

DECRET Nr. 451 din 20 noiembrie 1972
privind aderarea Republicii Socialiste România la Convenția referitoare
la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR)

EMITENT: CONSILIUL DE STAT AL REPUBLICII SOCIALISTE ROMÂNIA
PUBLICAT ÎN: BULETINUL OFICIAL NR. 145 din 6 decembrie 1972

EXPUNERE DE MOTIVE

Prin decretul alăturat Republica Socialistă România aderă la Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR), încheiată la Geneva la 19 mai 1956.

Convenția are drept obiect reglementarea pe plan internațional, într-un mod uniform, a condițiilor generale în care se execută contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele.

Astfel, sînt reglementate relațiile ce decurg din executarea contractului de transport cu mijloace auto în trafic internațional, se stabilesc documente de transport uniforme și răspunderi precise, ceea ce facilitează efectuarea transportului internațional de mărfuri pe șosele, părțile contractului de transport avînd garanții pentru executarea transportului în bune condițiuni, precum și în ceea ce privește soluționarea echitabilă și operativă a eventualelor litigii ce s-ar putea naște pe parcurs.

Aderarea la convenție prezintă interes pentru unități furnizoare și cumpărătoare din țară și străinătate, care intră în relații de export-import, în sensul că mărfurile vor circula în trafic internațional sub garanția unor reglementări unitare.

În legătură cu reglementarea din convenție privind soluționarea diferendelor de către Curtea Internațională de Justiție, în decretul de aderare s-a formulat o rezervă, în sensul că Republica Socialistă România nu se consideră legată de această prevedere. Asemenea diferende ar putea fi supuse Curții Internaționale de Justiție numai cu consimțămîntul părților în litigiu pentru fiecare caz în parte.

Urmînd practica exprimată constant de țara noastră, în decret s-au prevăzut două declarații, prin care se reafirmă poziția României în legătură cu universalitatea încheierii convențiilor internaționale și cu clauza colonială.

Consiliul de Stat al Republicii Socialiste România decretează:

ART. 1

Republica Socialistă România aderă la convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR) și la Protocolul de semnătură al acesteia, întocmite la Geneva la 19 mai 1956, cu următoarea rezervă:

"Republica Socialistă România declară, în baza articolului 48 al Convenției referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR), întocmită la Geneva la 19 mai 1956, că nu se consideră legată de prevederile articolului 47 al convenției, conform cărora diferendele între două sau mai multe părți contractante privind interpretarea sau aplicarea convenției, care nu vor fi fost reglementate pe cale de negocieri sau prin orice alt mod de soluționare, vor fi aduse, la cererea uneia dintre părțile contractante interesate, în fața Curții Internaționale de Justiție.

Republica Socialistă România consideră că asemenea diferende ar putea fi supuse Curții Internaționale de Justiție numai cu consimțămîntul tuturor părților în litigiu, pentru fiecare caz în parte."

ART. 2

La depunerea instrumentului de aderare a Republicii Socialiste România la Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR), se vor face următoarele declarații:

a) "Consiliul de Stat al Republicii Socialiste România consideră că prevederile articolului 42, paragrafele 1 și 2 din convenție nu sînt în concordanță cu principiul conform căruia tratatele internaționale multilaterale trebuie să fie deschise participării tuturor statelor pentru care obiectul și scopul acestor tratate prezintă interes."

b) "Consiliul de Stat al Republicii Socialiste România consideră că menținerea stării de dependență a unor teritorii, la care se referă reglementarea din articolul 46 al convenției, nu este în concordanță cu Carta Organizației Națiunilor Unite și cu documentele adoptate de Organizarea Națiunilor Unite cu privire la acordarea independenței țărilor și popoarelor coloniale, inclusiv cu Declarația referitoare la principiile dreptului internațional privind relațiile prietenești și cooperarea între state potrivit Cartei Organizației Națiunilor Unite, adoptată în unanimitate prin Rezoluția Adunării Generale a Organizației Națiunilor Unite nr. 2625 (XXV) din 1970, care proclamă în mod solemn obligația statelor de a favoriza realizarea principiului egalității în drepturi a popoarelor și a dreptului lor de a dispune de ele însele, în scopul de a pune de îndată capăt colonialismului."

Președintele
Consiliului de Stat
NICOLAE CEAUȘESCU

CONVENȚIE **referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele** **(CMR)*)**

*) Traducere.

