, păstrându-și în același timp și calitățile pe care le are orice scrisoare de trăsură în formă scrisă. Forma electronică va permite schimbul rapid al informației și un grad înalt de protecție a datelor .

8. Scurtă analiză a scrisorii de trăsură

Spre regret, în legislația Republicii Moldova nu sunt prevăzute clauzele pe care trebuie să le cuprindă scrisoarea de trăsură. În legătură cu aceasta, în doctrină se face o delimitare între mențiuni obligatorii și facultative.

Mențiunile obligatorii se referă la datarea contractului; datele de identificare ale părților, destinatarului, mărfurilor; natura documentului de transport, obligațiile principale ale părților și semnăturile lor. În schimb mențiunile facultative din scrisoarea de trăsură privesc, de regulă, itinerarul ce trebuie parcurs de către cărauș; clauza penală; documentele ce însoțesc transportul, cum sunt documentele vamale, de asigurare sau cele fitosanitare.

Data încheierii contractului este important să fie indicată, deoarece ea reprezintă momentul din care se nasc drepturile și obligațiile părților contractante; de la data încheierii contractului începe să curgă, de regulă, termenul pentru executarea contractului de transport; cunoscând data, se poate ușor stabili

dacă la momentul încheierii contractului părțile aveau capacitatea de exercițiu .

În cazul persoanelor juridice se va preciza denumirea și sediul expeditorului și cărașului, iar în cazul persoanelor fizice, identificarea se va face prin precizarea în contractul de transport a numelui și domiciliului (sau după caz, a reședinței). În practică, datele de identificare se înscriu în sens larg: denumirea, sediu, număr de înregistrare, cont bancar, cod fiscal, număr de telefon, de fax, iar în unele cazuri chiar și e-mailul.

Importanța identificării. Identificarea părților în contractul de transport auto de mărfuri prezintă importanță sub mai multe aspecte:

În primul rând, cărașul trebuie să știe unde să pună la dispoziție mijlocul de transport auto gata pentru încărcarea mărfii;

În al doilea rând, dacă apar anumite neclarități pe parcursul transportării, cărașul și expeditorul vor putea să colaboreze pentru luarea măsurilor urgente de înlăturare a consecințelor;

În al treilea rând, în cazul executării necorespunzătoare a transportului de către căraș sau neachitarea plății de către expeditor, datele de identificare ajută ca părțile să știe cui să se adreseze cu pretenții;

În al patrulea rând, dacă una din părți decide să înainteze acțiune în instanța de judecată, cunoașterea domiciliului sau sediului celeilalte părți, o ajută să determine competența teritorială a instanței ce va judeca litigiul.

Cu toate acestea, lipsa unor mențiuni din scrisoarea de trăsură, fie ele obligatorii sau facultative, nu duce la nulitatea contractului de transport auto de mărfuri.

Funcțiile scrisorii de trăsură. Scrisoarea de trăsură îndeplinește mai multe funcții, și anume: - este forma obligatorie scrisă a contractului de transport auto de încărcături, deoarece fără întocmirea ei contractul se consideră neîncheiat; - atestă încheierea contractului de transport auto de încărcături și conținutul lui; - probează preluarea încărcăturii de către căraș pentru a fi transportată; - însoțește marfa la punctul de destinație, legitimând dreptul cărașului asupra mărfii; - în baza ei se înaintează pretenții și acțiuni ce reies din contractul de transport auto de mărfuri; - în baza ei se efectuează decontările cu cărașul .

9. Abordări cu privire la numărul de exemplare ale scrisorii de trăsură

Luând în considerare prevederile art.995 din Codul civil, scrisoarea de trăsură se întocmește de expeditor, în cel puțin 3 exemplare, toate originale, care se semnează de către expeditor și căraș .

Primul exemplar se păstrează la expeditor, al doilea însoțește încărcătura, iar al treilea este remis cărașului. Dacă marfa este încărcată în mai multe autovehicule sau în același autovehicule însă amplasată în locuri diferite, atunci atât expeditorul, cât și cărașul, pot veni cu inițiativa de a întocmi un număr de scrisori de trăsură egal cu numărul de autovehicule sau de locuri în care marfa este amplasată.

Prezintă interes faptul că Regulamentul transporturilor auto de mărfuri stabilește un alt număr de exemplare în care se completează scrisoarea de trăsură, acesta fiind - patru. Mai mult ca atât, expeditorul de mărfuri în caz de necesitate poate completa suplimentar și al cincilea exemplar, care servește drept autorizație la ieșirea autovehiculului de la locul de încărcare (pct.87-88).

Prin urmare, în practică rămâne la decizia părților să stabilească în câte exemplare să fie încheiat contractul de transport, iar principalul este ca numărul de exemplare să nu fie mai puțin de 3, respectându-se în așa mod cerința stabilită la art.995 din Codul civil, că scrisoarea de trăsură se întocmește în cel puțin 3 exemplare originale care se semnează de către client și căraș.

În situațiile practice lucrurile se petrec în felul următor: Șoferul primește foaia de parcurs de la organizația de transport (căraș) și se prezintă la locul de încărcare a mărfii. Pentru a putea intra pe teritoriul ce aparține expeditorului, șoferul va prezenta legitimația de serviciu și foaia de parcurs. Expeditorul (sau angajații lui) îl vor aștepta la locul de aflare a mărfii și cu acordul șoferului vor începe a încărca marfa în mijlocul de transport. Între-timp șoferul va examina starea mărfii și a ambalajului, va da indicații de fixare, aranjare ș.a.

După încărcarea mărfii, expeditorul va prezenta patru exemplare ale scrisorii de trăsură, pe care va semna el și șoferul, după care un exemplar va rămâne la expeditor, iar cele trei se vor înmâna șoferului. Ajungând la punctul de destinație, șoferul verifică numele destinatarului (cu numele înscris în scrisoarea de trăsură) și îi prezintă marfa pentru descărcare. Șoferul mai prezintă destinatarului și cele trei exemplare ale scrisorii de trăsură pe care destinatarul va trebui să le semneze. Semnătura confirmă că marfa a fost preluată conform condițiilor contractuale. Un exemplar al scrisorii de trăsură va fi lăsat destinatarului, iar cele două rămase se păstrează la șofer și le va transmite organizației de transport (cărașului).

