

## Capitolul I

### *Documente de transport utilizate în transporturile maritime internaționale*

#### § 1. Conosamentul

Jurisprudența a stabilit faptul că în practica comercială modernă, conosamentul este „unul dintre pilonii comerțului internațional, oferind creditul necesar pentru finanțarea comerțului internațional. Principalele caracteristici ale conosamentului modern sunt tripartite. Acesta funcționează ca: (a) o dovadă de primire din partea transportatorului care confirmă expedierea mărfurilor pe o anumită navă pentru a fi transportate către o anumită destinație; (b) un rezumat al clauzelor contractului de transport, care, de obicei, a fost încheiat înainte de semnarea documentului; (c) un titlu de proprietate asupra mărfurilor care permite destinatarului să preia mărfurile la destinație sau să dispună de ele prin andosarea și livrarea conosamentului”<sup>1</sup>. De regulă, conosamentul este completat de expeditor (shipper) sau de un agent de expediție (forwarding agent), este emis și semnat de un reprezentant al transportatorului, de exemplu comandantul navei sau agentul proprietarului<sup>2</sup>. Pe partea anterioară a conosamentelor se află casete sau spații în care sunt introduse toate informațiile necesare pentru identificarea mărfurilor, a voiajului, a numelor și adreselor persoanelor interesate de mărfuri și, eventual, alte detalii, cum ar fi navlul. Partea din spate a conosamentelor emise în temeiul unui contract de navlosire conține, de obicei, o referință la contractul de navlosire, împreună cu un număr mic de clauze mai importante, cum ar fi clauza Paramount (Paramount clause), clauza de Avarie generală (General average clause), clauza de transport a mărfurilor pe punte (Deck cargo clause), demise clause, clauza referitoare la abaterea de la ruta planificată (Deviation clause), clauza referitoare la contrastalii (Demurrage clause), clauza referitoare la dreptul de retenție asupra mărfurilor (Lien clause), clauza privind soluționarea litigiilor (Litigation clause), clauza care prevede ca proprietarul navei are dreptul să recupereze în avaria generală și în cazul în care prejudiciul este cauzat de navigația în mod neglijent (New Jason clause), clauza referitoare la mărfurile opționale adică mărfurile care sunt destinate unuia dintre porturile de descărcare ale navei, acesta nefiind cunoscut exact în momentul încărcării mărfurilor. (Optional cargo clause), clauza referitoare la războaie, greve, gheață (War, strikes, ice clause)<sup>3</sup>.

Conosamentul poate încorpora în mod expres clauze dintr-un alt document, contractul de navlosire, prin utilizarea unor cuvinte de încorporare pe partea sa anterioară<sup>4</sup>. În acest caz, contractul de navlosire și conosamentul rămân două contracte diferite<sup>5</sup>.

Conosamentele se împart în două categorii distincte conosamentele negociabile și conosamentele nenegotiabile.

---

<sup>1</sup> *Jl MacWilliam Company Inc v. Mediterranean Shipping Company SA* [2005] UKHL 11 (16 February 2005) <https://www.bailii.org/uk/cases/UKHL/2005/11.html>.

<sup>2</sup> Evi Plomaritou, Anthony Papadopoulos, *Shipbroking and Chartering Practice*, 8th Edition, 2019, Informa Law from Routledge.

<sup>3</sup> Peter Brodie, *Commercial Shipping Handbook*, Informa Law from Routledge, 2013, pp. 22-24.

<sup>4</sup> Simon Baughen, *Shipping Law*, Eighth edition, Routledge, 2023, p. 9.

<sup>5</sup> *Idem*.

Un conosament la ordin este un document negociabil, emis la ordinul unei persoane, de regulă cumpărătorul sau o bancă, și sunt transferabile prin andosare (sau livrare) în cursul voiajului<sup>1</sup>. Scrisoarea de trăsură (Seawaybill) este un document alternativ fără a fi un conosament și care este folosit în transportul multimodal și transportul containerizat<sup>2</sup>. Este folosit în practica comercială maritimă internațională de transportatorii care preferă să descarce mărfurile înainte de sosirea conosamentelor<sup>3</sup>. Seawaybill este o chitanță pentru mărfuri care încorporează termenii contractului de transport într-un document nenegociabil care prevede livrarea mărfurilor către un destinatar desemnat și care nu trebuie să fie prezentat pentru a indica livrarea<sup>4</sup>. Genwaybill 2016 emis sub auspiciile BIMCO, este unul din cele mai folosite documente de transport nenegociabile<sup>5</sup>. Straight bill of lading este un conosament emis unui destinatar numit și care omite cuvintele negociabil sau la ordin pe partea anterioară a documentului<sup>6</sup>. Straight bill of lading sunt folosite în practica maritimă comercială internațională în cazul în care nu sunt necesare conosamente negociabile<sup>7</sup>. Se pot folosi în cazul în care destinatarul nu intenționează să revândă mărfurile sau nu are nevoie de credit bancar pentru transferuri interne în cadrul companiilor multinaționale în care conosamente de casă (House bill) sunt emise de un transportator comun care nu operează nave (NVOCC) și există tranzacții comerciale între companii bine cunoscute între ele<sup>8</sup>. Through bill of lading este considerat ca un conosament port to port care permite substituirea și transbordarea mărfurilor, sau ca un document care face dovada existenței unui contract de transport în care cel puțin o etapă de transport este maritimă sau alternativ, ca un conosament prin intermediul căruia transportatorul organizează pre-transportul sau transportul efectiv în calitate de expeditor<sup>9</sup>. Combined Transport bill of lading se folosește în contractele de transport multimodale pentru transportul mărfurilor dintr-un punct interior dintr-un stat către un punct interior din alt stat<sup>10</sup>. Un astfel de contract implică o altă etapă de transport în afara de cea maritimă, de regulă, o etapă rutieră de transport a mărfurilor<sup>11</sup>.