PREAMBUL

părțile contractante, recunoscînd utilitatea reglementării într-un mod uniform a condițiilor contractului de transport internațional de mărfuri pe șosele, în special în ceea ce privește documentele folosite pentru acest transport și responsabilitatea transportatorului,
au convenit asupra celor ce urmează:

.....

CAP. 4 **Răspunderea transportatorului**

ART. 17

1. Transportatorul este răspunzător pentru pierderea totală sau parțială sau pentru avariere, produse între momentul primirii mărfii și cel al eliberării acesteia, cît și pentru întîrzierea în eliberare.

2. Transportatorul este exonerat de această răspundere dacă pierderea, avaria sau întîrzierea a avut drept cauză o culpă a persoanei care are dreptul să dispună de marfă, un ordin al acesteia nerezultînd dintr-o culpă a transportatorului, un viciu propriu al mărfii sau circumstanțe pe care transportatorul nu putea să le evite și ale căror consecințe nu le putea preveni.

3. Transportatorul nu poate invoca, pentru a fi exonerat de răspundere, nici defectiunea vehiculului pe care-l folosește pentru efectuarea transportului, nici culpa persoanei de la care a închiriat vehiculul sau a prepușilor acesteia.

4. Ținînd cont de articolul 18 paragrafele 2 pînă la 5, transportatorul este exonerat de răspundere dacă pierderea sau avaria rezultă din riscurile particulare inerente uneia sau mai multora dintre următoarele fapte:

a) folosirea de vehicule descoperite, fără prelate, dacă această folosire a fost convenită într-un mod expres și menționată în scrisoarea de trăsură;

- b) lipsa sau defectuozitatea ambalajului pentru mărfurile expuse prin felul lor la stricăciuni sau avariere, cînd aceste mărfuri nu sînt ambalate sau sînt rău ambalate;
- c) manipularea, încărcarea, stivuirea sau descărcarea mărfii de către expeditor sau destinatar sau de către persoane care acționează în contul expeditorului sau al al destinatarului;
- d) natura unor mărfuri expuse, datorită cauzelor inerente înseși naturii lor, fie la pierdere totală sau parțială, fie la avarie în special prin spargere, rugină, deteriorare internă și spontană, uscare, curgere, pierdere normală sau prin acțiunea insectelor sau a rozătoarelor;
- e) insuficiența sau imperfecțiunea marcajelor sau a numerelor coletelor;
- f) transportul de animale vii.

5. Dacă în baza prezentului articol, transportatorul nu răspunde de unii factori care au cauzat dauna, răspunderea sa nu este angajată decît în măsura în care factorii de care el răspunde, în baza prezentului articol, au contribuit la daună.

ART. 18

1. Sarcina probei că pierderea, avaria sau întîrzierea eliberării a avut drept cauză unul dintre factorii prevăzuți în articolul 17 paragraful 2 incumbă transportatorului.

2. Cînd transportatorul stabilește că, ținînd seama de circumstanțele de fapt, pierderea sau avarierea a putut să rezulte din unu sau mai multe riscuri particulare prevăzute în articolul 17 paragraful 4, există prezumția că ea a rezultat din această cauză. Cel în drept poate totuși să facă dovada că dauna nu a avut drept cauză în întregime sau parțial unul dintre aceste riscuri.

3. Prezumția arătată mai sus nu este aplicabilă în cazul prevăzut de articolul 17 paragraful 4 a), dacă este vorba de o pierdere anormală sau o pierdere de colete.

4. Dacă transportul este efectuat cu ajutorul unui vehicul amenajat în vederea protejării mărfurilor împotriva influenței căldurii, a frigului, a variațiilor de temperatură sau a umidității aerului, transportatorul nu poate invoca beneficiul prevederilor articolului 17 paragraful 4 d) decît dacă face dovada că toate măsurile care îi incumbă, ținînd cont de circumstanțe, au fost luate în ceea ce privește alegerea, întreținerea și folosirea acestor amenajări și că el s-a conformat instrucțiunilor speciale care i-au fost date.

5. Transportatorul nu poate invoca beneficiul prevederilor articolului 17 paragraful 4 f) decît dacă face dovada că toate măsurile care îi incumbă în mod normal, ținînd cont de circumstanțe, au fost luate și că el s-a conformat instrucțiunilor speciale care i-au fost date.

ART. 19

Se consideră întîrziere la eliberare atunci cînd marfa nu a fost eliberată în termenul convenit sau, dacă nu a fost convenit un termen, atunci cînd durata efectivă a transportului depășește timpul care în mod rezonabil este acordat unui transportator diligent, ținîndu-se cont de circumstanțe și, printre altele, în cazul unei încărcări parțiale, de timpul necesar pentru asamblarea unei încărcături complete în condiții normale.

