Revista Universul Juridic ● nr. 8, august 2019, pp. 91-101

CONOSAMENTUL – REGLEMENTĂRI INTERNE ŞI INTERNAȚIONALE

ADRIANA ELENA BELU[1]

Abstract

Until the time of entry into force of the New Civil Code, the seat of the subject of knowledge was the Commercial Code (art. 565-570) under the title „About the loading policy". Acknowledgment is the document proving a contract of transport at sea and the taking or loading of the goods by the carrier, whereby the carrier commits to deliver the goods to the destination against the presentation of this document. The knowledge is used in maritime traffic from the 14th century, initially having the function of merely receiving the cargo on board, signed by the master of the ship to become, later, a representative title of the cargo being transported. The knowledge is issued in the case of transport by liner and in the case of the charter contract. If the applicable law is the Romanian law, the knowledge will be subject to the Hamburg Rules.

Keywords: *New Civil Code; knowledge; internal and international regulations; Hamburg Rules*

1. Introducere

Prin Convenția internațională de la Bruxelles din 1924, în care au fost adoptate „Regulile de la Haga" se înțelege prin contract de transport, acel contract constatat printr-un conosament sau alt document similar, ce constituie titlu pentru transportul de mărfuri pe mare. Regulile acestei convenții îşi vor găsi aplicarea numai dacă s-a eliberat un conosament, acesta fiind un titlu reprezentativ al mărfii ce se transportă.

Transportul pe bază de conosamente este guvernat de reguli imperative cu scopul de a proteja pe încărcător şi primitor care, în general, nu pot exercita un control direct asupra mărfurilor în perioada cuprinsă din momentul în care acestea intră în custodia cărăuşului şi până în momentul descărcării.

[1] Adriana Elena Belu – PhD student at the Bucharest University of Economic Studies, Lawyer in Dolj, Bar Association, adyelenabelu@yahoo.com.

Aceste reguli au fost reglementate prin următoarele convenții internaționale:

– Regulile de la Haga care cuprind Convenția Internațională de la Bruxelles din 25 august 1924 pentru Unificarea Unor Reguli în Materie de Conosament;

– Regulile Haga-Visby, care nu sunt altceva decât Regulile de la Haga amendate prin Protocolul din 23 februarie 1968, semnat la Bruxelles.

La 31 martie 1978, 51 de state au semnat Regulile Hamburg aprobate de Comisia Națiunilor Unite pentru Dreptul comercial Internațional.

Până la momentul intrării în vigoare a Noului Cod civil[2], sediul materiei conosamentului a fost Codul comercial (art. 565-570) sub titlul „Despre polița de încărcare".

Conosamentul este documentul care face dovada unui contract de transport pe mare şi a preluării sau încărcării mărfurilor de către cărăuş, prin care cărăuşul se obligă să livreze mărfurile la destinație contra prezentării acestui document[3].

Conosamentul este folosit în traficul maritim din secolul XIV, la început având funcția de simplă dovadă de primire a încărcăturii la bord, semnată de comandantul navei ca să devină, mai târziu un titlu reprezentativ al mărfii ce se transportă[4]. Conosamentul se eliberează în cazul transportului cu navele de linie şi în cazul contractului de navlosire. Dacă legea aplicabilă este legea română, conosamentul va fi supus Regulilor de la Hamburg[5].

Conosamentul convențional, emis în baza unui contract de navlosire, este supus acestor reguli numai dacă deținătorul conosamentului nu are şi calitatea de navlositor, iar art. 2 pct. 3 din Convenția de la Hamburg dispune că „*în cazul când se emite un conosament ca urmare a unui contract de navlosire, prevederile Convenției se aplică la un astfel de conosament în cazul în care aceasta reglementează relațiile dintre cărăuş şi deținătorul conosamentului, dacă acesta din urmă nu este şi navlositor*".

2. Funcțiile conosamentului - Conosamentul este emis de comandantul navei şi este un instrument probator şi un titlu reprezentativ al mărfii care se transportă. Conosamentul nu trebuie confundat cu contractul de transport maritim, deşi conosamentul face dovada contractului de transport maritim[6].