Primul instrument care a introdus mijloacele de comunicare electronică în comerțul maritim internațional este CMI Rules on Electronic Bills of Lading<sup>12</sup>. A fost urmat de mai multe instrumente internaționale care creează cadrul legal pentru comerțul electronic maritim precum UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce 1996<sup>13</sup>. Acesta stabilește norme privind încheierea și valabilitatea contractelor încheiate prin mijloace electronice<sup>14</sup>. UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001)<sup>15</sup> UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001)

<sup>1</sup> Michiel Spanjaart, *Multimodal Transport Law*, Routledge Taylor & Francis Group, 2017, p. 32.

<sup>2</sup> Paul Todd, *Principles of carriage of goods by sea*, Routledge, 2015, p. 241.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 242.

<sup>4</sup> Eric Baskind, Greg Osborne, Lee Roach, *Commercial Law*, Oxford University Press, 2019, p. 509.

<sup>5</sup> Genwaybill 2016 <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/genwaybill-2016/>

<sup>6</sup> Stephen Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, Third Edition, Oxford University Press 2022, p. 76.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 77.

<sup>8</sup> *Idem*.

<sup>9</sup> Michiel Spanjaart, *op. cit.*, p. 34.

<sup>10</sup> Simon Baughen, *op. cit.*, p. 12.

<sup>11</sup> *Idem*.

<sup>12</sup> CMI Rules on Electronic Bills of Lading <https://comitemaritime.org/work/rules-for-electronic-billing-of-lading>.

<sup>13</sup> UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce (1996) [https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic\\_commerce](https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_commerce).

<sup>14</sup> *Idem*.

<sup>15</sup> UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) [https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic\\_signatures](https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_signatures).

se bazează pe principiile fundamentale comune tuturor textelor UNCITRAL referitoare la comerțul electronic, și anume nediscriminarea, neutralitatea tehnologică și echivalența funcțională<sup>1</sup>. UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) stabilește criteriile de fiabilitate tehnică pentru echivalența dintre semnăturile electronice și cele scrise de mână, precum și norme de conduită de bază care pot servi drept orientări pentru evaluarea obligațiilor și responsabilităților semnatarului, ale părții care se bazează pe semnătură și ale terților de încredere care intervin în procesul de semnare<sup>2</sup>. Regulile de la Rotterdam 2008 adaptează cadrul juridic existent permițând folosirea alternativă a documentelor de transport și a înregistrărilor electronice de transport. Regulile de la Rotterdam 2008 soluționează în plus, problema negociabilității înregistrărilor de transport electronic stabilind condițiile în care sistemele electronice pot replica respectiva funcție.

Bolero și essDocs sunt sisteme electronice care folosesc două mecanisme contractuale pentru a transfera drepturile în temeiul unui conosament electronic<sup>3</sup>. Novația este primul mecanism care are rolul de a facilita transferul drepturilor și a obligațiilor contractuale în temeiul contractului de transport. În baza sistemului Bolero, novația transmite clauzele contractului de transport de la persoana care deținea controlul către o nouă persoană, asigurând stabilirea unei relații contractuale între transportator și persoana care a fost de acord să preia livrarea<sup>4</sup>. Al doilea instrument este recunoașterea unui alt proprietar (attornment) *i.e.* recunoașterea faptului că o altă persoană decât cea care avea inițial în custodie mărfurile deține acum titlul de proprietate și are dreptul la livrarea acestora<sup>5</sup>. Un alt sistem electronic folosit este Digital Pin code. Esența sistemului care se bazează pe Digital Pin code presupune că atunci când o navă sosește în portul de descărcare, transportatorul notifică destinatarul desemnat sau partea notificată (un agent de expediție local care acționează în numele mandantului său)<sup>6</sup>. Agentul de expediție predă conosamentul original agentului navei și primește în schimb un cod PIN digital care dă acces la terminalul în care containerele au fost depozitate după descărcare<sup>7</sup>.