Administrația organizației de transport va elibera o factură fiscală în care va fi înscrisă plata de transport și alte cheltuieli, la care va anexa exemplarul scrisorii de trăsură. Ambele documente vor fi trimise expeditorului pentru a solicita achitarea plății. Celălalt exemplar al scrisorii de trăsură se va atașa la foaia de parcurs și în baza lui se va face achitarea salariului față de șofer.

Dacă la momentul preluării mărfii de la expeditor au fost întocmite 3 exemplare ale scrisorii de trăsură, acest ultim exemplar al scrisorii de trăsură prin care șoferului i se achită salariul de către căraș, pur și simplu nu va exista în formă originală. Constatarea volumului de lucru efectuat de șofer și plata salariului pentru lucrul său se vor face în baza unei copii xerox a scrisorii de trăsură.

În România, spre exemplu, Codul comercial stabilește că scrisoarea de trăsură se întocmește strict în 4 exemplare , fiecare exemplar având o anumită destinație: primul pentru expeditor; al doilea pentru căraș; al treilea însoțește marfa, iar cel de-al patrulea se eliberează destinatarului .

În Federația Rusă scrisoarea de trăsură la fel se întocmește în 4 exemplare. Primul exemplar rămâne la expeditor, iar celelalte trei i se înmânează șoferului. Ajungând la punctul de destinație, șoferul înmânează al doilea exemplar destinatarului odată cu descărcarea mărfii, al treilea se anexează la factura de plată și în baza lui se face achitarea cu cărașul, iar al patrulea se păstrează la căraș pentru a duce evidența activității de transport pe care a efectuat-o .

Dacă într-o singură zi se efectuează mai multe curse prin care se transportă același fel de marfă (spre exemplu, transportarea prundișului cu camionul de la o carieră de piatră până la locul construcției), se poate întocmi o singură scrisoare de trăsură pentru întreaga zi. Ea se întocmește la finele zilei de lucru, în baza chitanțelor eliberate pentru fiecare cursă efectuată în timpul zilei. Datele indicate în chitanțe se adună și suma lor va constitui cantitatea de marfă care a fost transportată pe parcursul întregii zile .

10. Jurisprudența națională în legătură cu întocmirea scrisorii de trăsură

În practică, cele mai frecvente litigii apar în legătură cu completarea greșită a datelor din scrisoarea de trăsură. Ca exemplu, aducem o speță din jurisprudența Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova.

Compania de transport SRL "Transport-Grup" s-a adresat în instanță cu cerere prin care solicită încasarea plății de transport și a penalităților de întârziere din contul SRL "Vita". În cerere, se menționează că la data de 01.12.2008, între SRL "Transport-Grup" și SRL "Vita" a fost semnat contractul-comandă de transport, în care cărașul s-a obligat să efectueze rutele comandate, iar beneficiarul să achite costul serviciilor care i-au fost prestate.

SRL "Transport-Grup" a îndeplinit cursa pe ruta Orhei (Republica Moldova)/ Moscova (Federația Rusă), fapt ce se confirmă prin scrisoarea de trăsură nr.00269, însă pârâtul a refuzat să-i plătească. Prin urmare, transportatorul s-a adresat cu acțiune în judecată, solicitând plata pentru transport și penalitățile de întârziere.

Judecătoria Economică de Circumscripție a admis integral cerințele reclamantului. Curtea de Apel Economică a casat hotărârea primei instanțe, pronunțând o nouă hotărâre prin care a respins acțiunea, motivând că este neîntemeiată. O hotărâre de respingere a acțiunii a fost luată și de Curtea Supremă de Justiție a R.M.

În motivarea deciziei, Colegiul economic al Curții Supreme aduce următoarea explicație: "compania de transport SRL "Transport-Grup" nu a prezentat dovada că serviciile de transport au fost prestate la cererea SRL "Vita" și nu a probat obligațiunile pârâtului de a achita costul serviciilor de transport".

Într-adevăr, la dosar a fost anexată scrisoarea de trăsură nr.00269, în care se indică clar că SRL "Transport-Grup" a preluat bunurile spre or.Moscova nu de la SRL "Vita", ci de la o altă firmă, SA "Bucuria".

Rezultă că client a fost SA "Bucuria" și nu SRL "Vita", iar la momentul semnării contractului, cărașul nu s-a interesat în detaliu asupra datelor din contract (contractul a fost semnat de reprezentantul cărașului).

În încheiere, Curtea Supremă de Justiție a Republicii Moldova a respins recursul înaintat de SRL "Transport-Grup", motivând că aceasta nu a depus probe pertinente ce ar confirma pentru cine a prestat serviciile de transport .

11. Plata prețului de transport

Prețul transportului este considerat un element esențial al contractului, dat fiind faptul că acest tip de contract (de transport) este oneros. Mărimea plății pentru transportul de mărfuri se determină prin înțelegerea părților care au încheiat contractul de transport (art.35 Codul transporturilor auto).

Reieșind din faptul că contractul de transport auto de mărfuri face parte din categoria transporturilor neregulate (ocasionale), determinarea cuantumului plății se va face luând în considerare: felul mărfii, greutatea, capacitatea mijlocului de transport, distanța, viteza, parcursul în gol, tipul mijlocului de transport .

În așa mod, taxele pentru transportul auto de mărfuri sunt negociabile. Fiecare companie de transport își are taxele sale și ele pot fi modificate după necesități. Deoarece nu există un preț tarifar stabilit prin lege, așa cum este în cazul transportului auto de pasageri, important este ca în contractul de transport auto de mărfuri părțile să prevadă modul de determinare a prețului. Mai mult ca atât, considerăm că dacă în contractul de transport auto de mărfuri lipsește prețul sau modul de determinare a acestuia, aceasta nicidecum nu poate aduce nulitatea contractului.

În practică cărașul își înaintează propriile sale tarife de transport, pe care le face publice prin afișe, pagini web în Internet, reviste publicitare ș.a., iar

doritorii de a transporta marfa decid, să accepte sau nu încheierea contractului de transport. Plata de transport se achită, de regulă, după ce marfa a fost predată destinatarului.

După predarea mărfii, cărașul se întoarce la expeditor, cu un exemplar al scrisorii de trăsură și recipisa ce confirmă primirea scrisorii de trăsură de către destinatar. Pe ambele documente este obligatorie prezența semnăturii destinatarului. Semnătura destinatarului confirmă că marfa și scrisoarea de trăsură au fost primite de el, dar și faptul că condițiile contractului de transport au fost respectate de căraș.