---

[2] În vigoare de la 01 octombrie 2011, cu modificările aduse prin următoarele acte: Legea nr. 60/2012; Legea nr. 71/2011; Legea nr. 76/2012; Rectificare 2013; Legea nr. 138/2014; O.U.G. nr. 1/2016. Ultimul amendament în 24 martie 2017.

[3] Art. 1 pct. 7 din Convenția de la Hamburg, 1978 (Convenția Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare, 1978, adoptată la Hamburg la 31 martie 1978).

[4] O. Căpățînă, *Contractul comercial de transport,* Ed. Lumina Lex, Bucureşti, 1995, p. 402.

[5] Convenția Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare, 1978, adoptata la Hamburg la 31 martie 1978 ratificată de România prin Decretul nr. 343/1981 privind aderarea Republicii Socialiste România la unele tratate internaționale – art. 2 (Republica Socialistă România aderă la Convenția Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare, 1978, adoptată la Hamburg la 31 martie 1978).

[6] În practică, pe verso-ul conosamentului sunt imprimate clauzele tipizate ale contractului de transport, în baza căruia conosamentul a fost întocmit.

2.1. **Funcţia de instrument probator,** conosamentul atestă încărcarea mărfii pe navă şi face dovada încheierii contractului de transport. Cât timp conosamentul este în posesia încărcătorului, menţiunile cuprinse în el fac dovadă până la probă contrară, probă ce nu este admisă faţă de terţii dobânditori ai conosamentului. Dacă conosamentul însoţeşte un contract de navlosire preexistent, eliberarea lui probează începutul de executare a contractului de navlosire. Dacă nu s-a întocmit mai întâi un *charter-party* între armator şi încărcător, conosamentul ţine loc de contract întrucât el formulează sintetic clauzele contractului de transport, stipulând drepturile şi obligaţiile părţilor[7].

Conosamentul este util comandantului navei pentru că, în funcţie de menţiunile din conosament, acesta va lua măsurile necesare în timpul călătoriei sau va încasa sumele datorate pentru transport. Conosamentul îi legitimează destinatarului dreptul de a solicita mărfurile la destinaţie şi reprezintă principalul act justificativ faţă de autorităţile vamale[8].

2.2. **Funcţia de titlu de valoare**, posesia legitimă a conosamentului valorând proprietate asupra mărfii ce se transportă. Dacă posesorul conosamentului transmite acest document, prin aceasta transmite şi proprietatea mărfii menţionate în conosament. Dacă posesorul conosamentului îl dă în gaj în vederea obţinerii de credite, creditorul devine creditor gajist al mărfii.

În vederea călătoriei, comandantul navei este cel ce are posesia asupra mărfurilor, pe care le deţine pentru cel ce îi va prezenta, la destinaţie, comandantul, ca titlu reprezentativ al mărfii[9].

3. Forma conosamentului – Conosamentul are valoare de titlu de credit reprezentativ, se redactează în formă scrisă, pe formulare imprimate sau tipizate, în raport de practica diferitelor companii de navigaţie de linie.

4. Cuprinsul conosamentului – În cuprinsul conosamentului sunt clauze obligatorii şi clauze facultative.

Indicaţiile obligatorii ale conosamentului sunt precizate în Convenţia de la Hamburg din 1978[10]. Astfel conosamentul trebuie să cuprindă: numele şi sediul

---

[7] Ştefan Scurtu, *Dreptul transporturilor,* Ed. Universitaria, Craiova, 2003, p. 354.

[8] Gh. Bibicescu, *Transport de mărfuri pe mare*, Ed. Ştiinţifică, Bucureşti, 1958, p. 87.

[9] În timpul transportului se asistă la disjungerea celor două elemente ale posesiei, respectiv *corpus* şi *animus*. Comandantul navei exercită, în timpul călătoriei, elementul material *(corpus)*, iar *animus* este exercitat de cel ce a dobândit conosamentul prin cesiune, gir sau predare.

