

Conosamentul

Forma și funcțiile conosamentului

Primele tipuri de conosamente au constat într-o singură pagină pe care erau înscrise atât detalii cu privire la marfă cât și condițiile contractuale. Treptat a devenit o practică să se înscrie pe o pagină termenii și condițiile contractului de transport, iar pe cealaltă să se înscrie detalii referitoare la marfă, plata navlului, porturile de încărcare și descărcare și numele navei, uneori și al căraușului.

La momentul actual conosamentul este un document imprimat, cu locuri lasate în alb și care sunt completate înainte de semnarea lui. Acest document este tipărit în mod uzual pe hirtie A4, respectând formatul SITPRO (Simplification of International Trade Procedures Board, recomandat de International Chamber of Shipping) și poate fi cumpărat de la diverse librării specializate în vânzarea documentelor maritime.

Conosamentul este documentul ce poate fi cel mai bine definit prin funcțiile sale. Funcțiile pe care le îndeplinește conosamentul sunt următoarele:

1. Conosamentul ca dovadă a preluării mărfurilor spre transport.

Una din funcțiile tradiționale ale conosamentului este aceea de a prezenta cantitatea exactă și condiția aparentă a mărfurilor la momentul preluării acestora de către cărauș. Odată ce căraușul a menționat, în conosament, cantitatea și starea aparentă a mărfurilor preluate spre transport se consideră că acestea i-au fost predate căraușului în cantitatea și condiția menționate. În situația în care conosamentele au fost eliberate încărcătorului, căraușul mai are dreptul de a dovedi că mărfurile nu au fost preluate în cantitatea și condiția prevăzute în contract doar în situația în care conosamentul se află în posesia încărcătorului.

Această funcție a conosamentului are implicații foarte mari în contextul comerțului maritim internațional. În momentul în care se află în posesia conosamentului, încărcătorul, care este de cele mai multe ori și vânzătorul într-un contract de vânzare internațională, îi poate proba cumpărătorului că a livrat mărfurile în conformitate cu prevederile contractului de vânzare. Conosamentul îi permite cumpărătorului să-și încaseze contravaloarea mărfurilor livrate doar dacă acesta este în deplină concordanță cu cerințele impuse prin acreditiv sau scrisoarea de credit documentar. De aici rezidă și importanța pe care, pentru încărcător, obținerea unui conosament care să nu conțină remărci cu privire la cantitatea și condiția aparentă a mărfurilor.

Această funcție a conosamentului este la fel de importantă și pentru cumpărătorul mărfii care dorește să aibă deplină încredere în conținutul conosamentului deoarece pe baza acestuia el plătește prețul mărfii înainte de a primi marfa. În acest context căraușul își pierde dreptul de a demonstra în fața unui posesor al conosamentului, altul decât încărcătorul, că mărfurile nu au fost

Derularea operațiunilor de transport maritim în comerțul internațional

primite spre încărcare în cantitatea și condiția aparentă menționată în conosament.

2. Conosamentul ca dovadă a existenței contractului de transport

În mod uzual, înainte de încărcarea mărfurilor pe navă, există negocieri între navlositor și armator, negocieri ce se pot finaliza cu încheierea unui contract (fie el un contract de navlosire sau un booking-note) sau doar cu o înțelegere verbală. Conosamentul ce se va emite, după preluarea spre transport a mărfurilor de către căraș 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 și 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.

Pentru a clarifica această funcție a conosamentului vom analiza următoarele relații contractuale:

- în situația în care nu există contract de navlosire
 - relația dintre căraș și încărcător
 - relația dintre căraș și posesorul conosamentului, altul decât încărcătorul
- în situația în care există un contract de navlosire
 - relația dintre căraș și navlositor
 - relația dintre căraș și posesorul conosamentului, altul decât navlositorul

Relația dintre căraș și încărcător

În cazul navigației de linie încărcătorul sau un agent al acestuia încheie un booking note cu o companie de linie (de cele mai multe ori termenii și condițiile din acest document sunt identice cu cele înscrise în conosament), iar conosamentul ce se emite nu este contractul de transport dintre armator și încărcător. Conosamentul este însă o excelentă dovadă a termenilor și condițiilor contractuale agreeate de cele două părți înainte de emiterea conosamentului. Atâta timp cât conosamentul se află în posesia încărcătorului acesta poate aduce dovezi prin care termenii conosamentului pot fi modificați pentru a fi în concordanță cu termenii și condițiile agreeate înainte de emiterea conosamentului.

Relația dintre căraș și posesorul conosamentului, altul decât încărcătorul

În momentul în care conosamentul este andosat în favoarea unui, acesta conține termenii și condițiile contractului de transport. Nici una dintre părți nu

poate aduce dovezi prin care termenii contractului de transport pot fi modificați sau contraziși.

Relația dintre căraș și navlositorul posesor al conosamentului

Atunci când navlositorul devine și posesor al conosamentului, conosamentul își pierde funcția de dovadă a contractului de transport el fiind doar un document ce atestă că mărfurile au fost preluate spre transport de către căraș. Drepturile și obligațiile navlositorului și armatorului sunt guvernate de contractul de navlosire pe voiaj încheiat între cele două părți.

Conosamentul emis nu poate modifica termenii și condițiile contractului de navlosire decât în situația în care acest lucru este prevăzut expres în contractul de navlosire.

Relația dintre căraș și posesorul conosamentului, altul decât navlositorul

Aceasta este relația cea mai dificilă deoarece cele mai multe conosamente emise pe piața navelor tramp conțin diverse clauze de incorporare a termenilor, condițiilor sau excepțiilor din contractele de navlosire.

În situația în care conosamentul nu face referire la un contract de navlosire acesta este documentul ce conține termenii și condițiile ce reglementează drepturile și obligațiile cărașului și pe cele ale posesorului conosamentului. În situația în care termenii și condițiile menționate în conosament impun obligații mai mari asupra cărașului decât cele înscrise în contractul de navlosire, cărașul are dreptul de a cere de la navlositor compensații pentru daunele acoperite, dar pentru care nu ar fi fost responsabil pe baza contractului de navlosire.

În situația în care se face referire la un contract de navlosire și se încorporează în conosament termenii, condițiile și excepțiile din contractul de navlosire atunci drepturile și obligațiile cărașului și cele ale posesorului conosamentului sunt guvernate de termenii și condițiile înscrise în conosament și de acei termeni, condiții și excepții ce sunt încorporați în conosament prin clauza de incorporare. (În funcție de formularea acestei cluze se poate întâmpla ca doar o parte din termenii, condițiile și excepțiile contractului de navlosire sunt încorporați în conosament).

3. Conosamentul ca titlu de valoare

Există câteva motive foarte plauzibile pentru care conosamentul are această funcție de titlu de valoare. Pentru a explica această funcție a conosamentului se va considera că s-a încheiat un contract de vânzare-cumpărare internațională cu condiția de livrare FOB. Punctul de plecare este acela că vânzătorul nu dorește să piardă posesia mărfurilor până în momentul în care încasează contravaloarea mărfurilor, cumpărătorul se află pe o poziție similară în sensul că nu dorește să plătească prețul mărfurilor fără a fi în posesia acestora și fără a ști dacă mărfurile sunt în concordanță, din punct de vedere cantitativ și calitativ, cu prevederile contractului de vânzare-cumpărare încheiat. Documentul

Derularea operațiunilor de transport maritim în comerțul internațional

care satisface atât cerințele vânzătorului cât și pe cele ale cumpărătorului este conosamentul. În momentul în care cărașul transmite conosamentul către cumpărător el transferă și posesia asupra mărfurilor, iar cumpărătorul trebuie să plătească contravaloarea mărfurilor înainte de a intra în posesia conosamentelor. Pentru a închide această relație cărașul nu este obligat și nici îndreptățit să livreze mărfurile fără prezentarea conosamentelor în portul de descărcare.

Din cele de mai sus se poate spune că mărfurile sunt vândute odată cu transferul conosamentului, iar posesorul acestui document este socotit ca fiind proprietarul mărfurilor descrise. Acest titlu poate fi negociat din momentul în care el a fost emis încărătorului. De asemenea mărfurile pot fi gajate prin gajarea conosamentului.

Pentru ca acest sistem să funcționeze corespunzător este necesar ca și cărașul să urmeze următoarele reguli:

- să descrie corect din punct de vedere cantitativ și al stării aparente mărfurile
- să nu livreze mărfurile fără prezentarea conosamentului original

În concluzie se poate spune că de integritatea și solvabilitatea cărașului (dublate adesea de asigurare) depinde în bună măsură funcționarea acestui sistem.