În timpul transportului maritim se folosesc și alte documente de o egală importanță. Ordinul de livrare (Ship's Delivery Order) este un document emis de transportator în temeiul căruia transportatorul se angajează față de o persoană numită în document să livreze mărfurile la care se referă documentul, respectivei persoane<sup>8</sup>. Ship's Delivery Order sunt emise după încărcarea mărfurilor unui expeditor (shipper) căruia i-a fost eliberat un singur conosament sau o singură scrisoare de trăsură (seawaybill) și care dorește să împartă unui număr de cumpărători un transport de marfă în vrac pentru vânzare în timp ce mărfurile sunt pe apă<sup>9</sup>. Ship's Delivery Order reproduce funcția posesorie a conosamentului<sup>10</sup>. Ordinul de embarco eliberat de secund (Mate's receipt) este un document care atestă față de expeditor sau altă parte, faptul că nava a

---

<sup>1</sup> *Idem.*

<sup>2</sup> *Idem.*

<sup>3</sup> Stephen Girvin and Nelson Ong, *Electronic Bills of Lading, Blockchain and distributed Ledger Technology (DLT)*, in Stephen Girvin and Vibe Ulfbeck (eds), *Maritime Organisation Management and Liability. A legal analysis of the new challenges in Maritime Industry*, Hart Publishing, 2022, p. 199.

<sup>4</sup> *Idem.*

<sup>5</sup> *Idem.*

<sup>6</sup> Michael Spanjaart, *Surrender, Release and Digital Pin Codes*, in Stephen Girvin and Vibe Ulfbeck (eds), *Maritime Organisation Management and Liability. A legal analysis of the new challenges in Maritime Industry*, Hart Publishing, 2022, p. 177.

<sup>7</sup> *Idem.*

<sup>8</sup> Eric Baskind, Greg Osborne, Lee Roach, *op. cit.*, p. 509.

<sup>9</sup> *Idem.*

<sup>10</sup> Simon Baughen, *op. cit.*, p. 12.

preluat mărfurile pentru transport<sup>1</sup>. Mate's receipt este emis înainte de eliberarea conosamentului și este schimbat cu acesta<sup>2</sup>. Lista completă a mărfurilor încărcate, astfel cum este alcătuită în baza conosamentului, formează Manifestul mărfurilor (Cargo manifest) eliberat de agentul portuar<sup>3</sup>. Reglementările vamale din majoritatea porturilor solicită cel puțin o copie a manifestului<sup>4</sup>.

## §2. Clauze contractuale folosite exclusiv în transportul maritim internațional sau transportul în apele interioare

### ○ §2.1. Clauza CIF (*cost insurance freight*)

Cost, insurance freight (CIF) este un acord internațional pentru transportul mărfurilor pe mare aplicabil exclusiv transportului pe calea apei în care vânzătorul plătește pentru asigurarea bunurilor și transportul acestora până în portul de destinație<sup>5</sup>.

#### § 2.1.1. Obligațiile vânzătorului

Vânzătorul trebuie să furnizeze bunurile și factura comercială în conformitate cu contractul de vânzare și orice altă dovadă de conformitate care poate fi cerută prin contract<sup>6</sup>. Vânzătorul trebuie să încheie sau să obțină un contract pentru transportul mărfurilor de la punctul de livrare convenit, dacă există, până la portul de destinație desemnat sau, dacă s-a convenit, orice punct din portul respectiv<sup>7</sup>.

Documentul de transport trebuie să acopere bunurile contractuale, să fie datat în perioada convenită pentru expediere, să permită cumpărătorului să revendice bunurile de la transportator în portul de destinație și, dacă nu s-a convenit altfel, să permită cumpărătorului să vândă bunurile în tranzit prin transferul documentului către un cumpărător ulterior sau prin notificare către transportator<sup>8</sup>. În cazul în care un astfel de document de transport este emis în formă negociabilă și în mai multe exemplare originale, cumpărătorului trebuie să i se prezinte un set complet de exemplare originale<sup>9</sup>. Dacă este cazul, vânzătorul trebuie să asiste cumpărătorul, la cererea, riscul și costul acestuia, în obținerea oricăror documente și/sau informații legate de toate formalitățile de tranzit/import, inclusiv cerințele de securitate și inspecția înainte de expediere, necesare în orice țară de tranzit sau în țara de import<sup>10</sup>.

Vânzătorul trebuie să livreze bunurile fie prin plasarea lor la bordul navei, fie prin procurarea bunurilor astfel livrate. În ambele cazuri, vânzătorul trebuie să livreze bunurile la

<sup>1</sup> Stephen Girvin, *op. cit.*, p. 49.

<sup>2</sup> *Idem*.

<sup>3</sup> Evi Plomaritou, Anthony Papadopoulos, *op. cit.*, p. 187.