[10] Poliţa de încărcare trebuie să cuprindă natura, specia, calitatea şi cantitatea lucrurilor încărcate. Ea va fi datată şi va arăta:

1. Persoana încărcătorului şi reşedinţa sa;
2. Persoana căreia este îndreptată expediţiunea şi reşedinţa sa;

cărăuşului; numele navei; numele şi sediul încărcătorului mărfii; cantitatea şi valoarea mărfii; marcajul acesteia; numărul, cantitatea sau greutatea coletelor; starea aparentă a mărfii; parcursul ce urmează a fi străbătut; navlul datorat; data emiterii conosamentului; semnătura părților.

Lipsa mențiunilor obligatorii poate duce la dificultăți de probă sau la nulitatea conosamentului.

Pot exista o serie de clauze facultate, cu o singură condiție impusă de Convenția de la Hamburg din 1978: se anulează orice stipulație ce derogă de la această Convenție în detrimentul încărcătorului sau primitorului.

Cărăuşul sau emitentul conosamentului poate formula rezerve privitoare la conținutul conosamentului în cazul în care are motive să creadă că mărfurile încărcate la bordul navei nu corespund indicațiilor arătate.

Clauzele de rezervă vor cuprinde date despre discordanțele dintre mărfurile declarate şi cele aflate la bord sau motivele bănuielii unor discordanțe şi lipsa mijloacelor suficiente de control a acestora. Dacă transportatorul nu formulează rezerve privind starea aparentă a mărfurilor, consecințele pentru cărăuş sunt semnificative, respectiv se consideră că mărfurile erau în stare aparentă bună[11].

5. Întocmirea conosamentului - Conosamentul se întocmeşte în patru exemplare originale: un exemplar este pentru comandantul navei; un exemplar este pentru proprietar sau armator; un exemplar este pentru încărcător; un exemplar este pentru persoana căreia i se vor preda mărfurile la destinație.

Toate exemplarele trebuie să aibă acelaşi conținut, aceeaşi dată şi să indice numărul de exemplare emise şi persoana căreia îi este destinat. Pentru a se preveni eventualele neajunsuri datorate pluralității de exemplare originale, în conosamente se obişnuieşte inserarea unei clauze, în sensul că din momentul în care unul dintre exemplare a fost satisfăcut celelalte îşi pierd valoarea. Emiterea mai multor exemplare originale pentru un conosament este o măsură de prudență, menită să protejeze pe posesorul legitim de pierderea sau distrugerea lui.

De pe conosament se pot întocmi, fără restricții, atâtea copii nenegociabile câte sunt necesare părților pentru executarea contractului de transport şi a contractului de vânzare-cumpărare a mărfurilor transportate. De regulă, aceste copii poartă mențiunea că nu pot fi transmise şi nu sunt titluri reprezentative ale mărfurilor.

---

3. Numele şi prenumele căpitanului sau patronului;
4. Numele, naționalitatea şi capacitatea vasului;
5. Locul plecării şi locul destinației;
6. Navlul.

Vor fi însemnate, pe marginea poliței, mărcile şi numerele lucrurilor încărcate.

Polița poate fi la ordin sau la purtător.

[11] O. Căpățînă, *Transporturile maritime cu periodicitate regulată,* RDC nr. 2/2001, Ed. Lumina Lex, Bucureşti, p. 12.

6. Reglementări juridice în materia conosamentului - Dată fiind importanţa acestui tip de transport pentru comerţul internaţional, prin convenţii internaţionale au fost adoptate norme uniforme care reglementează regimul juridic al conosamentului şi răspunderea cărăuşului şi expeditorului faţă de terţi, în cazul eliberării unui conosament.

Astfel, au fost adoptate următoarele convenţii internaţionale:

- Convenţia internaţională pentru unificarea unor norme de drept privind conosamentul, încheiată la Bruxelles în 1924, cunoscută sub denumirea de „Regulile de la Haga", România a devenit parte la această convenţie în 1937;
- Protocolul de la Bruxelles, din 1968, care a modificat Regulile de la Haga, cunoscut sub denumirea de „Regulile de la Haga-Visby";
- Convenţia privind transportul de mărfuri pe mare, încheiată la Hamburg în 1978, cunoscută sub denumirea de „Regulile de la Hamburg", România a ratificat această convenţie în 1981.