Informații ce se înscriu în conosament

Pentru a înțelege mai bine ce informații ce se înscriu în conosament și care este rolul acestora în cele ce urmează se prezintă unul dintre cele mai utilizate tipuri de conosamente "Congenbill" ediția 1994.

BILL OF LADING

Page 1

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES**CODE NAME: "CONGENBILL"****EDITION 1994****ADOPTED BY****THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)****Conditions of Carriage**

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause, are herewith incorporated.

(2) **General Paramount Clause.**

- (a) The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this Bill of Lading. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply.
- (b) Trades where Hague-Visby Rules apply.
In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 - the Hague-Visby Rules - apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall apply to this Bill of Lading.
- (c) The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to the cargo, howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel or while the cargo is in the charge of another Carrier, nor in respect of deck cargo and live animals.

(3) **General Average.**

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, or any subsequent modification thereof, in London unless another place is agreed in the Charter Party.

Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew. The Charterers, Shippers and Consignees expressly renounce the Belgian Commercial Code, Part II, Art. 148.

(4) **New Jason Clause.**

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

(5) **Both-to-Blame Collision Clause.**

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability of the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels, or objects are at fault in respect of a collision or contact.

For particulars of cargo, freight,
destination, etc., see overleaf.

Derularea operațiunilor de transport maritim în comerțul internațional

CODE NAME: "CONGENBILL", EDITION 1994

Page 2

Shipper

1

BILL OF LADING

B/L No.

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

Reference No.

Consignee

2

Notify address

3

Vessel

4

Port of Loading

5

Port of discharge

6

Shipper's description of goods

7

Gross weight

8

(of which on deck at Shipper's risk; the Carrier not
being responsible for loss or damage howsoever arising)

9

Freight payable as per

CHARTER PARTY dated

10

FREIGHT ADVANCE.

Received on account of freight:

11

Time used for loadingdays.....hours.

12

SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.

13

Weight, measure, quality, quantity, conditions, contents and value unknown.

14

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the other shall be void.

15

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at

16

Place and date of issue

17

Number of original Bs/L

18

Signature

19

1. Încărcător

În această rubrică se înscrie numele și adresa încărcătorului. Acesta este de cele mai multe ori exportatorul însă în funcție de condițiile contractuale se poate înscrie la această rubrică fie un intermediar sau chiar primul cumpărător al mărfii. Încărcătorul este cel care furnizează cele mai multe informații ce se vor înscrie în conosament. Aceste informații trebuie verificate foarte atent de către comandantul navei înainte de semnarea conosamentului, însă nu întotdeauna și nu toate aceste informații pot fi verificate de către comandantul navei. Încărcătorul are obligația de a furniza informații corecte, în anumite circumstanțe el poate fi responsabil în fața cărașului pentru informațiile furnizate. În cazul acelor conosamente supuse Regulilor de la Haga, Regulilor Haga-Visby sau Regulilor de la Hamburg, încărcătorul este îndreptățit ca la terminarea încărcării să primească un conosament.

2. Primitor

Informațiile înscrise la această rubrică nu interesează în mod deosebit comandantul navei la momentul semnării conosamentului, aceasta fiind o problemă ce privește vânzătorul (adesea, el fiind și încărcătorul) și cumpărătorul mărfurilor. În această rubrică se pot înscrie:

- numele primitorului, caz în care conosamentul devine un conosament nominativ (straight bill of lading) și își pierde una din cele 3 funcții și anume pe aceea de titlu de valoare
- cuvintele "to order", caz în care conosamentul devine un conosament la ordin (to order bill of lading) urmate sau nu de numele primitorului sau al unei bănci
- cuvintele "bearer" sau "holder", caz în care conosamentul este unul la purtător și mărfurile trebuie predate celui prezintă conosamentul la destinație;
- această rubrică poate de asemenea rămâne goală, fără a se înscrie nimic în ea.

Toate aceste elemente au efect asupra transferabilității conosamentului și prin aceasta asupra livrării mărfurilor.

3. Adresa la care se transmit avizările

În această rubrică se înscrie numele și adresa persoanei la care armatorul trebuie să transmită avizările de sosire a navei la destinație. Uzual la această rubrică se înscrie adresa primitorului, a unui agent al acestuia sau a unei bănci.

Derularea operațiunilor de transport maritim în comerțul internațional

Aceste avizări se transmit fie direct de către comandant sau prin intermediul agentului din portul de descărcare.

4. Numele navei

Numele navei trebuie înscris în conosament, acesta fiind un element fără de care conosamentul nu-și poate îndeplini funcția sa vitală, aceea de a demonstra că mărfurile au plecat de la vânzător și vor fi transportate spre cumpărător.

5. Portul de încărcare

Pentru cumpărător originea mărfurilor poate avea importanță deosebită, iar portul de încărcare poate da indicii cu privire la originea mărfurilor. Portul de încărcare poate fi important și pentru a stabili dacă se aplică regulile de Haga, Regulile Haga-Visby sau Regulile de la Hamburg. Comandantul trebuie să se asigure că portul de încărcare este înscris în conosament, însă el nu are nici o responsabilitate în ceea ce privește obligația de a verifica originea mărfii. O descriere mai largă a portului de încărcare poate fi acceptată (spre exemplu: "1 Port Romania" dacă marfa este încărcată dintr-un port românesc).

6. Portul de descărcare

În mod uzual în conosament se înscrie un singur port de descărcare, însă există și situații, în special în cazul transporturilor de produse petroliere, în care încărcătorul sau navlositorul are opțiunea de a nomina portul de descărcare după plecarea navei din portul de încărcare. După nominarea portului de descărcare, armatorul are obligația de a proceda către acel port dacă nu există un pericol care să împiedice nava să ajungă în acel port. Dacă nava este angajată pe baza unui contract de navlosire și acesta prevede că navlositorul are opțiunea de a alege portul de descărcare dintre mai multe porturi nominate în contractul de navlosire, din momentul în care s-a semnat conosamentul și se înscrie la această rubrică numele unui port de descărcare se consideră că această opțiune a fost exercitată și armatorul are obligația de a transporta mărfurile în acel port. Dacă armatorul nu procedează în acest fel el poate fi ținut responsabil pentru devierea nejustificată a navei. Înscrierea portului de destinație poate avea ca efect și faptul că acel conosament poate fi supus Regulilor de la Hamburg dacă țara în care se află portul de descărcare a ratificat aceste reguli.

Se poate întâmpla ca în conosament să se încrie un port de descărcare ce se află în afara zonei în care navlositorul poate nomina portul de descărcare conform contractului de navlosire. În acest caz comandantul are dreptul să refuze semnarea conosamentului și are obligația de a-l informa pe armator asupra acestei probleme.

7. Descrierea mărfurilor de către încărcător – 8. Greutatea brută

Cumpărătorul mărfii se bazează pe faptul că în conosament marfa este descrisă cât mai exact din punct de vedere cantitativ și calitativ.

Informațiile pe care cărașul este obligat să le înscrie la această rubrică sunt cele referitoare la marcajul mărfii, la numărul de colete sau la greutatea mărfii precum și la starea și condiția aparentă a mărfii.

Marcajul mărfii. În conosament se înscriu toate elementele de identificare ale mărfii, așa cum au fost ele avizate de încărcător înainte de începerea încărcării, cu condiția ca acestea să fie vizibile pe mărfuri sau pe ambajul acestora. Încărcătorul poate fi ținut răspunzător pentru descrierea incorectă a mărfurilor în situația în care cărașul va suferi pierderi datorită incorectitudinii informațiilor furnizate.

Numărul de colete, bucăți sau greutatea mărfii. Cărașul trebuie să depună toate eforturile pentru a verifica acuratețea informațiilor primite de la încărcător cu privire la cantitatea de marfă ce se va încărca. Aceste informații pot fi verificate fie prin determinarea cantității de marfă prin metoda pescajelor sau prin metoda ulajelor în cazul mărfurilor în vrac, fie prin întocmirea unor fișe de pontaj a mărfurilor încărcate la bord, de către membrii echipajului sau de către o companie specializată angajată de către armator, în cazul mărfurilor generale.