Dacă destinatarul a preluat marfa, dar a avut anumite obiecții față de ea, poate înscrie în scrisoarea de trăsură toate obiecțiile sale. Aceste mențiuni atestă că contractul de transport a fost executat necorespunzător de căraș. Ele pot servi ca temei pentru expeditor de a plăti o taxă de transport mai redusă față de cea la care pretinde cărașul.

Prețul transportului poate fi plătit de expeditor sau de destinatar, iar pentru a garanta plata prețului, Codul civil al R.M. acordă cărașului un drept de retenție asupra mărfii: cărașul are drept de retenție asupra încărcăturii atâta timp cât poate dispune de încărcătură pentru toate costurile care decurg din contractul de transport (art.1006).

12. Punerea la dispoziție a mijlocului de transport pentru încărcare

Transportarea mărfii reprezintă un proces complex, care constă din mai multe operațiuni. Livrarea mărfii la punctul de destinație constituie rezultatul punerii la dispoziție a mijloacelor de transport, încărcarea lor, pregătirea mărfii și transportarea propriu-zisă a ei. Fiecare din aceste operațiuni, fiind reglementate de norme juridice diferite, dau naștere și unor raporturi juridice diferite.

În legătură cu aceasta, în literatura de specialitate (O. Condarevici) se face distincția între două categorii de obligații: prima - de a pune la dispoziție mijlocul de transport și a prezenta marfa pentru transportare; a doua - de a efectua transportarea mărfii încredințată de expeditor și de a o preda destinatarului.

Orice proces de transport al mărfii poate începe numai dacă cărașul a pus la dispoziția expeditorului mijlocul de transport, pregătit pentru încărcarea mărfii. Cărașul este obligat să pună la dispoziție mijlocul de transport în ziua și ora convenite în contract.

Conform Regulamentului transporturilor auto de mărfuri, timpul sosirii autovehiculului pentru încărcare se calculează din momentul prezentării de către șofer a foii de parcurs în punctul de încărcare, iar timpul sosirii automobilului pentru descărcare - din momentul prezentării de către șofer a scrisorii de trăsură în punctul de descărcare (pct.81).

Așadar, înainte de a pune mijlocul de transport la dispoziția expeditorului, cărașul îi va elibera șoferului o foaie de parcurs. Prin foaia de parcurs, cărașul îl împuternicește pe șofer să efectueze transportul.

Sosind la locul de aflare a mărfurilor, șoferul mai întâi va prezenta expeditorului legitimația de serviciu și foaia de parcurs, legalizată cu ștampila cărașului (pct.28 Regulamentul transporturilor auto de mărfuri), și numai după aceea expeditorul va purcede la încărcarea mărfurilor în mijlocul de transport.

Foaia de parcurs cuprinde mai multe mențiuni, cum sunt: denumirea întreprinderii de transport auto; felul, capacitatea, marca și numărul autovehiculului; numele, prenumele șoferului și însoțitorului (dacă există); destinația, ruta și destinatarul; kilometrii parcurși (la plecare și sosire, după aparatul de bord); viza și observațiile revizorului tehnic; seria și numărul foii de parcurs și a scrisorii de trăsură; observațiile organelor de control, consumul de carburanți, precum și alte prevederi.

Mijlocul de transport auto trebuie să fie în stare tehnică bună și să corespundă normelor sanitare și igienice. Punerea la dispoziție a unui mijloc de transport inutilizabil, echivalează cu nerespectarea obligațiilor contractuale, iar în cazul refuzului expeditorului de a utiliza mijlocul de transport, se întocmește un act (pct.20 din Regulamentul transporturilor auto de mărfuri).

13. Primirea mărfii la transport

Expeditorul este obligat să predea marfa pentru transport. Marfa trebuie predată în locul, timpul și în cantitatea prevăzută în contract. Predarea mărfii spre transportare de regulă se face la locul aflării ei. Ora predării trebuie respectată cu exactitate, în caz contrar, pentru orice întârziere expeditorul va fi nevoit să achite penalități de întârziere. La fel și cantitate, ea trebuie înscrisă în contract, pentru ca cărașul să cunoască din timp ce mijloc de transport să prezinte la încărcare.

Pentru a face posibilă predarea mărfii, expeditorul mai întâi trebuie să pregătească marfa și să o încarce în mijlocul de transport. În conformitate cu pct.21 și 22 din Regulamentul transporturilor auto de mărfuri, expeditorul de mărfuri este obligat să asigure pregătirea, ambalarea, marcarea și încărcarea mărfurilor în mijlocul de transport în termenele convenite cu agentul transportator. În același timp, dacă expeditorul de mărfuri prezintă la transport marfă neprevăzută în contract sau indică alt punct de destinație, agentul transportator este în drept să refuze transportarea, încasând costul parcursului automobilului până la punctul de încărcare și înapoi.

Dacă expeditorii doresc acest lucru, printr-o înțelegere cu cărașul pot să transporte mărfurile cu valoare declarată. Declarația de valoare se va face în schimbul unei taxe suplimentare.

Pentru anumite mărfuri, expeditorul este obligat să declare valoarea lor, și anume: 1) în cazul metalelor prețioase și articolelor din ele, pietre prețioase, obiecte de artă, tablouri, obiecte de anticariat, lucrări de artă, covoare, mașini experimentale, utilaj și dispozitive, la care prețurile nu sunt aprobate; 2) în cazul obiectelor de uz casnic (pct.30).

Dimpotrivă, nu se admite declararea valorii mărfurilor transportate în vraf, în vrac, turnate, lichide sub plomba expeditorilor de mărfuri, a mărfurilor perisabile și periculoase (pct.31). Valoarea declarată nu trebuie să depășească costul real al mărfurilor, iar în cazul divergențelor dintre căraș și expeditor, valoarea mărfurilor se va determina prin expertiză.

Expeditorul este obligat să achite la timp plata pentru transportul mărfurilor. Quantumul plății se va determina reieșind din felul și cantitatea mărfii, tipul ori capacitatea autovehiculului, de distanța parcursă sau timpul de utilizare a vehiculului. Însă cel mai frecvent în practică valoarea plății se calculează luând în considerare distanța parcursă și capacitatea vehiculului. Fiecare companie de transport își are tariful ei, stabilit pe kilometru și oră: în cazul staționării autovehiculului la încărcare și descărcare se aplică tariful pe oră, iar în cazul transportului la distanță - tariful pe kilometru.