Aceste convenţii se aplică numai contractelor de transport de marfă pe mare, constatate prin conosament sau printr-un document similar, cu excluderea contractelor de navlosire fără conosament şi a celor în care posesorul conosamentului este navlositorul. Cele trei convenţii cuprind prevederi referitoare la conţinutul conosamentului şi la obligaţiile cărăuşului, reglementând răspunderea cărăuşului pentru avarierea sau pierderea mărfii şi cazurile de limitare şi exonerare de răspundere.

7. Clasificarea conosamentului – De regulă, clasificarea conosamentului se face potrivit: modului de desemnare a titularului de drept; expedierea mărfurilor; starea mărfurilor; modul de întocmire; modul de efectuare a transportului maritim; persoana care eliberează conosamentul.

Modul de desemnare al titularului de drept clasifică conosamentele în: conosament nominativ; conosament la ordin; conosament la purtător.

Conosamentul nominativ este conosamentul emis în favoarea unei persoane al cărei nume e menţionat expres şi nu poate fi transmis prin gir. Titularul acestuia e singurul îndreptăţit să ceară predarea mărfii. Se inserează şi menţiunea „nu la ordin". Pentru transmiterea conosamentului, titularul acestuia trebuie să facă un act de cesiune pe care să-l notifice comandantului navei pentru că altfel acesta deţine mărfurile pentru indicată iniţial în document. Avantajul acestui tip de conosament constă în faptul că titularul lui nu suportă consecinţele pierderii originalului, iar dezavantajul rezidă în imposibilitatea transmiterii lui prin gir ceea ce presupune o dificultate în negociere.

Conosamentul la ordin este conosamentul care se emite la ordinul unei anumite persoane ce poate gira conosamentul unei alte persoane care devine astfel titularul titlului de credit şi al mărfurilor arătate în acest document. Pentru ca posesorul conosamentului să poată valorifica drepturile din conosament trebuie să

se legitimeze printr-un şir neîntrerupt de giruri, începând cu girul scris de persoana indicată ca beneficiară a conosamentului, până la cea care prezintă conosamentul la descărcare. La destinație, comandantul trebuie să verifice dacă şirul girurilor nu este întrerupt, dar nu are şi obligația de a verifica autenticitatea semnăturilor.

Cuprinsul conosamentului conține mențiunea „la ordin", conform căreia posesorul conosamentului poate dispune de titlu, ordonând plata altei persoane. Ordinul de transmitere poate fi un gir în alb, dacă nu este desemnată persoana căreia îl transmite, sau un gir în plin, dacă posesorul conosamentului desemnează persoana căreia îl transmite. Conosamentul cu gir în alb circulă ca şi unul la purtător, fără a deveni un document la purtător pentru că posesorul lui poate oricând să completeze girul în alb.

Conosamentul la purtător este acel conosament care nu arată titularul de drept, posesorul lui fiind considerat proprietarul mărfurilor. Cuprinde mențiunea „la purtător" şi circulă fără nicio formalitate. În practic, se folosesc rar astfel de documente pentru că el poate îndreptăți şi pe posesorul nelegitim să reclame predarea mărfurilor.

Expedierea mărfurilor clasifică conosamentele în: conosament „încărcat la bord"; conosament „primit spre încărcare".

Conosamentul pentru mărfuri primite spre încărcare se emite când cărăuşul a primit mărfurile pe care se obligă ulterior să le transporte. Acesta se eliberează mai ales în cazul navigației de linie. Din momentul primirii mărfurilor, riscurile trec în sarcina cărăuşului, dar avantajele acestui conosament sunt date de faptul că transportatorul poate deține plata navlului fără să mai aştepte sosirea navei în port şi că nava poate fi încărcată fără întârziere. Încărcătorul obține un conosament înainte de încărcarea mărfurilor, iar conosamentul este un titlu de valoare şi poate fi negociat sau gajat. După încărcarea mărfurilor, pe conosamentul acestor mărfuri se face mențiunea că marfa a fost încărcată şi devine „conosament de mărfuri încărcate".

Starea mărfurilor clasifică conosamentul în: conosament curat; conosament pătat sau murdar.