În situația în care nu există posibilitatea verificării cantității de marfă de către căraș este recomandabil ca în conosament să se înscrie una din următoarele expresii:

- "shipper's figure" sau "shipper's load and count" sau "said by shipper's to contain" – fiecare din aceste expresii exprimă faptul că informațiile cu privire la cantitatea de marfă au fost furnizate de încărcător și ele nu au fost verificate de către căraș
- "said to be" sau "said to weight" sau "said to contain" – cu toate că aceste expresii nu sunt recomandabile, ele se pot dovedi utile pentru căraș
- "weight/measure/quantity unknown" – utilizarea acestor expresii trebuie să se facă ținând cond de faptul că în conformitate cu regulile de la Haga încărcătorul poate solicita un conosament care să conțină cantitatea sau greutatea sau numărul de colete. În situația în care încărcătorul alege să înscrie în conosament doar greutatea mărfii, expresia "weight unknown" nu are nici o valoare deoarece ea este în contradicție cu Regulile de la Haga. În situația în care încărcătorul solicită ca în conosament să se înscrie atât numărul de colete sau de bucăți cât și greutatea mărfii, expresia "weight unknown" are valoare și conosamentul este considerat ca fiind o dovadă a încărcării numărului de colete sau bucăți menționate în conosament pe când expresia "weight and number unknown" nu are nici o valoare și conosamentul va fi considerat ca fiind o dovadă a încărcării numărului de colete și a greutății specificate în conosament.

Starea și condiția aparentă a mărfii. Prin înscrierea în conosament a acestei expresii se înțelege că starea în care se află partea exterioară a mărfii este cea care este inspectată de către comandant și asupra ei se fac referiri în

Derularea operațiunilor de transport maritim în comerțul internațional

conosament. Singura promisiune pe care o face cărașul este aceea că marfa va fi livrată în aceeași stare și condiție aparentă în care a fost preluată spre transport.

În cazul în care se încarcă o cutie de portocale în stare și condiție aparent bună nu se poate spune nimic despre stare în care se găsesc portocalele. Dacă acestea se găsesc în stare și condiție aparent bună și la descărcare aceasta nu înseamnă că primitorul mărfii nu poate cere despăgubiri în cazul în care portocalele sunt deteriorate ci doar că el trebuie să demonstreze că deteriorarea mărfurilor s-a produs în perioada în care acestea se aflau în grija cărașului. Dacă în schimb, la descărcare se constată că mărfurile nu pot fi considerate ca fiind în stare și condiție aparent bună cărașul trebuie să explice care a fost cauza ce a generat deteriorarea mărfurilor.

Mărfurile includ și ambalajul și de aceea dacă ambalajul prezintă deficiențe acestea trebuie menționate în conosament. Numărul de colete sau de bucăți ce prezintă deficiențe trebuie înscris cât mai exact în conosament. În situația în care nu se poate determina cu exactitate acest număr este recomandabil să se înscrie, spre exemplu, "some bags wet" decât "about 500 bags wet". De multe ori se constată că ambalajul este nepotrivit sau insuficient și că datorită lui se pot produce avarii pe timpul voiajului, în astfel de situații nu este suficient a se înscrie "packages insufficient", deoarece acesta nu afectează starea și condiția aparent bună a mărfurilor, ci trebuie să se înscrie deficiențele ambalajului.

Înscrierea în conosament a expresiei "condition unknown" nu este suficientă pentru a exprima că mărfurile nu au fost încărcate în stare și condiție aparent bună. Dacă nu există alte clauze prin care să se descrie starea și condiția aparentă a mărfurilor la încărcare, cărașul nu are dreptul de a aduce dovezi prin care să se probeze că mărfurile nu au fost încărcate în stare și condiție aparent bună.

Expresia cea mai acoperitoare ce se înscrie în conosament este următoarea "weight, measure, quantity, condition, contents and value unknown", expresie ce se găsește pretipărită și în conosamenul "CONGENBILL" la numărul 14. Chiar dacă eficacitatea ei depinde de modul în care încărcătorul dorește a avea marfa descrisă în conosament, comandantul va trebui să încerce să introducă această expresie, dacă ea nu se găsește înscrisă în conosament.

Trebuie făcută distincție între starea și condiția aparentă a mărfurilor și calitatea lor. Obligația comandantului este aceea de a descrie marfa doar în mod generic (de exemplu grâu, cărbune, zahăr) fără a detalia calitatea acestora pe care oricum nu o poate verifica.

În funcție de clauzele ce descriu starea și condiția aparentă a mărfurilor conosamentele pot fi conosamente curate (clean B/L) sau conosamente cu remărci (claused B/L sau dirty B/L sau foul B/L sau unclean B/L). Se spune despre un conosament că este curat dacă el nu conține nici o remarcă sau notație ce prezintă în mod expres starea necorespunzătoare a mărfii sau a ambalajului. Pentru a accentua faptul că nu există remărci, de cele mai multe ori se solicită

înscrierea în conosament a expresiei "clean on board". Această practică, impusă de cerințele acreditivului sau scrisorii de credit, ar trebui descurajată și înlocuită cu următoarele două expresii: "apparent good order and condition" și "shipped on board", expresii ce exprimă mai corect realitatea. Un conosament curat poate fi emis atunci când comandantul nu are motive să se îndoiască de starea și condiția aparent bună a mărfurilor sau ambalajelor. Atunci când comandantul are motive să se îndoiască de starea și condiția aparent bună a mărfurilor sau ambalajelor el trebuie să înscrie în conosament acele remărci ce descriu cel mai bine deficiențele constatate.

Este extrem de dificil a spune ce remărci transformă conosamentul dintr-un conosament curat într-unul ce nu poate fi acceptat de către bănci.

9. "din care (cantitatea) pe punte, pe riscul încărcătorului; cărașul nefiind responsabil pentru pierdere și avariere, indiferent de cauza ce le-a provocat"

Transportul mărfii pe punte fără acordul încărcătorului sau fără ca exista un obicei ca aceste mărfuri să se transporte în mod uzual pe punte este o gravă încălcare a contractului de transport. Dacă în conosament este înscris în mod expres că marfa se poate încărca pe punte, este foarte important să se înscrie și faptul că marfa este în mod efectiv încărcată pe punte. Formularea din Congenbill nu dă cărașului libertatea de a încărca marfa pe punte, ea are doar rolul de a menționa clar că marfa încărcată efectiv pe punte este încărcată pe riscul încărcătorului.

Regulile de la Haga nu se aplică mărfurilor transportate pe punte, dar dacă în conosament se specifică că regulile de la Haga sunt cele care guvernează transportul atunci regulile se aplică și cărașul are obligația de a le acorda aceeași grijă ca și când acestea ar fi fost încărcate sub punte dacă nu sunt îndeplinite simultan următoarele condiții:

- mărfurile respective se transportă în mod uzual pe punte sau este prevăzut în mod expres în conosament că mărfurile se pot încărca pe punte
- conosamentul menționează clar cantitatea de marfă încărcată efectiv pe punte

Numai dacă sunt îndeplinite aceste condiții cărașul poate stabili propriile standarde cu privire la transportul mărfurilor pe punte – standard ce de cele mai multe ori se reduce la excluderea totală a răspunderii cărașului pentru pierderea sau deteriorarea mărfii indiferent de cauza le-a produs.

Situația este similară și în cazul regulilor de la Hamburg, care prevăd că, pentru a-și stabili propriile standarde cu privire la transportul mărfurilor pe punte, cărașul trebuie să aibă o înțelegere cu încărcătorul care să prevadă că mărfurile se pot transporta pe punte și să se înscrie în conosament cantitatea de marfă ce a fost încărcată efectiv pe punte.

10. Navlu plătit în conformitate cu contractul de navlosire datat

Derularea operațiunilor de transport maritim în comerțul internațional

Dacă nava este exploatată pe baza unui contract de navlosire este foarte important ca data la care a fost încheiat acest contract să fie înscrisă în conosament. Dacă nava este exploatată doar pe baza unui contract de navlosire pe voiaj, în conosament se înscrie data la care acesta a fost finalizat. Dacă nava este exploatată pe baza unui contract de navlosire pe timp situația este puțin mai delicată în sensul că din punctul de vedere al armatorului cel mai potrivit este ca în conosament să se înscrie data acestui contract deoarece armatorul nu are cunoștiință de contractul de navlosire pe voiaj pe care l-a încheiat navlositorul cu un sub-navlositor, iar din punctul de vedere al sub-navlositorului nu are cunoștiință de termenii contractului de navlosire pe timp.