<sup>4</sup> *Idem*.

<sup>5</sup> Investopedia <https://www.investopedia.com/terms/c/cif.asp>.

<sup>6</sup> A1 CIF International Chamber of Commerce INCOTERMS 2020 <https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules/incoterms-2020/>.

<sup>7</sup> *Ibidem* A4 CIF.

<sup>8</sup> *Ibidem* A6 CIF.

<sup>9</sup> *Idem*.

<sup>10</sup> *Ibidem* A7b CIF.

data convenită sau în termenul convenit și în modul obișnuit în port<sup>1</sup>. Vânzătorul trebuie să notifice cumpărătorului că bunurile au fost livrate<sup>2</sup>.

### § 2.1.2. Alocarea costurilor

Vânzătorul trebuie să suporte costurile operațiunilor de control, cum ar fi controlul calității, măsurarea, cântărirea, numărarea, care sunt necesare în scopul livrării bunurilor<sup>3</sup>. Vânzătorul trebuie, pe cheltuiala sa, să ambaleze bunurile, și să marcheze bunurile în mod corespunzător pentru transportul lor<sup>4</sup>. Fac excepție cazurile în care părțile au convenit asupra unor cerințe specifice de ambalare sau de marcarea sau transportul neambalat al tipului de bunuri vândute este uzual pentru anumite activități comerciale<sup>5</sup>.

Vânzătorul trebuie să suporte anumite cheltuieli care îi revin în temeiul contractului de transport: costurile de livrare a bunurilor până la momentul la care acestea au fost livrate la nava sau până la momentul la care sunt procurate; navlul și toate celelalte costuri derivate inclusiv costurile de încărcare a mărfurilor la bord și costurile de securitate legate de transport; orice taxe de descărcare în portul de descărcare convenit, care erau în sarcina vânzătorului în temeiul contractului de transport; costurile de tranzit care erau în sarcina vânzătorului în temeiul contractului de transport; costurile de asigurare; taxe, impozite și orice alte costuri legate de vămuirea la export; cumpărătorului toate costurile și cheltuielile aferente furnizării de asistență în obținerea de documente și informații<sup>6</sup>.

### §2.1.3. Transferul riscului

Vânzătorul suportă toate riscurile de pierdere sau deteriorare a bunurilor până când acestea au fost livrate<sup>7</sup>. În cazul în care cumpărătorul nu îndeplinește obligația de notificare (cu privire la momentul expedierii bunurilor și/sau punctul de primire a bunurilor în portul de destinație desemnat), acesta suportă toate riscurile de pierdere sau deteriorare a bunurilor de la data convenită sau de la sfârșitul perioadei convenite pentru expediere, cu condiția ca bunurile să fi fost identificate în mod clar ca bunuri contractuale<sup>8</sup>. Cumpărătorul suportă toate riscurile de pierdere sau deteriorare a bunurilor din momentul în care acestea au fost livrate<sup>9</sup>.

### §2.1.4. Contractul de asigurare

Cu excepția cazului în care se convine altfel sau este uzual în comerțul respectiv, vânzătorul trebuie să obțină, pe cheltuiala sa, o asigurare de marfă care să respecte acoperirea prevăzută la clauzele (C) din Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) sau orice clauze similare<sup>10</sup>.

---

<sup>1</sup> *Ibidem* A2 CIF.

<sup>2</sup> *Ibidem* A10 CIF.

<sup>3</sup> *Ibidem* A8 CIF.

<sup>4</sup> *Idem*.

<sup>5</sup> *Idem*.

<sup>6</sup> *Ibidem* A9 CIF.

<sup>7</sup> *Ibidem* A3 CIF.

<sup>8</sup> *Ibidem* B 3 CIF.

<sup>9</sup> *Ibidem* B 3 CIF.

<sup>10</sup> *Ibidem* A5 CIF.

La cererea cumpărătorului, vânzătorul trebuie, sub rezerva furnizării de către cumpărător a oricăror informații necesare solicitate de vânzător, să furnizeze, pe cheltuiala cumpărătorului, orice asigurare suplimentară, dacă aceasta poate fi obținută, cum ar fi o asigurare conformă cu Institute War Clauses și/sau Institute Strikes Clauses (LMA/IUA) sau cu orice clauze similare (cu excepția cazului în care o astfel de asigurare este deja inclusă în asigurarea mărfurilor descrisă la punctul anterior)<sup>1</sup>.

Asigurarea acoperă, cel puțin, prețul prevăzut în contract plus 10% (adică 110%). Asigurarea trebuie să acopere bunurile de la punctul de livrare cel puțin până la portul de destinație indicat. Vânzătorul trebuie să furnizeze cumpărătorului polița sau certificatul de asigurare sau orice altă dovadă a acoperirii de asigurare. În plus, vânzătorul trebuie să furnizeze cumpărătorului, la cererea, pe riscul și pe cheltuiala cumpărătorului, informațiile de care cumpărătorul are nevoie pentru a procura orice asigurare suplimentară<sup>2</sup>.