O altă obligație a expeditorului este să prezinte la transport mărfurile în ambalaj convenit și în stare bună, care să le protejeze de alterare și vătămare pe parcurs. În caz contrar, expeditorul poartă răspundere pentru toate consecințele ambalării interne incorecte a mărfurilor (spargere, rupere, deformare, scurgere etc.), precum și folosirii ambalajului, care nu corespunde proprietăților mărfurilor, greutății lor sau standardelor stabilite (pct.38).

Mai mult ca atât, expeditorul este obligat să repare cărașului prejudiciul provocat de deteriorarea mijlocului de transport, ca urmare a ambalării sau fixării incorecte a mărfurilor la încărcarea lor (pct.26). Acest lucru este valabil și pentru destinatar, în legătură cu descărcarea mărfurilor la punctul de destinație.

Împreună cu predarea mărfurilor, expeditorul are obligația de a transmite și toate actele necesare care însoțesc marfa. Actele i se predau șoferului sau

însoțitorului mărfii, dacă acesta există.

În situația în care se transportă mărfuri periculoase sau ușor alterabile, expeditorul mai are obligația să pună la dispoziția căraușului instrucțiunile speciale de transportare a mărfurilor periculoase, ușor alterabile, agabaritice, grele ș.a. În caz contrar, conform prevederilor Regulamentului transporturilor auto de mărfuri, pentru prezentarea mărfurilor interzise la transport sau a mărfurilor a căror transportare necesită măsuri deosebite de precauție, cu indicarea greșită a denumirii ori a proprietăților lor, precum și pentru ne prezentarea documentelor ce confirmă respectarea normelor dreptului vamal, sanitar și administrativ, expeditorul de mărfuri va efectua repararea prejudiciului cauzat agentului transportator (pct.24).

Expeditorul este obligat să respecte cerințele de transportare a mărfurilor periculoase. Specificul acestor mărfuri ține de pericolul pe care îl reprezintă pentru persoane și mediul înconjurător, din motiv că ele pot aduce daune considerabile. De aceea scopul normelor juridice este de a preveni eventualele situații de avarie ce ar putea surveni din cauza nerespectării cerințelor de transportare a mărfurilor periculoase .

Nu toate mărfurile reprezintă același grad de pericol social și ecologic. Gradele de pericol se clasifică de la 1 la 7, în funcție de gravitatea consecințelor pe care le pot provoca în caz de explozii, iradierii, scurgeri sau deteriorări. Cele mai periculoase se dovedesc a fi substanțele radioactive și cele bacteriologice .

Lista încărcăturilor periculoase ce urmează a fi transportate pe teritoriul Republicii Moldova și decizia privind posibilitatea transportării lor se aprobă de Guvern. Mai mult ca atât, expeditorul în comun cu destinatarul sunt obligați să coordoneze cu organele Poliției Rutiere itinerarul transportării încărcăturilor periculoase.

În categoria mărfurilor periculoase se include și tehnica militară. Transportul tehnicii militare se face sub controlul Ministerului Apărării, Ministerul Afacerilor Interne, în coordonare cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor.

14. Natura juridică a sancțiunii ce se aplică pentru reținerea mijloacelor de transport la încărcare (descărcare)

Spre regret, în legislație nu sunt prevăzute sancțiuni concrete pentru staționarea neproductivă a vehiculului pus la dispoziție de către cărauș pentru încărcare. De aceea, în contractul de transport trebuie să fie indicat și un termen necesar pentru efectuarea operațiunilor de încărcare (descărcare).

Faptul respectării sau nerespectării acestui termen, se constată în baza înscrisului făcut de expeditor și cărauș pe scrisoarea de trăsură asupra orei de sosire și celei de plecare a autovehiculului de la locul de încărcare-descărcare. Prin urmare, clienții sunt obligați să încarce (descarce) marfa ziua și noaptea, chiar și în zilele de odihnă, numai pentru a se încadra în termenii acordați.

Singura reglementare sub acest aspect din legislația națională o găsim în Regulamentul transporturilor auto de mărfuri. Conform pct.114 din Regulament, pentru reținerea din vina expeditorului (sau a destinatarului) de mărfuri a autovehiculelor supra termen, expeditorul (sau destinatarul) de mărfuri achită căraușului amendă pentru fiecare minut de staționare neproductivă a autovehiculului în mărimea convenită de părți.

După cum s-a subliniat, nu este clar cum se va proceda în cazul în care părțile nu au prevăzut în contractul de transport mărimea amenzii. Apare întrebarea, ce sumă va achita expeditorul (sau destinatarul, după caz) căraușului pentru fiecare minut de reținere neproductivă a mijlocului de transport?

În acest context apare și o altă neclaritate, în legătură cu denumirea sancțiunii ce se aplică pentru reținerea mijlocului de transport, deoarece în Regulamentul transporturilor auto de mărfuri ea este denumită nepotrivit - "amendă" (pct.114).

În literatura de specialitate, profesorul Universității "Petre Andrei" din Iași, Gh. Filip, menționează că pentru depășirea timpului liber acordat pentru încărcare-

descărcare, se percepe de la partea în culpă o taxă de staționare .

Ideea că sancțiunea pentru întârzierea încărcării mărfii ar constitui o taxă de staționare o găsim și la alt autor român, M.Bartok, potrivit căruia "taxa de staționare pentru depășirea timpului liber se calculează pentru fiecare autovehicul în parte, reprezentând o taxă suplimentară și nu o penalitate" .

În schimb o altă părere, pe care o acceptăm, aparține lui A.Bloșenco, care numește sancțiunea dată ca fiind o penalitate: "Data (eventual, ora) convenită pentru predarea mărfii, stabilită prin contractul de transport, trebuie respectată cu strictețe. Orice întârziere îl obligă pe expeditor să plătească penalități" .

Considerăm că prevederea de la pct.114 din Regulamentul transporturilor auto de mărfuri, în conformitate cu care sancțiunea pecuniară care i se aplică expeditorului (sau destinatarului, după caz) pentru reținerea neproductivă a mijlocului de transport la încărcare (descărcare) ar fi o amendă, este greșită.

Nu poate fi acceptată nici opinia expusă în doctrină potrivit căreia sancțiunea ar fi o taxă de staționare. Subliniem că sancțiunea dată reprezintă o clauză penală (penalitate). Ea se supune dispozițiilor Codului civil (art.624-630) care sunt consacrate clauzei penale. Deși regulamentul nu este lege, ci act normativ subordonat legii, clauza penală prevăzută de regulament o putem numi clauză penală legală.