Dacă nu este instrucțioant altfel, comandantul trebuie să înscrie în conosament data contractului de navlosire pe timp deoarece prin această înscriere se pot incorpora în conosament anumiți termeni și condiții din acest contract. Se poate întâmpla ca nava să fie exploatată pe baza mai multor contracte de navlosire pe timp sau pe voiaj, în această situație cel mai indicat pentru comandant este să solicite instrucțiuni de la armator cu privire la data ce trebuie înscrisă.

Importanța înscrierii datei contractului de navlosire în conosament constă în aceea că în anumite sisteme legislative termenii și condițiile contractului de navlosire sunt considerați încorporați în conosament numai dacă este înscrisă data contractului de navlosire. Semnificația acestei clauze nu se limitează doar la navlu ci al întreaga paletă de cluze ce-l protejează pe armator.

11. Navlu în avans. Sume primite din navlu:

Această rubrică este foarte rar completată

12. Timpul utilizat la încărcare zile Ore

Această rubrică este foarte rar completată. Dacă nava este exploatată pe baza unui contract de navlosire, comandantul nu poate refuza semnarea conosamentului doar pentru faptul că nu este de acord cu timpul de stalii utilizat la încărcare dacă nu are instrucțiuni clare în această privință de la armator. El trebuie să insiste pentru înscrierea în conosament a calculelor sale și să transmită încărcătorului și navlositorului un protest acompaniat de un time-sheet.

13. Încărcate în Portul de încărcare (5) în stare și condiție aparent bună, la bordul Navei (4), spre a fi transportate în Portul de descărcare (6) sau atât de aproape cât nava poate descărca în siguranță mărfurile menționate mai sus

În cele mai multe conosamente este prevăzut că nava va descărca în portul de descărcare sau atât de aproape (de acel port) cât poate ajunge în siguranță, ceea ce înseamnă că dacă nava nu poate ajunge în acel port (de obicei din motive de siguranță a navigației), comandantul are dreptul să descarce marfa în alt port. Cu toate acestea comandantul este obligat să aștepte o perioadă de timp

rezonabilă, ce depinde de natura voiajului, înainte de a lua o astfel de decizie. Această problemă se rezolvă de obicei prin negocieri între armator și navlositor sau proprietarul conosamentului.

14. Greutatea, volumul, calitatea, cantitatea, condiția, conținutul și valoarea necunoscute

Așa cum s-a precizat și în (7), validitatea unei astfel de clauze depinde de modul în care marfa este descrisă de către încărcător. Așa cum ea este formulată ea este utilă pentru mărfurile în colete, legături sau bucăți și nu are nici o valoare în cazul mărfurilor în vrac. În cazul mărfurilor în colete, saci, legături, bucăți conosamentul este dovadă a încărcării la bord a numărului de colete, legături, saci etc., însă nu este dovadă a încărcării greutății mărfii menționate în conosament.

15. Ca dovadă a celor de mai sus comandantul sau agentul navei a semnat conosamentul în numărul de exemplare menționat mai jos, toate cu același conținut și dată, iar prezentarea unuia le face pe restul nule.

De cele mai multe ori conosamentul este semnat de comandantul navei sau de către agentul navei însă el poate fi semnat și de armator sau de navlositor. Importanța acestei expresii constă în faptul că odată ce a fost prezentat un conosament generală, conosamentul poate fi semnat de comandant, armator, agentul armatorului, navlositor sau agentul navlositorului. Este normal, și în concordanță cu prevederile UCP 500, ca persoana care semnează conosamentul să-și decline calitatea în care semnează și în numele cui semnează.

Chiar dacă se specifică numărul de originale în care conosamentul a fost emis, prezentarea unui singur exemplar original în portul de descărcare este suficientă pentru a elibera marfa. În situația în care marfa nu se descarcă în portul menționat în conosament, cu acordul armatorului și cel al proprietarului mărfii, trebuie prezentate toate conosamentele originale deoarece se consideră că pot exista alți posesori ai conosamentului ce nu sunt informați de această modificare și nu își pot exercita dreptul de a solicita marfa.

Cărașul trebuie să-i elibereze posesorului unui conosament la purtător marfă fără a solicita alte documente suplimentare, însă în cazul unui conosament nominativ sau în cazul unui conosament la ordin andosat în plin el trebuie să solicite un document prin care să se confirme că cel care solicită livrarea mărfurilor este reprezentantul părții nominate în conosament.

16. Navlu plătit la

La această rubrică se înscrie locul în care se plătește navlul. Dacă această rubrică se completează, cel mai probabil se va înscrie că navlu este plătit la destinație.

17. Numărul de conosamente originale

În mod tradițional, conosamentele sunt emise în trei exemplare originale, însă aceasta nu este o regulă și încărcătorul poate solicita numărul de exemplare pe care îl dorește cu condiția ca acesta să fie înscris în această rubrică. Ideea de la care s-a plecat în emiterea conosamentului în mai multe exemplare a fost aceea că în secolele trecute nu existau mijloace de transport rapide și sigure și de aceea se conosamentul era transmis destinatarului prin mai multe mijloace de transport.

Fiecare conosament mai poartă un număr situat în colțul din dreapta sus, de obicei conosamentele sunt numerotate în funcție de portul de destinație în sensul că pot exista două conosamente, emise în portul de încărcare, ce poartă același număr dacă mărfurile la care se referă se descarcă în porturi diferite, dar nu pot exista două conosamente ce poartă același număr dacă mărfurile se descarcă în același port chiar dacă au fost încărcate în porturi diferite.

Unele țări, precum SUA, au introdus un sistem de codificare a conosamentelor prin care se alocă un cod SCAC, cod unic pentru fiecare căraș și pentru fiecare conosament, format dintr-un număr de 4 cifre urmat de un număr referință de până la 12 caractere format din litere și cifre.

18. Locul și data emiterii

Data emiterii conosamentului este foarte importantă deoarece în funcție de acesta se poate stabili dacă încărcătorul s-a îndeplinit obligațiile prevăzute în contractul de vânzare-cumpărare. Data emiterii conosamentului trebuie să fie data la care s-a terminat încărcarea mărfurilor descrise în conosament. Înscrierea în conosament a unei date anterioare sau posterioare nu trebuie acceptată de către comandant sau căraș deoarece ea poate genera o serie de dispute ulterioare și cărașul poate fi ținut răspunzător pentru toate pagubele suportate de cumpărătorul mărfii.

Înscrierea în contract a unei date anterioare poate avea ca motivație obligația încărcătorului de a livra marfa până la o anumită dată, dată la care de obicei expiră și acreditivul sau scrisoarea de credit documentar și ca urmare încărcătorul nu își mai poate încasa contravaloarea mărfurilor. Înscrierea în conosament a unei date posterioare poate avea ca motivație faptul că prețul de vânzare poate fi stabilit în funcție de prețul de referință, la data livrării, pe una din piețele bursiere specializate, iar încărcătorul poate aștepta câteva zile după încărcare pentru a vedea care dintre aceste prețuri este mai avantajos pentru el.

În cazul în care nava are de încărcat mai multe loturi de marfă într-un port, încărcătorul are dreptul de a solicita emiterea conosamentelor imediat ce se termină încărcarea fiecărui lot, iar comandantul navei nu are dreptul să condiționeze semnarea conosamentelor de încărcarea întregii cantități de marfă din portul respectiv.

Locul în care se emit conosamentele este de obicei portul de încărcare însă acest lucru nu este obligatoriu și există situații conosamentele se emit în alt loc decât portul de încărcare. Locul în care se emit conosamentele este important

deoarece în funcție de acesta se poate stabili dacă transportul mărfurilor este guvernat de Regulile de la Haga, Regulile Haga-Visby sau Regulile de la Hamburg.

19. Semnătura

Navele sunt adesea exploatate pe baza contractelor de navlosire și de multe ori în funcție de persoana care a semnat conosamentul se determină identitatea căraușului. Conosamentul poate fi semnat de către comandant, armator, agentul armatorului, navlositor și agentul navlositorului. Deoarece în aproape toate cazurile conosamentul este semnat de comandant sau de către un agent aceste cazuri vor fi tratate în această lucrare.

În situația în care nava este exploatată pe baza unui contract de bareboat conosamentul nu poate fi semnat în numele armatorului ci doar în numele navlositorului de bareboat sau al unui lat sub-navlositor.