#### §2.1.5. Obligațiile cumpărătorului

În cazul în care se convine că cumpărătorul are dreptul de a determina momentul expedierii bunurilor și/sau punctul de primire a bunurilor în portul de destinație desemnat, cumpărătorul trebuie să notifice vânzătorul cu suficient timp înainte<sup>3</sup>. În cazul în care nu îndeplinește obligația de notificare, trebuie să suporte costuri suplimentare de la data convenită sau de la sfârșitul perioadei convenite pentru expediere, cu condiția ca bunurile să fi fost identificate în mod clar ca fiind bunuri contractuale<sup>4</sup>. Cumpărătorul trebuie să ia în primire bunurile livrate și să le primească de la transportator la portul de destinație desemnat<sup>5</sup>.

Cumpărătorul trebuie să accepte documentul de transport furnizat dacă acesta este în conformitate cu contractul<sup>6</sup>. Cumpărătorul nu are nici o obligație față de vânzător de a încheia un contract de asigurare<sup>7</sup>. Cu toate acestea, cumpărătorul trebuie să furnizeze vânzătorului, la cerere, orice informații necesare pentru ca vânzătorul să poată procura orice asigurare suplimentară solicitată de cumpărător<sup>8</sup>.

Cumpărătorul trebuie să asiste vânzătorul, la cererea, riscul și costul acestuia, în obținerea oricăror documente și/sau informații legate de toate formalitățile de autorizare a exportului, inclusiv cerințele de securitate și inspecția înainte de expediere necesare în țara de export<sup>9</sup>.

#### §2.1.6. Alocarea costurilor

Cumpărătorul trebuie să plătească prețul bunurilor, astfel cum se prevede în contractul de vânzare<sup>10</sup>. În plus, cumpărătorul trebuie să plătească: toate costurile legate de bunuri din momentul în care acestea au fost livrate; costurile de tranzit, cu excepția cazului în care aceste costuri au fost în contul vânzătorului conform contractului de transport; costurile de descărcare,

---

<sup>1</sup> *Idem.*

<sup>2</sup> *Idem.*

<sup>3</sup> *Ibidem* B 10 CIF.

<sup>4</sup> *Ibidem* B 9 g CIF.

<sup>5</sup> *Ibidem* B 2 CIF.

<sup>6</sup> *Ibidem* B 6 CIF.

<sup>7</sup> *Ibidem* B 5 CIF.

<sup>8</sup> *Idem.*

<sup>9</sup> *Ibidem* B 7 a CIF.

<sup>10</sup> *Ibidem* B 1 CIF.

inclusiv cheltuielile de transfer cu barjele și de depozitare a bunurilor, cu excepția cazului în care aceste costuri și cheltuieli au fost în contul vânzătorului conform contractului de transport; costurile oricărei asigurări suplimentare procurate la cererea cumpărătorului; vânzătorului toate costurile și taxele legate de furnizarea de asistență pentru obținerea de documente și informații; după caz, taxele vamale, taxele și orice alte costuri legate de autorizarea tranzitului sau a importului<sup>1</sup>. În cazul formalităților de import, cumpărătorul trebuie să efectueze și să plătească toate formalitățile cerute de orice țară de tranzit și de țara de import, cum ar fi: licența de import și orice licență necesară pentru tranzit; autorizația de securitate pentru import și orice tranzit; inspecția înainte de expediere; și orice altă autorizație oficială<sup>2</sup>.

### ○ §2.2. Clauza FOB (*free on board*)

Free on board (FOB) este un termen de expediere care definește punctul din lanțul de aprovizionare în care un cumpărător sau un vânzător devine responsabil pentru bunurile transportate<sup>3</sup>.

#### §2.2.1. Aranjamente de expediere

Vânzătorul trebuie să furnizeze bunuri în conformitate cu contractul de vânzare<sup>4</sup>. Cumpărătorul trebuie să informeze vânzătorul în mod suficient cu privire la orice cerințe de securitate legate de transport, numele navei, punctul de încărcare și, dacă este cazul, data de livrare selectată în termenul convenit<sup>5</sup>. Vânzătorul trebuie să livreze bunurile fie prin îmbarcarea acestora la bordul navei desemnate de cumpărător la punctul de încărcare, dacă există, indicat de cumpărător în portul de expediere desemnat, fie prin procurarea bunurilor astfel livrate<sup>6</sup>. În cazul în care cumpărătorul nu a indicat un punct de încărcare specific, vânzătorul poate selecta punctul din portul de expediere desemnat care corespunde cel mai bine scopului său<sup>7</sup>. Vânzătorul trebuie să livreze bunurile la data convenită sau la momentul la care este notificat de cumpărător în perioada convenită sau, dacă nu este notificat un astfel de moment, atunci la sfârșitul perioadei convenite și în modulul uzual în port<sup>8</sup>. Vânzătorul trebuie să notifice cumpărătorul în legătură cu livrarea bunurilor la navă<sup>9</sup>. Alternativ este obligat să notifice în legătură cu imposibilitatea navei de a prelua bunurile în perioada convenită<sup>10</sup>.