ART. 20

1. Cel în drept poate să considere marfa pierdută, fără a prezenta alte dovezi, cînd aceasta nu a fost eliberată în termen de 30 zile de la expirarea termenului convenit sau, dacă nu a fost convenit un asemenea termen, în termen de 60 zile de la la primirea mărfii de către transportator.

2. Cel în drept poate, primind despăgubirea pentru marfa pierdută, să ceară, în scris, să fie încunoștințat imediat, în cazul în care marfa ar fi găsită în cursul anului care urmează plății despăgubirii. Confirmarea primirii unei astfel de cereri se comunică în scris.

3. În termen de 30 zile de la primirea unei atari încunoștințări cel în drept poate cere ca marfa să-i fie predată contra plății creanțelor rezultînd din scrisoarea de trăsură și contra restituirii despăgubirii primite, deducîndu-se eventual cheltuielile care ar fi fost cuprinse în această despăgubire și sub rezerva tuturor drepturilor la despăgubire pentru întîrzierea la eliberare prevăzută în articolul 23 și, după caz, în articolul 26.

4. În cazul lipsei fie a cererii prevăzute în paragraful 2, fie a instrucțiunilor date în termenul de 30 zile prevăzut în paragraful 3, sau dacă marfa a fost găsită după un an de la plata de despăgubirii, transportatorul poate dispune de aceasta, conform legislației locului unde se găsește marfa.

ART. 21

Dacă marfa este eliberată destinatarului fără încasarea sumei ramburs care ar fi trebuit să fie percepută de către transportator în virtutea dispozițiilor contractului de transport, transportatorul este obligat să despăgubească pe expeditor cu suma ramburs, fără a fi prejudiciat în dreptul său în regres împotriva destinatarului.

ART. 22

1. Dacă expeditorul predă transportatorului mărfuri periculoase, el îi semnaleză acestuia natura exactă a pericolului pe care mărfurile îl prezintă și îi indică eventual precauțiile care trebuie luate. În cazul cînd această semnalare nu a fost consemnată în scrisoarea de trăsură, sarcina de a face dovada, prin orice mijloace, că transportatorul a avut cunoștința de natura exactă a pericolului pe care îl prezenta transportul mărfurilor sus-menționate revine expeditorului sau destinatarului.

2. Mărfurile periculoase care nu au fost cunoscute ca atare de către transportator în condițiile prevăzute de paragraful 1 al prezentului articol pot fi, în orice moment și în orice loc, descărcate, distruse sau făcute inofensive de către transportator, fără nici o despăgubire; expeditorul este în plus răspunzător pentru toate cheltuielile și daunele rezultînd din predarea la transport a acestor mărfuri sau pentru transportul lor.

ART. 23

1. Cînd, în conformitate cu dispozițiile prezentei convenții, este pusă în sarcina transportatorului o despăgubire pentru pierderea totală sau parțială a mărfii, această despăgubire este calculată după valoarea mărfii la locul și în momentul primirii acesteia pentru transport.

2. Valoarea mărfii este determinată pe baza cursului bursei sau, în lipsa acesteia, pe baza prețului curent al pieței, sau, în lipsa amîndurora, pe baza valorii uzuale a mărfurilor de același fel și de aceeași calitate.

3. Totuși, cuantumul despăgubirii nu poate depăși 25 franci per kilogram de greutate brută lipsă. Prin franc se înțelege francul-aur, cu greutatea de 10/31 grame și conținut de finețe de 0,900.

4. În plus, se restituie taxa de transport, taxele vamale și alte cheltuieli ivite cu ocazia transportului mărfii, în totalitate în caz de pierdere totală și proporțional în caz de pierdere parțială; alte daune-interese pentru pierdere nu sînt datorate.

5. În caz de întîrziere, dacă cel în drept face dovada că din această întîrziere a rezultat un prejudiciu, transportatorul este ținut să plătească daune care nu pot depăși prețul transportului.

6. O despăgubire mai mare nu poate fi pretinsă decît în caz de declarare a valorii mărfii sau de declarare de interes special la predare, conform articolelor 24 și 26.

ART. 24

Expeditorul poate să declare în scrisoarea de trăsură, contra plății unui supliment de preț convenit, o valoare a mărfii care depășește limita menționată în paragraful 3 al articolului 23 și, în acest caz, valoarea declarată înlocuiește această limită.