Semne de întrebare apar atunci când în contract nu s-a fixat mărimea clauzei penale. În asemenea situație, după Ion Crețu, "dacă părțile în genere nu au prevăzut în contract penalitatea stabilită de lege, atunci aceasta se consideră introdusă de jure și respectiv creditorul va fi în drept să ceară plata ei, indiferent de faptul dacă o asemenea obligație este prevăzută în contract" .

Deoarece actele normative din transport nu conțin careva reguli speciale în acest sens, credem că părțile se vor conduce de practica comercială care s-a format deja cu privire la încheierea și executarea contractelor de transport auto de mărfuri.

15. Transportarea mărfii

În timpul efectuării transportului mărfii de către cărauș, expeditorul fiind în așteptare, nu are obligații. În schimb expeditorul deține dreptul de a modifica sau rezilia în mod unilateral contractul de transport. El poate da indicații căraușului privind întoarcerea mărfii și renunțarea la transport, oprirea mărfii în timpul transportării, descărcarea mărfii într-un alt loc decât cel indicat în scrisoarea de trăsură, eliberarea mărfii unui alt destinatar ș.a.

Expeditorul își poate exercita dreptul de modificare sau reziliere a contractului de transport auto de mărfuri atât timp, cât căraușul nu i-a înmănat destinatarului exemplarul scrisorii de trăsură. Din momentul înmânării scrisorii de trăsură, dreptul de proprietate asupra mărfii trece de la expeditor la destinatar. În consecință, expeditorul neavând dispoziția asupra mărfii, nu mai poate da indicații cu privire la marfă, deoarece ea nu-i mai aparține.

Sarcina cea mai grea este pe seama căraușului. Căraușul este obligat să transporte marfa la punctul de destinație și să o predea destinatarului. Mai mult ca atât, căraușul este obligat să transporte marfa pe calea cea mai scurtă pentru a ajunge la destinație în termenul indicat în contract. Dacă asemenea termene în contract nu au fost prevăzute, atunci în conformitate cu art.984 Cod civil, căraușul va transporta marfa într-un termen rezonabil.

Spre regret, în legislație nu se specifică ce urmează să înțelegem prin termen rezonabil și în funcție de care criterii el poate fi determinat. Singura prevedere este cea din Regulamentul transporturilor de mărfuri perisabile, că căraușii sunt obligați să transporte mărfurile ușor alterabile la destinație reieșind din parcursul mediu de 350 km în 24 ore (pct.87).

În ce ne privește, considerăm că termenul de transportare a mărfurilor cu autovehiculele pe teritoriul Republicii Moldova nu trebuie să depășească 24 de ore, deoarece suprafața teritorială a țării este relativ mică și marfa ar trebui să ajungă la locul de destinație în ziua în care a avut loc încărcarea ei în

autovehicul.

O soluție reușită a fost găsită în Codul civil al României. Dacă termenul în care trebuie făcut transportul nu a fost determinat de părți, conform art.1978, se ține seama de uzanțele aplicate la locul de plecare, de practicile stabilite între părți, iar în lipsa acestora, se stabilește potrivit împrejurărilor.

16. Preluarea mărfii de către destinatar

Ajungând la punctul de destinație, cărașul este obligat să-l înștiințeze pe destinatar despre sosirea mărfii. Preluarea mărfii de către destinatar este o etapă foarte importantă, deoarece din acest moment are loc trecerea dreptului de dispoziție asupra mărfii, de la expeditor la destinatar.

Codul civil al R.M. stabilește că după ce încărcătura ajunge la locul prevăzut pentru livrare, destinatarul are dreptul să ceară cărașului, contra unei recipise de primire, cel de-al doilea exemplar al scrisorii de trăsură și predarea încărcăturii (art.1002 alin.(1)).

Dreptul de dispoziție asupra mărfii se păstrează la expeditor pe tot parcursul transportării, până la momentul în care cărașul predă destinatarului scrisoarea de trăsură. La primirea mărfii, destinatarul, împreună cu șoferul, vor recurge la verificarea stării mărfii, și anume: aspectul ei exterior, sigiliile, numărul coletelor, greutatea mărfii.

Dacă totul este în ordine, acest lucru se va indica în scrisoarea de trăsură, după care va începe descărcarea. Scrisoarea de trăsură se transmite destinatarului numai după ce marfa a fost descărcată din autovehicul. În scrisoarea de trăsură cărașul semnează că a predat marfa, iar destinatarul că a primit-o. Din momentul respectiv, dreptul de dispoziție asupra mărfii trece de la expeditor la destinatar.

În schimb dacă se constată urme de deteriorare, pierdere, rupere, murdărire, scurgeri etc., se va întocmi un proces-verbal. Despre aceasta se va menționa și în scrisoarea de trăsură.

Un moment foarte important este că transmiterea mărfii și a scrisorii de trăsură trebuie să se facă în schimbul unei recipise de primire, iar asupra acestui lucru trebuie să insiste în special cărașul, deoarece la întoarcere el va trebui să probeze expeditorului că a predat marfa și exemplarul scrisorii de trăsură către destinatar .

În contractul de transport auto de mărfuri părțile sunt în drept să prevadă o clauză prin care plata pentru transport să o achite destinatarul și nu expeditorul. De aceea din momentul ajungerii la punctul de destinație, atâta timp cât destinatarul nu achită toate cheltuielile efectuate de către căraș în legătură cu executarea contractului, acesta din urma are un drept de retenție asupra încărcăturii.

Retenția presupune posibilitatea cărașului de a nu elibera marfa persoanei îndreptățite până când aceasta nu va plăti . Potrivit Codului civil al R.M., cărașul are drept de retenție asupra încărcăturii atâta timp cât poate dispune de încărcătură pentru toate costurile care decurg din contractul de transport (art.1006).

În schimb alte reglementări sunt prezente în noul Cod civil al României, care atribuie transportatorului drepturile unui creditor gajist. Mai mult chiar, acest drept se menține pe parcursul a 24 de ore după predarea bunului către destinatar, dacă destinatarul mai deține acel bun (art.1991) .

17. Prescripția în cazul pierderii mărfii. Problema termenelor

Potrivit art.1011 Cod civil, cel îndreptățit să dispună de încărcătură, fără a mai aduce alte dovezi, poate considera pierdută încărcătura care nu a fost livrată în decursul a 30 de zile de la expirarea termenului de livrare sau, în cazul în care nu s-a convenit asupra unui astfel de termene, în decursul a 60 de zile de la

preluarea încărcăturii de către cărauş.