Dacă nava este exploatată pe baza unui contract de navlosire pe timp atunci navlositorul are dreptul de a încheia contracte de navlosire pe voiaj sau pe timp. În conosamentele ce se emit apare ca fiind cărauș fie armatorul, fie navlositorul. Dacă armatorul este înscris ca fiind cărauș și conosamentul este semnat de comandant sau de agentul navei atunci nu există nici un dubiu cu privire la identificare părții pe care proprietarul conosamentului, altul decât subnavlositorul, o poate ține responsabilă pentru pagubele produse mărfii, aceasta fiind armatorul. Dacă navlositorul este înscris în conosament ca fiind cărauș și conosamentul este semnat de un agent în numele navlositorului atunci acesta este partea ce poate fi ținută răspunzătoare de către proprietarul conosamentului pentru eventuala pierdere sau avarie a mărfurilor. Problema este mai complicată în cazul în care în conosament este înscris navlositorul ca fiind cărauș și conosamentul este semnat de către comandantul navei sau de către un agent în numele comandantului sau al armatorilor. Aceasta este o problemă juridică destul de complicată însă trebuie menționat ca de cele mai multe ori armatorul poate fi ținut răspunzător pentru eventualele pagube sau avarii ale mărfii chiar dacă navlositorul sau agentul acestuia semnează conosamentul încălcând prevederile contractului de navlosire pe timp cu privire la semnarea și eliberarea conosamentelor. În această situație singurul remediu al armatorului este acela de a se regresa împotriva navlositorului sau agentului navlositorului.

În cazul contractului de navlosire pe voiaj conosamentul este semnat de cele mai multe ori de către comandantul navei, agentul navei sau de un alt agent al armatorului. În acest caz armatorul este cel ce poate fi ținut răspunzător de către posesorul conosamentului pentru eventualele pagube sau avarii produse mărfurilor.

Atunci când conosamentul este semnat de către un agent este foarte important ca acesta să menționeze clar în numele cui semnează pentru că altfel el poate fi ținut răspunzător pentru semnarea fără autorizare a conosamentului

20. Toți termenii și condițiile, libertățile și excepțiile din contractul de navlosire datat așa cum este înscris pe pe fața conosamentului, inclusiv Clauza de legislație și arbitraj, sunt incorporate în prezentul conosament.

Derularea operațiunilor de transport maritim în comerțul internațional

În majoritatea conosamentelor pe verso sunt înscrise condițiile de transport, acestora trebuie să li se acorde aceeași atenție ca și informațiilor înscrise pe fața conosamentului. Ori de câte ori se solicită sau se transmite o copie după conosament ea trebuie să conțină ambele pagini, al căror conținut trebuie studiat cu foarte mare atenție de către comandant și de către armator înainte semnarea conosamentului. Aceasta este clauza de incorporare cea mai cuprinzătoare și pe care armatorul trebuie să o folosească ori de câte ori dorește să încorporeze în conosament termenii și condițiile, libertățile și excepțiile înscrise în contractul de navlosire. În ciuda formulării acestei clauze, ce prevede că "toți termenii și condițiile, libertățile și excepțiile din contractul de navlosire..." sunt încorporați în conosament trebuie menționat că se vor considera încorporați în conosament doar acei termeni ce au sens în contextul conosamentului și care nu contrazic termenii din conosament.

21. Clauza Paramount

- a) Regulile de la Haga conținute în Convenția internațională pentru unificarea anumitor reguli cu privire la conosamente, datată Bussels, 25 August 1924, așa cum au fost ele încorporate în legislația națională din țara în care se efectuează încărcarea mărfii, se vor aplica prezentului conosament. Când acestea nu sunt încorporate în țara din care se efectuează încărcarea se va aplica legislația corespondentă din țara de destinație a mărfii, iar în situația în care nici una din țări nu a încorporat aceste reguli, se vor aplica termenii din convenția.*
- b) Transporturi supuse Regulilor Haga-Visby. În acele transporturi în care Convenția Internațională de la Brussels din 1924 modificată și completată prin Protocolul semnat la Brussels la 23 februarie 1968 – Regulile Haga-Visby – se aplică în mod obligatoriu, prevederile acestor Regulii se vor aplica acestui conosament.*
- c) Cărașul nu va fi în nici o situație responsabil pentru pierderea sau avariarea mărfurilor, indiferent cum s-au produs acestea, înainte de încărcarea în navă și după descărcarea din navă sau pe perioada în care marfa se află în grija altui căraș și nici pentru mărfurile încărcate pe punte sau pentru animalele vii.*

Primele două articole reprezintă mecanismul prin care Regulile de la Haga sau Regulile Haga-Visby guvernează transportul mărfurilor înscrise în conosament. Alineatul 3 încearcă să limiteze răspunderea cărașului astfel încât acesta să nu fie responsabil pentru pierderea sau avariarea mărfurilor înainte de încărcare și după descărcare, pentru transportul mărfurilor pe punte sau transportul animalelor vii. Trebuie menționat că în ceea ce privește transportul mărfurilor pe punte armatorul își poate exclude răspunderea doar în cazul în care încărcarea pe punte s-a făcut cu acordul încărcătorului sau pe baza existenței unui obicei prin care mărfurile se transportă în mod uzual pe munte și dacă în conosament se menționează clar că mărfurile au fost încărcate pe punte. Dacă aceste condiții nu

sunt îndeplinite simultan cărașul va fi răspunzător pentru orice avarie a mărfurilor încărcate pe punte și de asemenea poate pierde protecția oferită de cluburile P&I.

Surse de informații pentru completarea conosamentului

Încărcătorul

Deoarece încărcătorul este cel care solicită conosamentul el este cel care furnizează cele mai multe din informațiile ce se înscriu în conosament. El furnizează comandantului, în scris, numărul de colete sau bucăți, cantitatea sau greutatea mărfurilor. Pe lângă aceasta el trebuie să se asigure că mărfurile au marcajul corespunzător pentru a putea fi identificate. Aceste obligații derivă din Regulile de la Haga, Regulile Haga-Visby și Regulile de la Hamburg, iar dacă nici una dintre aceste Reguli nu se aplică, comandantul este îndreptățit să solicite aceste informații.

În situația în care comandantul navei nu are suficiente mijloace pentru a verifica numărul de colete, legături sau bucăți, cantitatea sau greutatea mărfii sau dacă are suficiente motive pentru a presupune că informațiile furnizate de încărcător nu sunt în concordanță cu marfa ce s-a încărcat atunci comandantul nu este obligat să înscrie în conosament informațiile pe care i le-a furnizat încărcătorul.

În conformitate cu INCOTERMS 1990, încărcătorul are obligația de a marca mărfurile, în situația în care nu apare nici un marcaj pe ordinul de imbarco comandantul ar putea înscrie în conosament faptul că nu există nici un marcaj.

Informațiile pe care le solicită încărcătorul a fi înscrise în conosament sunt determinate de condițiile impuse de cumpărător prin scrisoarea de credit sau acreditivul documentar. Pe baza acestor condiții încărcătorul întocmește Nota de Comandă a Conosamentului (NCC) pe care o transmite agentului navei sau unui agent propriu din portul de încărcare.

Raporul de inspecție a mărfii

Armatorul sau Clubul P&I pot decide că este necesar a angaja un surveyor care să supravegheze operațiunile de încărcare deoarece acesta este familiarizat cu limbajul tehnic ce trebuie utilizat pentru a descrie corect marfa încărcată și care este familiarizat cu practicile din portul respectiv. Orice sugestie făcută comandantului de către surveyor cu privire la remărcile ce trebuie înscrise în conosament trebuie acceptată și remărcile trebuie înscrise în conosament și ordinul de imbarco iar dacă acestea sunt foarte numeroase prin atașarea unei anexe la conosament și ordinul de imbarco. Un mare număr de cluburi P&I îi încurajează pe armatori să nomineze un surveyor ori de câte ori nava încarcă produse siderurgice.

Pe lângă surveyor-ul nominat de armator sau de clubul P&I pot exista situații în care cumpărătorul își numinează un surveyor care să inspecteze marfa înainte de încărcare. Dacă acesta face recomandări cu privire la modul în care

Derularea operațiunilor de transport maritim în comerțul internațional

marfa trebuie descrisă în conosament și dacă comandantul nu este convins de acuratețea, veridicitatea sau scopul acestora comandantul trebuie să contacteze imediat corespondentul local al clubului P&I. În lipsa unor sfaturi competente comandantul trebuie să descrie marfa în termeni generici, fără a face precizări cu privire la calitatea mărfii.