ART. 25

1. În caz de avarie, transportatorul plătește contravaloarea deprecierei mărfii, calculată pe baza valorii stabilite în conformitate cu articolul 23 paragrafele 1, 2 și 4.

2. Totuși, despăgubirea nu poate să depășească:

a) dacă totalul expediției este depreciat prin avarie, suma care ar fi trebuit plătită în caz de pierdere totală;

b) dacă numai o parte a expediției a fost depreciată prin avarie, suma care ar trebui plătită în caz de pierdere a părții depreciate.

ART. 26

1. Expeditorul poate fixa, făcînd mențiunea respectivă în scrisoarea de trăsură și contra plății un supliment de preț stabilit convenit, suma care reprezintă un interes special la eliberare, pentru cazul unei pierderi sau avarii și pentru cazul depășirii termenului convenit.

2. Dacă a fost făcută o declarație de interes special la eliberare, poate fi cerută - independent de despăgubirile prevăzute în articolele 23, 24 și 25 și pînă la concurența contravalorii interesului declarat - o despăgubire egală cu paguba suplimentară pentru care s-a făcut dovada.

ART. 27

1. Cel în drept poate să pretindă pentru pagubele suferite dobînzii. Aceste dobînzii, calculate la 5% pe an, curg din ziua reclamației adresate în scris transportatorului, sau, dacă nu a existat o reclamație, din ziua introducerii acțiunii în justiție.

2. Dacă elementele care servesc ca bază de calcul al despăgubirii nu sînt exprimate în moneda țării în care se cere plata, convertirea va fi făcută la cursul zilei și locului plății despăgubirii.

ART. 28

1. În cazurile în care, potrivit legii aplicabile, pierderea, avaria sau întârzierea survenită în cursul unui transport supus prezentei convenții, pot da loc unei reclamații extracontractuale, transportatorul se poate prevala de dispozițiile prezentei convenții care exclud răspunderea sa sau care determină ori limitează despăgubirile datorate.

În cazul când, pentru pierdere, avarie sau întârziere intervine răspunderea extracontractuală a uneia dintre persoanele pentru care transportatorul răspunde potrivit prevederilor articolului 3, această persoană poate, de asemenea, să se prevaleze de dispozițiile prezentei convenții care exclud răspunderea transportatorului sau care determină ori limitează despăgubirile datorate.

ART. 29

1. Transportatorul nu are dreptul să se prevaleze de dispozițiile prezentului capitol care exclud sau limitează răspunderea sa sau care răstoarnă sarcina probei, dacă paguba a fost provocată din dolul său sau dintr-o culpă care îi este imputabilă și care, în conformitate cu legea țării căreia îi aparține organul de jurisdicție sesizat, este considerată echivalentă cu un dol.

2. Același lucru este valabil și dacă faptele săvârșite cu dol sau culpă sînt ale prepușilor transportatorului sau ale oricărei alte persoane la serviciile cărora el recurge pentru executarea transportului, dacă acești prepuși sau persoane lucrează în exercițiul funcțiunii lor. În acest caz, prepușii sau celelalte persoane nu au dreptul de a se prevala, în ceea ce privește răspunderea lor, de dispozițiile din prezentul capitol, menționate în paragraful 1.

CAP. 5

Reclamații și acțiuni

ART. 30

1. Dacă destinatarul a primit marfa fără să fi constatat starea ei în contradictoriu cu transportatorul sau dacă cel mai târziu în momentul eliberării, când este vorba de pierderi ori avarii aparente, sau în termen de 7 zile de la data eliberării în afară de duminici și sărbători legale, când este vorba de pierderi sau avarii neaparente, nu a făcut rezerve transportatorului, indicînd natura generală a pierderii sau avariei, se prezumă, pînă la proba contrarie, că a primit marfa în starea descrisă în scrisoarea de trăsură. Rezervele arătate mai sus trebuie să fie făcute în scris dacă este vorba de pierderi sau de avarii neaparente.

2. Dacă starea mărfii a fost constatată în mod contradictoriu de către destinatar și transportator, dovada contrarie rezultatului acestei constatări nu poate fi făcută decît dacă este vorba de pierderi sau de avarii neaparente și dacă destinatarul a adresat rezervele sale în scris transportatorului în termen de 7 zile, în afara duminicilor și a sărbătorilor legale, de la data acestei constatări.

3. O depășire a termenului de eliberare poate da loc la despăgubiri numai dacă a fost adresată o rezervă în scris, în termen de 21 de zile de la data punerii mărfii la dispoziția destinatarului.