Vânzătorul trebuie să pună la dispoziție factura comercială și orice altă dovadă de conformitate stabilită prin contractul de vânzare<sup>11</sup>. Acestea pot fi înlocuite de documente în varianta electronică<sup>12</sup>.

---

<sup>1</sup> *Ibidem* B 9 CIF.

<sup>2</sup> *Ibidem* B 7 b CIF.

<sup>3</sup> Investopedia <https://www.investopedia.com/terms/f/fob.asp>.

<sup>4</sup> A1 FOB International Chamber of Commerce INCOTERMS 2020 <https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules/incoterms-2020/>.

<sup>5</sup> *Ibidem* B 10 FOB.

<sup>6</sup> *Ibidem* A2 FOB.

<sup>7</sup> *Idem*.

<sup>8</sup> *Idem*.

<sup>9</sup> *Ibidem* A 10 FOB.

<sup>10</sup> *Idem*.

<sup>11</sup> *Idem*.

<sup>12</sup> *Idem*.

Contractul de transport nu este în sarcina vânzătorului<sup>1</sup>. Cu toate acestea, vânzătorul trebuie să furnizeze cumpărătorului, la cererea, pe riscul și pe cheltuiala cumpărătorului, orice informații aflate în posesia vânzătorului, inclusiv cerințele de securitate legate de transport, de care cumpărătorul are nevoie pentru a organiza transportul. În caz de acord, vânzătorul trebuie să încheie un contract de transport în condițiile obișnuite, pe riscul și costul cumpărătorului<sup>2</sup>. Vânzătorul trebuie să respecte toate cerințele de securitate legate de transport până la livrare<sup>3</sup>.

### §2.2.2. Transferul riscului

Vânzătorul suportă toate riscurile de pierdere sau deteriorare a bunurilor până când acestea au fost încărcate la navă, sau până la momentul la care bunurile au fost puse la dispoziția cumpărătorului conform contractului<sup>4</sup>. Cumpărătorul suportă toate riscurile de pierdere sau deteriorare a bunurilor din momentul în care acestea au fost livrate<sup>5</sup>. FOB shipping point (FOB origin) înseamnă că titlul de proprietate și responsabilitatea pentru bunuri sunt transferate de la vânzător la cumpărător odată ce bunurile sunt plasate într-un vehicul de livrare. Acest transfer de proprietate la punctul de expediție înseamnă că vânzătorul nu mai este responsabil pentru bunuri în timpul transportului. În schimb, cumpărătorul își asumă întreaga responsabilitate pentru transport atunci când acesta părăsește docul vânzătorului<sup>6</sup>. În schimb, în cazul FOB destination, titlul de proprietate este transferat cumpărătorului odată ce bunurile ajung la docul de încărcare. Aceasta înseamnă că vânzătorul păstrează dreptul de proprietate și responsabilitatea pentru bunuri în timpul procesului de expediere până când acestea sunt livrate la locația specificată de cumpărător<sup>7</sup>.

### §2.2.3. Costurile de transport

Vânzătorul trebuie să plătească costurile operațiunilor de verificare, cum ar fi verificarea calității, măsurarea, cântărirea, numărarea care sunt necesare în scopul livrării bunurilor<sup>8</sup>. Vânzătorul este responsabil pentru costurile referitoare la bunuri până la livrarea acestora către cumpărător conform contractului de vânzare<sup>9</sup>. Vânzătorul trebuie să furnizeze cumpărătorului, pe cheltuiala proprie, dovada obișnuită că bunurile au fost livrate<sup>10</sup>. Cumpărătorul are obligația să plătească prețul bunurilor prevăzut de contractul de vânzare<sup>11</sup>.

### §2.2.4. Asigurare

Vânzătorul nu are nici o obligație față de cumpărător de încheiere a unui contract de asigurare. Vânzătorul poartă însă obligația să furnizeze cumpărătorului, la cererea, pe riscul și

---

<sup>1</sup> *Ibidem* A4 FOB.

<sup>2</sup> *Idem*.

<sup>3</sup> *Idem*.

<sup>4</sup> *Ibidem* A3 FOB.

<sup>5</sup> *Ibidem* B3 FOB.

<sup>6</sup> Investopedia <https://www.investopedia.com/ask/answers/052515/what-distinction-between-free-board-fob-shipping-point-and-destination.asp>.

<sup>7</sup> *Idem*.

<sup>8</sup> *Ibidem* A8 FOB.