Certificatul de origine/ calitate

Pe lângă conosament, cumpărătorul are și alte surse de informații cu privire la originea, calitatea sau cantitatea. Contractul de vânzare-cumpărare poate conține prevederi prin care vânzătorul este obligat să prezinte un certificat de origine sau/și un certificat de calitate eliberate de o organizație independentă. Aceste documente nu ajung de obicei în posesia comandantului, însă ele sunt menționate aici pentru a arăta că pe lângă conosament, care descrie marfa din punct de vedere al stării și condiției aparente și al greutății, există și alte documente ce descriu marfa. Pot exista situații în care aceste firme ce eliberează certificatele de calitate încercă, la insistențele vânzătorului, să-l convingă pe comandant să înscrie în conosament informații mai detaliate, și probabil mai favorabile încărcătorului, despre starea și condiția mărfii.

Raportele de determinare a cantității de marfă

În cazul în care navele încarcă mărfuri în vrac, cantitatea de marfă este determinată, de cele mai multe ori, pe baza citirii pescajelor navei înainte de începerea și după terminarea operațiunilor de încărcare, în cazul mărfurilor solide în vrac, și pe baza citirii ulajelor în cazul mărfurilor lichide în vrac.

În cazul în care diferența dintre calculele efectuate la bord și cele efectuate de surveyor-ul încărcătorului nu poate fi explicată de imprecizia practică a metodei de determinare a cantității de marfă comandantul are dreptul de a refuza semnarea conosamentului.

Este indicat a se folosi metoda de determinare cantității de marfă prin metoda pescajelor și în situația în care nava nu încarcă mărfuri în vrac deoarece se poate astfel verifica veridicitatea informațiilor furnizate de încărcător.

Ordinul de imbargo (Mate's receipt)

După ce mărfurile sunt încărcate la bord încărcătorul primește un document ce confirmă acest lucru. Acest document este cunoscut sub numele de ordin de imbargo și el este în mod uzual semnat de către căpitanul secund al navei, însă el poate fi semnat și de un alt prepus al armatorului.

Ordinul de imbargo este o dovadă la prima vedere că mărfurile au fost încărcate la bord în starea și condiția aparentă și în cantitatea înscrisă în acest document. Pe lângă cantitatea de marfă încărcată și starea și condiția aparentă a mărfurilor acesta mai conține: numele încărcătorului, portul de încărcare, portul

de descărcare, descrierea completă a mărfii și orice alte informații relevante pentru a identifica marfa.

Este foarte important ca ordinul de imbargo să descrie cu cât mai mare acuratețe marfa deoarece el reprezintă documentul ce se emite imediat după terminarea încărcării și conține informații referitoare la locul și data încărcării, starea și condiția aparentă, natura și cantitatea mărfurilor. Ordinul de imbargo este important și pentru că în anumite împrejurări comandantul poate autoriza navlositorul sau un agent al acestuia să emită conosamente în numele său în strictă conformitate cu acesta. Dacă navlositorul sau agentul acestuia emit conosamente ce nu sunt în deplină concordanță cu ordinul de imbargo, armatorul este îndreptățit la o compensare, de la persoana care a semnat conosamentul, pentru pagubele pe care le poate suferi datorită acestui fapt.

Tipuri de conosamente diferite în funcție de modul de transmitere a proprietății conosamentului

Conosamentul nominativ

Acest tip de conosament se eliberează în favoarea unei persoane nominată expres în acest document, ca fiind singura îndreptățită să solicite armatorului să-i predea mărfurile înscrise, în cantitatea indicată. Un asemenea tip de conosament se transferă mai greu în timpul executării transportului, întrucât persoana înscrisă în acest document trebuie să întocmească un act de cesiune, pe care apoi să-l notifice comandantului navei, acesta neavând dreptul să elibereze marfa decât persoanei nominate. Pentru a mări operativitatea transferului proprietății și la acest tip de conosament și deci pentru a facilita negocierea în majoritatea statelor, prin analogie cu principiile dreptului cambial, conosamentul este socotit prin el însuși un titlu la ordin, deci transmisibil prin gir.

Conosamentul nominativ are însă avantajul că în caz de pierdere, ratacire sau sustragere a originalului, persoana care îl deține nu poate intra în posesia mărfurilor.

Conosamentul la ordin

Acest tip de conosament este emis la ordinul unei anumite persoane (fie al destinatarului mărfurilor, fie incarcatorului, fie al unei banci), care apoi poate andosa conosamentul unei alte persoane. Prin aceasta andosare aceasta persoana devine proprietarul de drept al mărfii și poate dispune de ea. Modul de transmitere al conosamentului la ordin este asemănător cu cel al transmiterii cambiiilor. Dacă posesorul dorește să transfere proprietatea unei alte persoane, atunci înscrie și semnează ordinul de transmitere a conosamentului.

Dacă posesorul vrea să transmită conosamentul, el scrie și semnează pe verso documentului ordinul de transmitere. Andosarea se poate face "în plin" (indorsement in full) atunci când se numește persoana careia i se transmite conosamentul și "în alb" (indorsement in blank) atunci când nu se indică persoana

Derularea operațiunilor de transport maritim în comerțul internațional

careia i se transmite conosamentul. Cel care cedează dreptul de proprietate asupra conosamentului de numeste girant (indorser), iar persoana nominată se numeste girator (indorsee). Un conosament andosat "în alb" circula întocmai ca un titlu la purtător, posesorul conosamentului poate oricând să completeze spațiul gol cu numele persoanei care are dreptul să îl utilizeze, adică să primească marfurile.

Spre deosebire de girul unei cambii, cei care girează un conosament nu se obligă personal - nu sunt garanți; totuși întocmai ca și în cazul cambiiilor, pentru ca posesorul conosamentului să poată valorifica drepturile rezultând din acest document, el trebuia să se legitimeze printr-un șir neîntrerupt de giruri, începând cu persoana identificată ca beneficiară a conosamentului și ajungând până la acela care prezintă conosamentul la descărcarea marfurilor. La scarare, comandantul este obligat să verifice dacă șirul girurilor nu este întrerupt, dar nu și autenticitatea semnăturilor celor care figurează ca garanți.

c) Conosamentul la purtător

Conosamentul este la purtător cînd pe el sînt înscrise cuvintele "la purtător" (to bearer). Un astfel de titlu este prin excelență negociabil, dar utilizarea lui prezintă și un considerabil pericol, deoarece, prin natura lui, conosamentul la purtător îndreptățește pe oricare posesor să reclame marfa, iar comandantul este obligat să predea marfa posesorului acestuia.

Un conosament poate fi la ordin, dar ordinul să fie dat în alb, adică să nu se indice persoana la care s-a emis conosamentul. Trebuie precizat că, prin lăsarea ordinului în alb, titlul nu devine la purtător, deoarece posesorul poate oricând să-l completeze cu numele lui sau cu numele altei persoane.

Conosamentul la purtător prezintă însă dezavantajul că oricine a intrat în posesia conosamentului, indiferent pe ce cale, pierdere sau sustragere, poate intra în posesia marfii întrucît comandantul navei nu este obligat să constate dacă posesorul conosamentului este cel legal sau nu. Din acest motiv, în majoritatea cazurilor conosamentele sînt fie nominative, fie la ordin.

Tipuri de conosamente diferite din punct de vedere al momentului încărcării pe navă

Conosamentul "încărcat la bord" (shipped on board)

Acest tip de conosament indică faptul că marfa a fost încărcată la bordul navei. În majoritatea contractelor de vânzare-cumpărare și în acreditive se solicită ca document de plată un conosament care să aibă înscrisă mențiunea "încărcat la bord" deoarece cumpărătorul are siguranța că marfa înscrisă în conosament a fost încărcată și este practic în curs de deplasare către portul de destinație.

Conosamentul "încărcat la bord" se eliberează pe baza ordinului de înbarco (Mate's Receipt) semnat de către capitanul secund.

Conosamentul "primit spre încărcare" (received for shipment)

Se intimpla destul de des ca marfa sa fie predata carausului inainte de incarcarea pe nava. In acest caz, carausul elibereaza un conosament cu mentiunea "primit spre incarcare" pentru marfuri care nu sint incarcate, dar care sint preluate de carus pe raspunderea sa. Acest document reprezinta o obligatie ferma de a transporta marfurile nominate, in cantitatea descrisa, in portul de destinatie nominat si de a le preda destinatarului.

Acest tip de conosament se foloseste mai ales la transportul marfurilor cu nave de linie. Conosamentele de acest tip sint admise in practica bancara ca documente negociabile, daca acest lucru nu se interzice in mod expres sau daca se solicita prin contract sau credite documentare conosamentul "incarcat la bord".