Conosamentul curat presupune inexistența vreunei nereguli cu privire la marfă sau la ambalaj. În conținutul conosamentului curat sunt înscrise mențiuni prin care se constată că mărfurile şi ambalajele sunt corespunzătoare, exonerarea cărăuşului de răspundere pentru riscurile în legătură cu natura mărfurilor, mențiuni prin care cărăuşul nu îşi asumă răspunderea asupra conținutului, greutății, dimensiunilor, calității şi caracteristicilor tehnice ale mărfurilor, pe motiv că îi sunt necunoscute[12].

---

[12] Gh. Filip, C. Roditis, L. Filip, *Dreptul transporturilor*, ed. a III-a revăzută, Bucureşti, Casa de Editură şi Presă „Şansa" S.R.L., 1998, p. 356.

Conosamentul pătat conţine menţiuni exprese despre starea necorespunzătoare a mărfii sau a ambalajului acesteia.

Întocmirea conosamentului îl clasifică în: conosament semnat sub protest; conosament direct; conosament fracţionat.

Conosamentul semnat sub protest, în acest caz, comandantul navei, dacă constată la încărcare nereguli în legătură cu marfa sau ambalajul acesteia, iar expeditorul refuză să preia un conosament murdar sau pătat şi marfa nu este descărcată pentru acest motiv are posibilitatea să elibereze un conosament curat, semnat sub protest. În această situaţie, comandantul va fi obligat, pentru a înlătura răspunderea sa, ca, odată semnat conosamentul sub protest, să redacteze un protest cu privire la starea mărfurilor, protest pe care să îl depună notarului local, caz în care răspunderea va aparţine expeditorului.

Conosamentul direct se eliberează de primul cărăuş când mărfurile vor fi transportate succesiv cu mai multe nave sau mijloace de transport diferite. Cărăuşul care l-a emis răspunde de transportul efectuat cu nava sa şi pe cel efectuat cu navele succesive, având rolul de comisionar faţă de cărăuşii succesivi care sunt obligaţi de conosament numai în măsura în care l-au acceptat prin ratificare. Nici încărcătorului nu îi sunt opozabile clauzele din conosamentul transporturilor succesive. Pentru a îşi limita propria răspundere, cărăuşul iniţial poate insera în conosament o clauză prin care răspunderea să înceteze din momentul în care marfa a fost predată următorului cărăuş. Primul cărăuş poate să îi ceară următorului să emită un conosament pe numele destinatarului pentru ca acesta să aibă un drept direct împotriva cărăuşului succesiv.

Conosamentul fracţionat, în situaţia în care, pentru o cantitate mare de mărfuri, a fost eliberat un singur conosament şi marfa a fost vândută mai multor cumpărători în cantităţi mai mici, pentru a face posibilă vânzarea mărfurilor şi încasarea preţului, înainte ca marfa să ajungă în portul de destinaţie, se fracţionează conosamentul.

După ce încărcătorul restituie conosamentul iniţial cărăuşului, acesta îi eliberează mai multe conosamente, fiecare dintre ele reprezentând documentul pentru câte o fracţiune din mărfurile ce erau cuprinse în conosamentul iniţial. Aceste noi conosamente sunt titluri de valoare negociabile, ce pot fi nominative, la ordin sau la purtător.

Modul de realizare al transportului maritim clasifică conosamentele în: conosamente convenţionale; conosamente de linie.

În cazul conosamentelor convenţionale, mărfurile care se transportă cu nave *tramp*, în baza unor contracte de navlosire sunt însoţite şi de conosament numite convenţionale sau uzuale, în care se reiau total sau parţial clauzele convenite în contractul de navlosire.

În cazul conosamentului de linie, condiţiile de eliberare şi clauzele se modifică mai greu decât la conosamentele convenţionale.

Persoana care eliberează conosamentul, îl clasifică în: conosamente eliberate de cărăuşi; conosamente eliberate de agenții cărăuşului; conosamente eliberate de operatorii multimodali sau de case de expediții internaționale.

De regulă, cei care eliberează conosamentele sunt cărăuşii, prin intermediul comandantului navei. În unele porturi, cărăuşii au reprezentanți diferiți, agenții de încărcare sau case de expediții care preiau marfa şi eliberează în schimb conosamente în numele cărăuşului pe care îl reprezintă.