4. Data eliberării sau, după caz, cea a constatării sau cea a punerii mărfii la dispoziție nu se include în termenele prevăzute în prezentul articol.

5. Transportatorul și destinatarul trebuie să-și acorde în mod reciproc toate înlesnirile rezonabile pentru constatările și verificările necesare.

ART. 31

1. Pentru toate litigiile decurgînd din transporturile supuse prezentei convenții, reclamantul poate să sesizeze, în afara organelor de jurisdicție ale țărilor contractante, desemnate de comun acord de către părți, organele de jurisdicție din țara pe teritoriul căreia:

a) se află reședința obișnuită a pîrîtului, sediul său principal sau sucursala ori agenția prin intermediul căreia contractul de transport a fost încheiat; sau

b) este situat locul preluării mărfurilor sau a celui prevăzut pentru eliberarea mărfurilor, și nu poate sesiza decît aceste organe de jurisdicție.

2. Dacă în cazul unui litigiu din cele arătate la paragraful 1 din prezentul articol este în curs de judecată o acțiune la un organ de jurisdicție competent potrivit prevederilor acestui paragraf sau dacă într-un asemenea litigiu s-a pronunțat o hotărîre de către un astfel de organ de jurisdicție, nu mai poate fi introdusă o nouă acțiune pentru aceeași cauză între aceleași părți cu excepția cazului în care hotărîrea organului de jurisdicție la care a fost introdusă prima acțiune nu este susceptibilă de a fi executată în țara în care este introdusă noua acțiune.

3. Dacă într-un litigiu prevăzut în paragraful 1 din prezentul articol o hotărîre dată de un organ de jurisdicție al unei țări contractante a devenit executorie în această țară, ea devine de asemenea

executorie în fiecare dintre celelalte țări contractante, imediat după îndeplinirea formalităților prevăzute în acest scop în țara interesată. Aceste formalități nu pot duce la o revizuire a cauzei.

4. Dispozițiile paragrafului 3 din prezentul articol se aplică hotărârilor pronunțate contradictoriu, celor pronunțate în lipsă și tranzacțiilor judiciare, dar nu se aplică hotărârilor judecătorești care sînt cu execuție provizorie, nici hotărârilor prin care se acordă, în afara cheltuielilor de judecată, daune-interese împotriva unui reclamant ca urmare a respingerii totale sau parțiale a acțiunii sale.

5. Pentru asigurarea plății cheltuielilor ocazionate de acțiunile în justiție, cauzate de transporturile supuse prezentei convenții, nu se poate solicita cauțiune cetățenilor țărilor contractante care își au domiciliul sau un sediu în una dintre aceste țări.

ART. 32

1. Acțiunile derivînd din transporturile supuse prezentei convenții se prescriu în termen de un an. Totuși, în caz de dol sau de culpă considerată de legea țării căreia îi aparține organul de jurisdicție sesizat ca echivalentă cu dolul, termenul de prescripție este de 3 ani. Termenul de prescripție curge:

a) în caz de pierdere parțială, de avarie sau de întîrziere, din ziua în care marfa a fost eliberată;

b) în caz de pierdere totală, începînd de la a treizecea zi după expirarea termenului convenit sau, dacă nu a fost convenit nici un termen, începînd de la a șaizecea zi de la primirea mărfii de către transportator;

c) în toate celelalte cazuri, începînd de la expirarea unui termen de 3 luni de la data încheierii contractului de transport.

Ziua indicată mai sus ca punct de plecare al prescripției acțiunii nu este cuprinsă în termen.

2. O reclamație scrisă suspendă prescripția pînă în ziua în care transportatorul respinge reclamația în scris și restituie documentele care erau anexate. În caz de acceptare parțială a reclamației, prescripția nu-și reia cursul său decît pentru partea din reclamație, care rămîne litigioasă. Dovada primirii reclamației sau a răspunsului și a restituirii documentelor cade în sarcina părții care invocă acest fapt. Reclamațiile ulterioare avînd același obiect nu suspendă prescripția.

3. Sub rezerva dispozițiilor paragrafului 2 de mai sus, suspendarea prescripției este reglementată potrivit legii țării căreia îi aparține organul de jurisdicție sesizat. Această prevedere se aplică și în cazul întreruperii prescripției.

4. Acțiunea prescrisă nu mai poate fi exercitată nici sub formă de cerere reconvențională sau de excepție.

ART. 33

Contractul de transport poate să conțină o clauză atribuind competența unui tribunal arbitral, cu condiția ca această clauză să prevadă că tribunalul arbitral va aplica dispozițiile prezentei convenții.