Tipuri de conosamente diferite din punct de vedere al continuitatii transportului

Conosmentul fara transbordare

In cazul transporturilor directe, respectiv cu acelasi mijloc de transport in portul de incarcare pina la portul de destinatie, se elibereaza un conosament fara transbordare. Aceasta precizare se face, de regula atunci cind transportul se poate executa si in mod indirect, cu transbordare printr-un port intermediar. Acest conosament este preferat atit din punct de veder al conservarii calitatiisi cantitatii marfii, cit si din punct de vedere al dutei transportului.

Conosament cu transbordare

Pentru partizile mici de marfa, fiind neeconomic a angaja inreaga capacitate a unui mijloc de transport din portul de incarcare pina la portul de descarcare, transportul se efectueaza cu transbordare intr-un port intermediar in care exista un flux mai mare de transport.

In asemenea situatii se elibereaza un conosament care mentioneaza ca sint permise transbordarile, conosament ce se accepta de banci spre negociere, in afara de cazul in care acest lucru este interzis expres.

Tipuri de consamente diferite din punct de vedere al persoanei care le elibereaza

a) Conosamente eliberate de carausi

De regula, carausii elibereaza conosamente prin comandantii navelor. Capitanul secund supravegheaza incarcarea marfurilor si emite o dovada numita ordin de imbarco, care atesta cantitatea de marfa incarcata sau preluata in custodie pentru a fi incarcata ulterior.

Ordinul de imbarco nu este un titlu reprezentativ, ci numai documentul preliminar in baza caruia se elibereaza conosamentul.

Conosamente eliberate de agentii carausului

Derularea operațiunilor de transport maritim în comerțul internațional

În unele porturi carausii au reprezentanți diferiți, agenți de încărcare sau case de expediții care preiau marfa de la încărcător eliberând în schimb conosamente în numele caraului pe care îl reprezintă. În cazul acestor conosamente carausii poartă aceeași răspundere ca și atunci când le-ar fi eliberat ei înșiși.

Conosamente eliberate de operatorii multimodali și case de expediție internațională

Conosamentele eliberate de operatorii multimodali sau de case de expediție internațională acoperă întreg lanțul de transport, respectiv distanța totală din poartă în poartă. Aceste conosamente sunt eliberate fie în nume propriu, fie în numele unor armatori.

În cazul în care este eliberat în nume propriu, acesta trebuie să fie un conosament aprobat de FIATA (Asociația Internațională a Tranzitarilor și Asimilatilor Aceștoră), iar casa de expediție respectivă să fie membră FIATA. Acest tip de conosament se numește "FIATA Bill of Lading". Numai acest gen de conosamente este negociabil, conosamentele eliberate de casele de expediții care nu sunt membrii FIATA, așa numitele "House Bill of Lading", nu pot fi negociate decât dacă acest lucru se prevede expres în acreditiv.

Tipuri de conosamente diferite în funcție de modul de realizare a transportului maritim

Conosamente convenționale

Marfurile de masă (materii prime, materiale sau marfuri care de regulă se transportă în vrac și în cantități mari) se transportă cu nave exploatate în sistemul "Tramp". Pretul de transport cu navele "tramp" fiind mult mai mic, marfa poate fi încărcată în nave de mare capacitate. De regulă, la transportul "tramp" se încheie contracte de navlosire și se eliberează conosamente.

Pentru acest sistem de transport se eliberează conosamente convenționale, în care se reiau total sau parțial clauzele convenite anticipat prin contractul de navlosire.

Conosamente de linie

Marfurile generale, în partizi mici, se transportă de regulă cu nave de linie. Liniile de navigație își stabilesc anumite condiții pe care le publică și le înscriu pe verso-ul conosamentelor. Condițiile de eliberare a conosamentelor și clauzele conosamentului se modifică mai greu, iar uneori chiar nu se pot modifica, decât la conosamentele convenționale.

Tipuri de conosamente diferite din punct de vedere al rutei și distanței de transport acoperite

Conosamentul oceanic sau maritim (Ocean / Marine Bill of Lading)

Acest tip de conosament acopera transportul dintr-un port maritim de incarcare pina la portul de descarcare.

Conosamenul direct (Through Bill of Lading)

Odata cu dezvoltarea transportului din poarta in poarta, mai ales in cazul transportului containeizat, se utilizeaza conosamente directe. Un conosament direct este un conosament care acopera intrega distanta de transport, respectiv distanta de la locul de incarcare, indiferent de modalitatea de transport si mijlocul de transport folosit, pina la locul de livrare destinatarului final.

Pentru incarcator acest tip de conosament este foarte avantajos, intrucit el nu cunoaste decit un singur caraus, respectiv carausul principal care raspunde de transport si de predarea marfii la destinatarul final. Ceilalti participanti la lantul de transport elibereaza conosamente sau alte documente de transport, insa raspund numai in portiunea din lantul de transport pe care s-a executat transportul.

Acest tip de conosament a fost utilizat inca din secolul al XIX-lea si este utilizat in special atunci cind exista mai mult de un caraus maritim, dar este utilizat uneori si atunci cind se utilizeaza mai multe tipuri de mijloace de transport. Atunci cind este utilizat in aceasta ultima varianta se poate identifica cu conosamentul utilizat in transportul combinat sau multimodal. Problema cea mai importanta este aceea a angajarii responsabilitatii emitentului pentru intreaga durata a transportului sau doar pentru partea din lantul de transport efectuata de el.

Modul de semnare si eliberare a conosamentelor

Conosamentul este in general intocmit de catre agentul navei in conformitate cu indicatiile transmise de catre incarcator sau de agentul incarcatorului prin "Nota de comanda pentru conosament", in care se mentioneaza tipul de conosament utilizat si toate informatiile necesare a fi inscrise in conosament.

Dupa intocmirea conosamentului pe baza ordinului de incarcare semnat capitanul secund al navei si notei de comanda transmisa de catre incarcator acesta este prezentat comandantului spre semnare in numarul de exemplare originale inscrise pe conosament. Conosamentul poate fi semnat de catre caraus sau de catre o persoana imputernicita de acesta. In majoritatea cazurilor, conosamentul este semnat de comandantul navei care transporta marfurile. In aceasta situatie se considera ca respectivul conosament a fost semnat in numele carausului.

Semnatura depusa pe conosament poate fi de mina, aplicata prin parafare sau prin stampilare si aplicata prin orice mijloace mecanice sau electronice putindu-se prezenta ca simbol, cu conditia ca aceste forme sa nu fie interzise de legile tarii unde se emite conosamentul. Daca timpul nu ii permite comandantului sa semneze el insusi conosamentul atunci acesta il instructioneaza pe agent,

Derularea operațiunilor de transport maritim în comerțul internațional

printr-o scrisoare, sa semneze in numele lui dar numai in stricta concordanta cu ordinul de imbargo

Odata intocmit si semnat, conosamentul se preda incarcatorului sau agentului acestuia in numarul de exemplare originale si copii necesare (de regula, conosamentul se intocmeste in trei exemplare originale si in 10-15 copii nenegociabile). Uneori, numarul copiilor nenegociabile este foarte mare . Aceste copii sint folosite astfel :

- 2-3 copii incarcatorului;
- 2-3 copii destinatarului;
- 1-2 copii agentului navei din portul de incarcare ;
- 1-2 copii pentru agentul navei din portul de descarcare;
- 1 copie pentru necesitatile armatorului;
- 1-2 copii se expediaza destinatarului;
- 2-3 copii se depun la banca incarcatorului care poate trimite o

copie

- si la banca care va onora conosamentul original;
- 1 copie se expediaza societatii de asigurare ;

Încărcatorul va depune în banca conosamentul primit pentru a incasa contra-valuarea marfurilor expediate si trimite 1-2 copii la destinatarul marfii pentru pregatirea operatiunilor de descarcare din portul de destinatie .

Posesorul conosamentului direct, sau prin agentul sau , va prezenta in portul de descarcare conosamentul pentu a prelua marfurile transportate de nava.

Livrarea mărfurilor

Conosamentul este adesea considerat ca un titlu de credit reprezentativ al mărfurilor, iar modalitatea în care acesta se transferă este determinată de contractul de vânzare cumpărare. Totuși, dacă părțile contractante solicită eliberarea unui conosament ei îl vor utiliza pe acesta ca pe simbol tangibil al dreptului de proprietate asupra mărfurilor sau și mai exact al dreptului de a primi mărfurile la destinație.