Reieşind din teritoriul relativ mic al ţării noastre, considerăm că termenele de 30 şi 60 de zile prevăzute de Codul civil al R.M. sunt prea mari atât pentru transportul auto de mărfuri, cât şi pentru alte tipuri de transport.

Asemenea termene ar fi adecvate în cazul unor state cum sunt Federaţia Rusă, Statele Unite ale Americii sau Canada, însă pentru Republica Moldova nu sunt oportune. Spre exemplu, dacă marfa nu ajunge la destinaţie din motivul că a fost furată şi acest lucru este evident, însă nu poate fi probat.

În pagubă rămâne expeditorul mărfii, deoarece el va fi nevoit să aştepte, pentru ca marfa să fie declarată pierdută conform legii, după care el să poată primi despăgubirile materiale de la cărauş.

În schimb alte termene, mai scurte, sunt prevăzute în Codul transporturilor auto. Potrivit art.42 alin.(3), expeditorul (sau destinatarul) este în drept să considere mărfurile pierdute şi să ceară repararea prejudiciului cauzat de pierdere, dacă mărfurile nu au fost eliberate la cererea lui: a) pentru transportul urban şi suburban - în decurs de 10 zile de la data primirii mărfurilor la transport; b) pentru transportul interurban - în decurs de 30 de zile de la data expirării termenului de predare indicat în contract.

Deşi sunt mai reale, termenele respective oricum rămân prea mari pentru suprafaţa teritorială a ţării noastre. Or, cum poate fi explicată situaţia când marfa nu ajunge la destinaţie timp de 30 de zile, în timp distanţa de la nord (s.Naslavcea) şi până la sud (com.Giurgiuleşti) poate fi parcursă cu mijlocul de transport auto în cel puţin 6 ore.

Din acest motiv, se impune modificarea art.1011 alin.(1) din Codul civil şi art.42 alin.(3) din Codul transporturilor auto, prin reducerea termenului în care încărcătura ar putea fi considerată pierdută.

Venim cu propunerea de a micşora numărul de zile "până la 3 zile de la termenul de livrare indicat în contract, iar dacă nu s-a convenit un asemenea termen, în decurs de 5 zile de la preluarea încărcăturii de către cărauş". (poate servi ca variantă de modificare a art.1011 din Codul civil al R.M.)

O altă situaţie găsim în Codul civil al României. Legea reflectă repararea prejudiciului pentru pierderea bunurilor de către transportator (art.1993-1996), dar nu stabileşte un termen în care marfa ar putea fi considerată prin lege ca pierdută. Probabil, este o scăpare a legiuitorului român. Or, toate statele lumii prevăd în legislaţia lor civilă un asemenea termen.

În cazul pierderii sau deteriorării mărfii, cărauşul va trebui să achite expeditorului prejudiciul în mărimea valorii reale, şi anume: dacă marfa a fost pierdută, preţul ei se va calcula după preţul de bursă, iar în lipsa unui asemenea preţ, în baza preţului de piaţă. Dacă nici preţul de piaţă nu poate fi cunoscut, atunci valoarea mărfii se va aprecia la preţul obişnuit al bunurilor de acelaşi fel (art.1014 alin.(2) Codul civil al R.M.).

În schimb dacă marfa a fost deteriorată, pentru deteriorarea ei cărauşul va plăti o despăgubire egală cu diminuarea valorii ei (art.1015 Cod civil), iar stabilirea costului întregii mărfi, din care mai apoi să se poată calcula cota ei de deteriorare, se va face după regulile sus-menţionate.

Despăgubirea pentru pierderea, distrugerea sau deteriorarea încărcăturii poate fi şi mai mare dacă expeditorul a înscris în scrisoarea de trăsură, contra unui supliment la taxa de transport, suma care reprezintă pentru el interesul ca încărcătura să nu fie pierdută, distrusă sau deteriorată. Legea nu stabileşte care poate fi suplimentul ce trebuie achitat la declararea valorii mărfii, de aceea părţile sunt în drept să negocieze.

18. Răspunderea cărăușului

Nerespectarea de către cărăuș a obligațiilor asumate în contractul de transport dă naștere la răspundere civilă. Răspunderea cărăușului va fi angajată conform regulilor stabilite de Codul civil al R.M., Codul transporturilor auto și Regulamentul transporturilor auto de mărfuri, ultimele două având o aplicare mai restrânsă, deoarece în mare parte ele sunt învechite și contravin prevederilor legii.

Răspunderea cărăușului față de expeditor poate avea loc pentru pierderea, distrugerea, deteriorarea mărfii sau chiar întârzierea aducerii ei la destinație. Această formă a răspunderii se numește contractuală, deoarece are la bază neexecutarea condițiilor prevăzute în contractul de transport.

Însă răspunderea cărăușului poate fi și o răspundere delictuală dacă, spre exemplu, în timpul transportării, el a frânat brusc și marfa a alunecat din autovehicul la pământ, provocând prejudicii persoanelor din apropiere, sau dacă din neatenție, a comis un accident rutier. În asemenea situații, răspunderea cărăușului față de persoanele prejudiciate se va realiza conform dispozițiilor Codului civil, stabilite în Capitolul XXXIV, intitulat "Obligațiile care nasc din cauzarea de daune" (art.1398-1431), și va fi o răspundere delictuală.

Subliniem că cea mai mare importanță pentru dreptul transporturilor o are răspunderea contractuală a cărăușului, iar principala condiție pentru angajarea răspunderii contractuale este prezența contractului de transport auto de mărfuri.

Reguli de aplicare. Răspunderea contractuală a cărăușului va avea următoarea regulă de aplicare: se vor aplica mai întâi dispozițiile Codului transporturilor auto, ca lege organică specială, și numai în cazul în care acestea nu există, se vor aplica regulile Codului civil, ca legea organică generală.

Fiind un act normativ subordonat legii, dispozițiile Regulamentului transporturilor auto de mărfuri se vor aplica numai în măsura în care în ambele coduri nu vor fi găsite regulile care interesează soluționarea litigiului concret apărut între părți.

Condițiile angajării răspunderii contractuale. Răspunderea cărăușului pentru nerespectarea obligațiilor asumate prin contractul de transport auto de mărfuri poate fi angajată numai dacă au fost întrunite anumite condiții. Aceste condiții sunt: a) existența prejudiciului; b) fapta ilicită din partea cărăușului sau a lucrătorilor săi; c) legătura de cauzalitate dintre acțiunile cărăușului și consecințele negative care au survenit; d) vinovăția cărăușului sau a lucrătorilor săi. De la regula dată există o excepție, și anume, în cazul întârzierilor, cum ar fi: întârzierea la încărcarea-descărcarea mărfii, prezentarea cu întârziere a autovehiculului la punctele de expediție și destinație, a documentelor de transport ș.a.