<sup>9</sup> *Ibidem* A9 FOB.

<sup>10</sup> *Ibidem* A6 FOB.

<sup>11</sup> *Ibidem* B 1 FOB.

pe cheltuiala acestuia, informațiile aflate în posesia vânzătorului de care cumpărătorul are nevoie pentru a obține o asigurare<sup>1</sup>.

#### §2.2.5. Formalitățile vamale și de export

Vânzătorul trebuie să efectueze și să plătească toate formalitățile de autorizare a exportului cerute de țara de export, cum ar fi: licență de export; autorizație de securitate pentru export; inspecție înainte de expediere; și orice altă autorizație oficială<sup>2</sup>.

### §3. Clauza FAS (free alongside ship)

Obligațiile vânzătorului și ale cumpărătorului sunt similare cu cele ale părților într-un contract care include regula FOB. Diferența determinantă între cele două reguli se referă la momentul la care se transferă riscul de la vânzător la cumpărător. Vânzătorul trebuie să livreze bunurile fie prin plasarea lor lângă nava desemnată de cumpărător la punctul de încărcare, dacă există, indicat de cumpărător în portul de expediere desemnat, fie prin procurarea bunurilor astfel livrate<sup>3</sup>. Obligația de obținere a unei licențe de export revine vânzătorului, în mod similar unui contract cu regula FOB<sup>4</sup>. Cumpărătorul trebuie să contracteze, pe cheltuiala sa transportul mărfurilor de la portul de expediere desemnat<sup>5</sup>, Cumpărătorul este responsabil pentru plata prețului bunurilor conform contractului de vânzare<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> *Ibidem* A5 FOB.

<sup>2</sup> *Ibidem* A7 FOB.

<sup>3</sup> A2 FAS International Chamber of Commerce INCOTERMS 2020 <https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules/incoterms-2020/>.

<sup>4</sup> *Ibidem* A3 FAS.

<sup>5</sup> *Ibidem* B 4 FAS.

<sup>6</sup> *Ibidem* B 1 FAS.

## *Contractul de navlosire pe voiaj*

### §1. Aspecte introductive

Contractul de navlosire pe voiaj este contractul de închiriere a unei nave pentru utilizarea spațiilor de transport ale unei nave pentru un singur voiaj sau mai multe voiaje<sup>1</sup>.

Contractele de navlosire pe voiaj conțin diverse clauze care prevăd numele armatorului, numele navei, cantitatea de mărfuri pe care o poate transporta nava, porturile de încărcare și de descărcare, stalii/data de reziliere, coeficientul de încărcare și de descărcare al navei, contra-staliile și prima de operare cu celeritate, valoarea navlului și condițiile de plată ale acestuia, clauze referitoare la riscurile de război, gheață, bunkeraj, primele de asigurare, diverse taxe, forma pe care o îmbracă contractul de navlosire și comisioane<sup>2</sup>. Descrierea navei este în mod particular importantă și se referă de regulă la numele navei, anul de construcție, pavilion, tonajul navei, echipamentul de manipulare a mărfurilor, viteza, consumul de combustibil, alte detalii importante pentru comerțul în care e implicată nava<sup>3</sup>.

Obligațiile părților contractante sunt consacrate de dreptul comun. Părțile au libertatea să modifice clauzele contractului de navlosire pe voiaj în funcție de puterea de negociere. Proprietarul navei este obligat să pună la dispoziție o navă în bună stare de navigabilitate, să îndeplinească obligațiile cu diligența cuvenită, să transporte mărfurile la destinație fără a se abate de la ruta destinată, să demonstreze abilitate și competență profesională în efectuarea transportului mărfurilor și conducerea navei în siguranță<sup>4</sup>. O obligație inițială a proprietarului de nava este descrierea în mod corect a navei<sup>5</sup>. În cazul în care descrierea necorespunzătoare este intenționată, navlositorul are libertatea să rezilieze contractul și să solicite plata de daune interese<sup>6</sup>.

Navlositorul are obligația de nominalizare a porturilor, locurilor sau danelor care sunt puncte de destinație ale navei<sup>7</sup>. Portul de încărcare poate fi nominalizat drept o dană fixă, un port fix, o zonă fixă sau mai multe porturi<sup>8</sup>. Navlositorul poate avea libertatea să nominalizeze un port dintr-o anumită zonă geografică sau dintr-o listă de porturi numite<sup>9</sup>. Porturile trebuie indicate în ordinea geografică<sup>10</sup>. Navlositorul nu poate modifica ulterior portul desemnat<sup>11</sup>. În funcție de prevederile contractului de navlosire, navlositorul este obligat să garanteze că portul este

---

<sup>1</sup> Peter Brodie, *Dictionary of Shipping Terms*, sixth edition, Informa law from Routledge, 2013, p. 267.