Comandantul navei trebuie să livreze mărfurile, în portul de destinație, persoanei ce posedă conosamentul. Cărașul poate livra mărfurile unui posesor al conosamentului la purtător, dar dacă este vorba de un conosament cu un primitor nominat sau conosamentul a fost andosat în favoarea unui alt primitor, persoana ce solicită livrarea mărfurilor trebuie furnizeze cărașului o dovadă că reprezintă persoana identificată în conosament. Deoarece conosamentul este de obicei prezentat prin intermediul agentului armatorului sau al navlositorului de time charter care sunt familiari cu firmele ce acționează în portul de descărcare și ca urmare comandantul trebuie să se insiste pentru a obține o astfel de dovadă dacă are motive să creadă că s-a comis o fraudă, că s-a furat conosamentul, că persoana respectivă nu este îndreptățită să primească mărfurile sau dacă a fost înștiințat că mărfurile sunt solicitate de către o altă persoană.

Următoarele probleme pot să apară în legătură cu livrarea mărfurilor:

- conosamentul nu este disponibil în portul de descărcare
- livrarea mărfurilor este solicitată într-un port ce nu este portul de descărcare menționat în conosament

Livrarea mărfurilor fără prezentarea conosamentului

Livrarea mărfurilor unei persoane care nu posedă conosamentul este o încălcare a contractului evidențiat prin conosament și posesorul conosamentului poate solicita despăgubiri de la armator pentru aceasta. O astfel de livrare este de asemenea o încălcare a drepturilor proprietarului mărfii și proprietarul mărfurilor poate acționa împotriva armatorului pentru încălcarea acestor drepturi, însă proprietarul mărfurilor poate acționa și împotriva persoanei care a solicitat marfa fără a avea acest drept. În mod similar livrarea mărfurilor în alt port decât portul de descărcare menționat în conosament constituie în același timp o deviere pe baza contractului de transport și o încălcare a drepturilor proprietarului mărfurilor dacă acordul de schimbare a portului de destinație nu este însoțit de predarea către armator a tuturor conosamentelor originale.

În absența unor instrucțiuni clare de la armator sau de la reprezentantul clubului P&I comandantul trebuie să aibă în vedere următoarele aspecte:

- faptul că nu există conosamentul original la descărcare nu este problema comandantului, acesta fiind un aspect ce trebuie rezolvat de vânzătorul și cumpărătorul mărfii
- comandantul nu trebuie să accepte să livreze mărfurile în schimbul unei scrisori de garanție dacă nu este expres instrucionat de armator în acest sens. Comandantul nu are autoritatea de a modifica termenii contractului în acest fel (să livreze mărfurile fără prezentarea conosamentului original)
- întârzierea navei în timp ce așteaptă prezentarea conosamentului original este în contul navlositorului și chiar dacă navlositorul îl amenință pe comandant că va suporta cheltuielile generate de întârzierea navei, această amenințare nu trebuie să justifice livrarea mărfii fără prezentarea conosamentului sau în alt port decât cel menționat în conosament
- livrarea mărfurilor fără prezentarea conosamentului original sau în alt port decât cel menționat în conosament este echivalentă cu anularea asigurării P&I a armatorului și ca urmare armatorul nu mai este protejat împotriva consecințelor unei astfel de livrări
- în anumite țări marfa poate fi descărcată (în portul de descărcare nominat în conosament) și lăsată în custodia autorităților portuare sau pusă într-un depozit sub controlul legal al comandantului până la prezentarea conosamentelor originale. Comandantul trebuie să investigheze această posibilitate prin intermediul corespondentului local al Clubului P&I.

Scrisori de garanție

Derularea operațiunilor de transport maritim în comerțul internațional

Spre deosebire de procedura de eliberare a conosamentelor curate în schimbul unei scrisori de garanție care este considerată frauduloasă, procedura de livrarea a mărfurilor în alt port de descărcare decât cel menționat în conosament sau de livrare a mărfurilor fără prezentarea conosamentelor în schimbul unei scrisori de garanție nu este considerată greșită și de asemenea este una uzuală. Aceasta este o decizie comercială pe care armatorul trebuie s-o ia punând în balanță pe de o parte faptul că prin aceasta el satisface dorința navlositorului sau primitorului și nava nava nu este întârziată iar pe de altă parte faptul că își poate pierde asigurarea P&I și riscul ca marfa să fie vândută de 2 ori.

Există o serie de scrisori de garanție standard pentru aceste situații și pe acestea există de obicei o rubrică pentru ca acestea să fie contrasemnate de o bancă. Băncile sunt rareori dispuse să semneze scrisori de garanție fără ca acestea să menționeze o sumă maximă și de aceea aceste scrisori sunt acceptate fără a fi contrasemnate de către bănci. Alternativ se poate menționa o limită (de exemplu 150% din valoarea mărfurilor) și aceasta este suma pentru care banca își asumă responsabilitatea. Aceasta este de asemenea o decizie comercială pe care trebuie să o ia armatorul.

Livrarea mărfurilor în schimbul unor copii ale conosamentelor originale

Uneori comandantului i se cere să livreze mărfurile în schimbul prezentării unor copii ale conosamentelor, însă acesta trebuie să refuze acest lucru dacă nu este instrucionat în scris de către armator să accepte un astfel de copie a conosamentului. Regula generală este cea că livrarea mărfurilor trebuie să fie făcută doar în schimbul prezentării unui original al conosamentului.

Situația în care sunt emise mai multe originale ale conosamentului

Așa cum a fost deja menționat conosamentul este adesea emis în seturi de 3 sau 4 exemplare originale și pe față conosamentului este înscris numărul de exemplare originale în care este emis conosamentul. De asemenea pe față conosamentului este uzual menționat faptul că livrarea mărfurilor se face în schimbul prezentării unui exemplar original și în același timp celelalte exemplare originale sunt considerate nule și fără valoare.

Reținerea unui exemplar original al conosamentului

Comandantul trebuie să rețină la bord exemplarul original în schimbul căruia marfa a fost livrată. Nu este nevoie ca acesta să fie reținut de primitorul mărfii deoarece din punct de vedere al dovedirii contractului de transport o copie a acestuia este suficientă, din punct de vedere al faptului că el reprezintă un titlu reprezentativ al mărfurilor această funcție se încheie odată cu livrarea mărfurilor, iar din punct de vedere al funcției conosamentului ca dovadă a livrării mărfurilor este normal ca acesta să rămână la comandant după ce mărfurile au fost livrate.

Totuși, uneori exemplarele originale sunt solicitate de către autoritățile locale sau de către autoritățile vamale și în astfel de împrejurări comandantul trebuie să se asigure că lui sau agentului navei îi este permis să vadă un exemplar original și să rețină o copie (față, verso) a acestui conosament pe care reprezentantul primitivului să scrie următoarea expresie "this is certified to be a true copy of this original bill of lading which is now accomplished"

Situația în care mai multe persoane solicită livrarea mărfurilor

O astfel de situație poate să apară în următoarele condiții:

1. conosamentul original nu este disponibil la destinație
2. s-au emis mai multe seturi de conosamente și toate sau o parte din ele nefiind autorizate
3. exemplarele originale ale unui singur set au ajuns în posesia mai multor persoane
4. încărcătorul îl informează pe căraș că nu a încasat contravaloarea mărfurilor și că într-un fel sau altul conosamentele au ajuns în posesia primitivului

Fiecare din situațiile prezentate anterior îl pun pe comandant și pe armator într-o poziție foarte dificilă, ei fiind acum informați că unul sau mai multe conosamente nu sunt autorizate sau că unul sau mai multe conosamente au ajuns în posesia unor persoane în circumstanțe în care nu s-a intenționat transferul dreptului de a solicita mărfurile.

Aceste situații dau naștere unor raporturi juridice complexe și pot conduce la negocierea unor soluții comerciale complexe. În ceea ce-l privește pe comandant acesta trebuie să procedeze ca în situația în care nu există conosament original.

Schimbarea destinației navei în timpul voiajului

Uneori comandantului i se cere să schimbe destinația mărfurilor în timpul voiajului și să procedeze către alt port de descărcare decât cel menționat în conosament. Comandantul nu are autoritatea de a modifica termenii contractului de transport în acest fel și ca urmare trebuie să solicite instrucțiuni de la armator iar acesta poate alege să accepte o scrisoare de garanție pentru a accepta modificarea destinației mărfurilor.