În cazul întârzierilor, prejudiciul poate să nu existe, dar răspunderea civilă va fi angajată, pe seama acelei părți care s-a făcut vinovată de nerespectarea condițiilor stabilite în contract. Partea vinovată va restitui celeilalte nu valoarea prejudiciului, pe motiv că el nu există, ci o clauză penală (o sumă de bani).

Obligația înaintării reclamației. Până a se adresa cu acțiune în judecată, părțile contractului de transport sunt obligate să respecte o cale prealabilă, cea de înaintare a reclamației. Cerința dată este prevăzută la art.1020 alin.(1) din Codul civil, că în cazul nerespectării obligațiilor contractuale, părțile sunt obligate să înainteze în prealabil o reclamație. Dacă răspunsul la reclamație nu a parvenit în termen sau reclamantul nu este de acord cu răspunsul pe care l-a primit, el se poate adresa cu acțiune în instanța de judecată.

În legătură cu aceasta, în doctrină pot fi întâlnite și opinii greșite, cum este cea expusă de dna profesor O.Otniucova, că înaintarea reclamației nu ar fi necesară în cazul în care cărăușul înaintează acțiune în judecată față de expeditor .

Nu poate fi acceptată opinia dată din motiv că atât Codul civil al R.M., cât și codurile civile ale altor state, stipulează expres, că "părțile sunt obligate să

înainteze în prealabil o reclamație" și aceasta îl privește atât pe expeditor, cât și pe căraș. Dacă se va înainta acțiune în judecată fără a respecta calea prealabilă, instanța de judecată va scoate cererea de pe rol, deoarece în temeiul art.267 pct.(a) din Codul de Procedură Civilă al R.M., instanța judecătorească scoate cererea de pe rol în cazul în care reclamantul nu a respectat procedura, prevăzută prin lege sau prin contractul părților, de soluționare prealabilă a pricinii pe cale extrajudiciară.

19. Răspunderea pentru integritatea mărfurilor

Răspunderea cărașului pentru integritatea mărfurilor începe din momentul primirii acestora la transport și până la predarea lor destinatarului (art.42 Codul transporturilor auto).

Marfa se consideră primită la transport din momentul în care expeditorul îi înmânează cărașului exemplarele scrisorii de trăsură. Până atunci, chiar dacă marfa a fost încărcată în autovehicul, ea se află în grija expeditorului și cărașul nu poartă răspunderea pentru ea. Aceeași situație o avem și în cazul predării mărfii către destinatar. Toate drepturile asupra mărfii trec la destinatar nu de la transmiterea de fapt a mărfii, ci odată cu înmânarea scrisorii de trăsură.

Multe probleme practice ridică situația când transportul se execută aparent normal și mărfurile ajung la destinație cu sigilii și plombe intacte, fără urme de violare sau sustragere, pe când în conținutul mărfii (din containere, cisterne și colete) se constată lipsuri. Înaintând pretenții față de căraș, expeditorii de regulă invocă că șoferul-căraș a confirmat prin semnătură în scrisoarea de trăsură cantitatea mărfii primite la transport și fără a avea careva rezerve în acest sens, de aceea răspunzător pentru toate lipsurile din interior este cărașul, chiar dacă plomba și sigiliul au rămas intacte .

Ne raliem opiniei expuse și confirmăm că în asemenea situație, cel care va răspunde va fi cărașul, deoarece asupra sa operează prezumția de vinovăție pentru nerespectarea obligațiilor asumate prin contractul de transport.

O altă situație avem în cazul în care lipsurile sunt evidente. În asemenea situație, mai întâi se va dispune o expertiză pentru a stabili mărimea, cauzele lipsurilor și suma cu care s-a redus costul întregii mărfi. Experții vor fi invitați de către căraș, din propria sa inițiativă sau la cererea destinatarului mărfii. Dacă cărașul refuză să invite experții, îi poate invita destinatarul, informându-l pe căraș cu data și locul expertizei.

Până la sosirea expertului, destinatarul mărfii va trebui să asigure păstrarea cuvenită a mărfurilor, care să excludă orice alte dubii în privința ei. Expertiza se va desfășura în prezența unui reprezentant al cărașului și a destinatarului de mărfuri. Dacă se dovedește că o parte a fost înștiințată despre expertiză, dar nu s-a prezentat, expertiza se poate efectua și în lipsa acelei părți, iar actul care se va întocmi va fi valabil.

Așadar, rezultatele expertizei se vor fixa într-un act, care se semnează de către experți și persoanele ce au asistat la efectuarea expertizei. În ce privește cheltuielile pentru expertiză, ele sunt suportate de partea din vina căreia a avut loc lipsa, alterarea sau vătămarea mărfurilor.

Anumite particularități prezintă angajarea răspunderii cărașului în cazul transportului cu însoțitor. În conformitate cu art.33 din Codul transporturilor auto, însoțirea mărfurilor poate fi organizată atât de expeditorul de mărfuri, cât și de căraș conform contractului încheiat în baza regulamentelor de transportare a încărcăturilor conform tipurilor lor. Cu alte cuvinte, anumite categorii de mărfuri (de regulă, cele periculoase) trebuie să aibă obligatoriu însoțitori pe parcursul transportării lor, în schimb pentru celelalte mărfuri, însoțirea nu este obligatorie. Și într-un caz, și în altul, cărașul este răspunzător pentru prejudiciile care pot surveni în legătură cu transportarea mărfii.

Subliniem că faptul prezenței însoțitorului, nu poate fi considerată ca cauză exoneratoare de răspundere , așa încât cărașul rămâne a fi angajat conform

obligației asumate prin contract de a efectua transportarea mărfurilor în siguranță până la punctul de destinație.

Deși art.1008 alin.(1) pct.(b) din Codul civil stabilește că cărașul este exonerat de răspundere dacă reprezentantul clientului a însoțit transportarea încărcăturii, considerăm că elementul în funcție de care trebuie să fie stabilită răspunderea în cazul dat, va fi vinovăția. Or, sunt frecvente cazurile când marfa este însoțită de un reprezentant al expeditorului, însă prejudicierea ei s-a produs din cauza cărașului - depășirea vitezei de către șofer la conducerea autovehiculului, nerespectarea distanței, frânarea bruscă, comiterea unui accident rutier ș.a.