8. Documente ce pot înlocui conosamentul - Potrivit art. 18 din Convenția de Hamburg din 1978, ,,dacă un cărăuş emite un document, altul decât conosamentul, pentru a face dovada primirii mărfurilor spre a fi transportate, acest document face dovada până la proba contrară a încheierii contractului de transport maritim şi a preluării de către cărăuş a mărfurilor".

Cu excepția funcției de titlu reprezentativ al mărfurilor transportate, acest document înlocuitor îndeplineşte toate celelalte funcții ale conosamentului. Este exclusă posibilitatea de transmitere, documentul nefiind unul negociabil.

În practică, este folosită ca înlocuitor al conosamentului scrisoarea de trăsură maritimă. Documentul rezultat din fragmentarea conosamentului inițial în scopul vânzării mărfurilor mai multor destinatari, poate fi considerat un document înlocuitor al conosamentului inițial, fiind şi un document negociabil dacă este semnat de comandantul navei sau de către un reprezentant al cărăuşului.

9. Staliile - Staliile reprezintă timpul cât nava stă la dispoziția navlositorului pentru operațiunile de încărcare sau descărcare. Se stabilesc numai în cadrul contractelor de *charter-party* nu şi la transportul de linie.

În ceea ce priveşte modul de calcul al staliilor, interesele părților sunt diferite: armatorul (navlosantul) are tendința de a scurta cât mai mult durata operațiunilor de încărcare-descărcare, iar navlositorul urmăreşte să prelungească această perioadă.

Astfel, trebuie întrunite cumulativ anumite condiții:

- nava să fi sosit în portul şi la locul de încărcare-descărcare prevăzut în contract;
- nava să fie pregătită de operare sub aspect fizic şi juridic, adică să fie pusă la dispoziția navlositorului cu toate magaziile pregătite pentru primirea mărfurilor, dar şi să aibă toate documentele cerute de legile locale pentru a fi gata de încărcare;
- să se facă o comunicare navlositorului sau agenților săi, în numele comandantului navei, anunțându-i-se că poate începe efectuarea operațiunilor;
- acceptarea scrisă a notificării de către navlositor sau de către agenții săi, prin însuşi exemplarul ce urmează să fie înapoiat navei respective.

Staliile pot fi simple sau reversibile. Staliile simple sunt acele stalii calculate separat pentru operațiunile de încărcare şi descărcare împreună şi care permit

compensarea. Aceste tipuri de stalii reprezintă mijloace de accelerare a operaţiunilor de încărcare-descărcare a navei, ca şi prima de celeritate.

În transporturile *tramp* se folosesc două tipuri de stalii:

- stalii fixe ce se exprimă printr-un număr fix de zile acordate;
- stalii determinabile care ţin cont de condiţiile concrete în care se efectuează operaţiunile de încărcare şi descărcare, fiind calculate potrivit uzanţelor locale[13].

Timpul de stalii curge de la sosirea navei în portul de încărcare-descărcare sau după terminarea timpului de răgaz ce urmează notice-ul comandantului adresat încărcătorului. Perioada de răgaz poate fi prevăzută în contract sau va fi determinată potrivit uzanţelor portuare. După expirarea timpului de stalii ce intră în contrastalii, ce au semnificaţia de nerespectare a obligaţiilor contractuale de către navlositor şi care vor avea drept consecinţă despăgubiri pentru armator pentru prejudiciul provocat de această întârziere.

10. Contrastaliile – Contrastaliile se stabilesc ca o anumită sumă pentru fiecare zi de întârziere. Nu reprezintă o modificare a navlului, ci reprezintă o despăgubire pentru armator plătită de către navlositor pentru imobilizarea navei peste timpul de stalii. Această noţiune semnifică o despăgubire şi timpul de depăşire a zilelor de stalii.

După expirarea timpului de contrastalii, dacă operaţiunile de încărcare sau descărcare nu s-au încheiat, navlositorul poate adopta următoarele soluţii: fie să dispună rămânerea navei la încărcare şi să intre în supercontrastalii, fie să dispună plecarea navei în cursă, navlul plătindu-se în întregime şi chiar eventualele despăgubiri.