<sup>2</sup> Lars Gorton, Rolf Ihre, Arne Sandevärn, *Shipbroking and Chartering Practice*, 1995, p. 122.

<sup>3</sup> *Idem*.

<sup>4</sup> Indira Carr and Peter Stone *International Trade Law*, Sixth Edition, Routledge, 2018, p. 160.

<sup>5</sup> Evi Plomaritou, *A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter*, *Journal of Shipping and Ocean Engineering* 4 (2014) 307-321, p. 308.

<sup>6</sup> *Idem*.

<sup>7</sup> Julian Cooke, Andrew Taylor, John D. Kimball, David Martowski, LeRoy Lambert, *Voyage Charters* 4th ed. Informa law from Routledge, 2014, p. 116.

<sup>8</sup> Stephen Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, Third Edition, Oxford University Press 2022, p. 728.

<sup>9</sup> *Idem*.

<sup>10</sup> *Ibidem* p. 730.

<sup>11</sup> Richard Williams, *How much flexibility is there in a voyage charter party? An eclectic cornucopia*, in Barış Soyer, Andrew Tettenborn (eds) *Charterparties Law, Practice and Emerging Legal Issues* Informa law from Routledge, 2018, p. 140.

sigur<sup>1</sup>. Portul trebuie să fie sigur în perspectivă pentru perioada anticipată de staționare a navei<sup>2</sup>. În cazul modificării circumstanțelor, navlositorii trebuie să desemneze un alt port sigur<sup>3</sup>. Încălcarea garanției, atrage răspunderea navlositorilor pentru plata de daune interese<sup>4</sup>. O altă obligație este de a nu expedia mărfuri periculoase fără înștiințarea prealabilă a proprietarilor de navă<sup>5</sup>.

Contractul de navlosire pe voiaj este reglementat de forma contractuală standard pentru categoria de mărfuri transportată. Pe piața navlurilor se folosesc diverse tipuri de contracte de navlosire pe voiaj. ASBAGASVOY este un contract de navlosire folosit pentru comerțul cu petroliere cu gaz. ASBATANKVOY 2025 este un contract standard de navlosire utilizat în sectorul navelor petroliere. Aceasta a fost publicată inițial în 1977 și a fost revizuită în 2025 în urma unui efort de cooperare între Association of Ship Brokers & Agents (USA) Inc. (ASBA) și BIMCO<sup>6</sup>. BIMCHEMVOY 2008 este corespondentul pentru transportul produselor chimice cu navele petroliere<sup>7</sup>. CEMENTVOY este un contract de navlosire standard pentru transportul de ciment în vrac<sup>8</sup>. GENCON este un contract standard de navlosire pe voiaj. Este un contract cu scop general pentru serviciile unei nave în schimbul plății navlului și poate fi utilizat într-o varietate de tranzacții comerciale. Acesta este însoțit de propriul conosament, CONGENBILL 2022<sup>9</sup>.

## §2. Etapele contractului de navlosire pe voiaj

Expediția maritimă intenționată prevăzută într-un contract de navlosire pe voiaj, presupune parcurgerea a patru etape distincte: Voiajul preliminar *i.e.* voiajul navei închiriate de la locul unde se află la momentul încheierii contractului la locul specificat în contract ca loc de încărcare. Operațiunea de încărcare respectiv livrarea mărfurilor către navă la locul de încărcare și stivuirea acestora le bord. Voiajul de transport, însemnând voiajul navei până la locul specificat în contractul de navlosire ca fiind locul de livrare. Operațiunea de descărcare, și anume livrarea mărfurilor de pe navă la locul specificat în contractul de navlosire ca fiind locul de descărcare, și primirea acestora de către navlositori sau alți destinatari<sup>10</sup>.

## §3. Voiajul preliminar

Voiajul preliminar este considerat voiajul pe care îl efectuează o navă închiriată pentru transportul mărfurilor, până la portul de încărcare, pentru efectuarea operațiunii de încărcare a mărfurilor<sup>11</sup>.

---

<sup>1</sup> David Martin Clark, Charterparties in David Joseph Attard (ed.) The IMLI Manual on International Maritime Law Volume II, Oxford University Press, 2016, p. 276.

<sup>2</sup> Simon Baughen, *Shipping Law*, Eighth edition, Routledge, 2023, p. 224.

<sup>3</sup> *Idem*.

<sup>4</sup> *Ibidem* p. 225.

<sup>5</sup> Evi Plomaritou, *op. cit.*, p. 311.

<sup>6</sup> <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts>.

<sup>7</sup> *Idem*.

<sup>8</sup> *Idem*.

<sup>9</sup> *Idem*.

<sup>10</sup> Oldendorff (E. L.) & Company G.m.b.H. v Tradax Export S.A. [1973] UKHL J0718-1 <https://vlex.co.uk/vid/oldendorff-l-company-g-794031273>.

<sup>11</sup> David Martin Clark, *op. cit.*, p. 280.