Dacă marfa se transportă fără de însoțitor, toată grija asupra mărfii aparține cărașului. Cărașul va răspunde pentru integritatea mărfii începând cu momentul preluării ei pentru transport și până la predarea către destinatar.

Este important că în practică, competențele cărașului sunt preluate de angajatul său - șoferul. Anume șoferului îi revine sarcina de a îndeplini și funcțiile de însoțitor, adică pe lângă obligația sa de bază de transportare a mărfii, el însoțește, păzește marfa și o predă destinatarului indicat în scrisoarea de trăsură .

20. Răspunderea pentru întârziere

O normă pe care o considerăm "prea severă" din Codul civil al R.M., este cea de la art.1007 alin.(2), potrivit căreia, pentru întârzierea transportării încărcăturii la destinație, cărașul poartă răspundere în proporție de 100% din taxa de transport și este obligat să repare prejudiciul cauzat astfel.

Regula dată are caracter imperativ, de aceea generează mai multe semne de întrebare:

În primul rând, legea nu specifică durata întârzierii. Or, întârzierea poate fi de 30 de min., 2 ore sau 24 de ore, dar sancțiunea ar fi aceeași de fiecare dată: penalitate de 100% din taxa de transport .

În al doilea rând, considerăm binevenit ca Codul civil al R.M. să lase pe seama părților dreptul de a stabili prin contract mărimea răspunderii pentru întârziere, sub formă de clauză penală. În acest scop, propunem transformarea normei de la art.1007 alin.(2) în normă dispozitivă.

Răspunderea pentru prejudiciile care rezultă din întârziere. De pe urma întârzierii, este frecvent când expeditorul (și destinatarul) suportă anumite prejudicii: pierde o afacere, nu-și poate construi o locuință, fabrica rămâne fără materie primă și staționează etc.

În acest context, Codul civil al R.M. stabilește că dacă încărcătura a fost livrată cu întârziere, iar cel îndreptățit să dispună dovedește că prin aceasta a suferit un prejudiciu, cărașul va plăti o despăgubire, însă numai până la valoarea transportului (art.1014 alin.(4)).

O reglementare similară găsim și în Codul civil al României, că transportatorul răspunde și pentru paguba cauzată prin neefectuarea transportului sau prin depășirea termenului de transport (art.2001).

21. Concluzii și recomandări

Generalizând cele expuse, ajungem la unele concluzii, și anume:

a) Făcând o paralelă între Codul civil al Republicii Moldova și Codul civil al României, vedem că în Codul civil al Republicii Moldova contractul de transport de mărfuri (bunuri) este reglementat la Capitolul XII, Secțiunea a 3-a, intitulat "Transportul de bunuri", și este reflectat în 37 de articole (art.993-1029).

În Codul civil al României, contractului îi este consacrat Capitolul VIII, Secțiunea a 2-a, cu titlu "Contractul de transport de bunuri", și cuprinde 41 de articole

(art.1970-2010).

b) Noul Cod civil al României merită o apreciere înaltă și pentru felul în care textul este structurat (designul interior). Se remarcă sistematizarea perfectă de conținut. Limbajul juridic este expresiv și accesibil, se citește ușor, iar separarea denumirii articolelor (în stânga paginii) și conținutului (în dreapta paginii), facilitează tehnica de lucru cu codul și sporește nivelul de înțelegere a normelor juridice .

c) Sub aspect de reglementare, se necesită o mai bună corelare între normele contractului de transport de bunuri (mărfuri) din Codul civil al României și cele din actele normative speciale (pentru a evita conflictul de norme). La fel, unele norme juridice ridică semne de întrebare (art.1991, art.1993-1996). Se necesită o analiză profundă teoretico-practică, altfel, în practică, ele cu certitudine vor genera situații de conflict.

d) Pe de altă parte, în legislația Republicii Moldova, instituția contractului de transport de mărfuri la fel necesită schimbări sub aspect de reglementare.

În primul rând, între actele normative este prezent un conflict de norme. Conflictul de norme apare, în special, între Codul civil al R.M. și Codul transporturilor auto al R.M., deoarece ambele acte normative sunt legi organice și au aceeași forță juridică . Prin urmare, venim cu propunerea ca în raporturile ce țin de transportul auto de mărfuri, să se aplice în mod prioritar normele din Codul civil al R.M.

e) Legislația și jurisprudența Republicii Moldova cunoaște o confuzie cu privire la denumirea documentului ce confirmă legătura contractuală dintre expeditor și căraș. Codul civil al R.M. utilizează noțiunea de "scrisoare de trăsură", în timp ce alte acte normative prevăd: "buletin de însoțire" (Codul transporturilor auto de mărfuri) sau "factura de expediție" (Regulamentul transporturilor auto de mărfuri).

Optăm pentru denumirea de scrisoare de trăsură și aducem ca exemplu Convenția relativă la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR), conform căreia dovada contractului de transport se face la fel prin scrisoarea de trăsură (art.4) . Denumirea "scrisoarea de trăsură" este utilizată și în textul Codului civil al României .

f) Suntem de părerea că conținutul scrisorii de trăsură trebuie să fie alcătuit în așa mod, încât să permită participanților la raporturile din transport - șoferului, destinatarului și însoțitorului mărfii, să cunoască cel puțin prevederile de bază ale contractului, pentru a putea acționa corect în procesul de transportare a mărfii la destinație.

g) La legislația Republicii Moldova din transportul auto de mărfuri sunt necesare anumite propuneri și recomandări:

În primul rând, deși normele Codului civil al R.M. cu referire la contractul de transport de mărfuri sunt reglementate reușit, totuși ele au un caracter general și nu se țin cont de toate subtilitățile care pot apărea în transportul auto de mărfuri.

În al doilea rând, Regulamentul transporturilor auto de mărfuri al R.M. conține, cu mici diferențe, norme identice celor din Codul transporturilor auto al R.M. În acest caz, o soluție ar fi abrogarea expresă a Regulamentului, iar normele juridice să fie preluate și introduse în Codul transporturilor auto.

În al treilea rând, se impune uniformizarea noțiunilor care au același înțeles. Propunem ca ele (cele din Codul transporturilor auto al R.M.) să fie aduse în concordanță cu prevederile din Codul civil al R.M., care este singurul act normativ ce corespunde pe deplin reglementărilor internaționale.