În cazul în care nava intră în supercontrastalii, navlositorul sau persoana pentru care acesta a navlosit nava este obligat să plătească armatorului *damages for detention*. În această situaţie, armatorul are dreptul să solicite nu numai acoperirea cheltuielilor efective pe care le-a impus imobilizarea navei, dar şi recuperarea sumelor pe care le-ar fi obţinut dacă ar fi plecat în cursă, a prejudiciilor pe care le-a adus altor persoane prin întârzierea plecării în cursă, a prejudiciilor morale aduse companiei sale. Supercontrastaliile sunt, de regulă, mai mari cu 50% decât contrastaliile.

Se poate întâmpla ca nava să fie încărcată-descărcată înainte de expirarea timpului de stalii. Acest timp economisit se numeşte *despatch*, iar *despatch money* reprezintă suma pe care armatorul o plăteşte navlositorului pentru timpul economisit dacă în contract există o clauză în acest sens. În situaţia în care nu există prevederi contractuale în acest sens, se plăteşte conform uzanţelor internaţionale.

---

[13] Gh. Filip, C. Rodis, L. Filip, *op. cit.*, p. 377-379.

Concluzii

Conosamentele de azi au un conținut care nu diferă prea mult de la un tip la alt tip datorita alinierii treptate a armatorilor, a conferințelor maritime la regulile uniforme stabilite prin convențiile internaționale de la Haga, Haga-Visby, Bruxelles şi celor din Convenția Națiunilor Unite pentru transportul mărfurilor pe mare – Hamburg 1978.

De obicei, înainte de încărcarea mărfurilor pe navă, se promovează negocieri între navlositor şi armator, negocieri a căror finalitate este, de regulă, încheierea unui contract (fie el un contract de navlosire, sau un booking-note[14]) sau doar o înțelegere verbală.

Conosamentul ce se va emite, după preluarea spre transport a mărfurilor de către cărăuş sau după ce acestea vor fi încărcate pe navă, trebuie să fie în strictă conformitate cu termenii acestei înțelegeri. Deoarece emiterea conosamentului este ulterioară înțelegerii dintre navlositor şi armator se spune că din punct de vedere legal conosamentul este o dovadă a existenței contractului de transport. Pentru scopuri practice conosamentul poate fi considerat ca fiind contractul de transport. Analizând conținutul conosamentului se poate spune cu siguranță că el este o promisiune de a transporta mărfurile menționate în conosament din portul de încărcare în portul de descărcare menționate în conosament.

Bibliografie selectivă:

1. Noul Cod civil – Legea nr. 287 din 17 iulie 2009 şi republicat cu modificări în 15 iulie 2011 în M. Of. nr. 505-2011 (intrat în vigoare prin adoptarea Legii de punere în aplicare nr. 71/2011);
2. Codul comercial (abrogate prin Legea nr. 71/2011)
3. Convenția Internațională de la Bruxelles din 25 august 1924 pentru Unificarea Unor Reguli în Materie de Conosament;
4. Regulile de la Haga;
5. Regulile Haga-Visby;
6. Protocolul din 23 februarie 1968, semnat la Bruxelles;
7. Convenția de la Hamburg, 1978 (Convenția Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare, 1978, adoptata la Hamburg la 31 martie 1978.).

[14] A contract for liner shipment, which normally incorporates the provisions of the carrier's standard bill of lading, adding only the cargo and shipment details such as cargo weight, load and discharge ports, rates etc.

8. Decretul nr. 343/1981 privind aderarea Republicii Socialiste România la unele tratate internaționale – art. 2 (Republica Socialistă România adera la Convenția Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare, 1978, adoptată la Hamburg la 31 martie 1978)

9. O. Căpățînă, *Contractul comercial de transport,* Ed. Lumina Lex, Bucureşti, 1995;

10. Ştefan Scurtu, *Dreptul transporturilor,* Ed. Universitaria, Craiova, 2003;

11. Gh. Bibicescu, *Transport de mărfuri pe mare*, Ed. Ştiințifică, Bucureşti, 1958;

12. O. Căpățînă, *Transporturile maritime cu periodicitate regulată,* în RDC nr. 2/2001, Ed. Lumina Lex, Bucureşti,