

Capitolul I. Contractul de transport feroviar intern de mărfuri

1. Determinarea competenței teritoriale în cazul coparticipării procesuale pasive. Violarea sigiliilor vehiculului feroviar. Calculul despăgubirii în funcție de prețul curent al mărfii

C. proc. civ., art. 9, art. 10 pct. 5
Regulament 1997, art. 82, art. 83, art. 85.2

1. În conformitate cu prevederile art. 9 și art. 10 pct. 5 C. proc. civ., instanța de judecată de la locul de plecare sau de sosire este competentă să soluționeze o cerere izvorâtă dintr-un contract de transport, chiar dacă cererea este îndreptată împotriva mai multor pârâți, iar aceștia își au sediul în circumscripția unor instanțe diferite¹⁾.

2. Răspunderea pentru lipsurile cantitative constatate la destinație revine căraușului, conform art. 82 și art. 83 din Regulamentul de transport pe căile ferate din România, întrucât vagonul a sosit la destinație cu urme de violare, respectiv fără sigiliul predătorului. Conform prevederilor art. 85.2 din Regulament, în caz de pierdere totală sau parțială a mărfii, căraușul trebuie să plătească, excluzând alte daune-interese, o despăgubire calculată după factură, după prețul curent al mărfii și, în lipsa acestora, după prețul mărfurilor de aceeași natură și calitate.

*I.C.C.J., Secția comercială,
decizia nr. 1032 din 20 februarie 2003, www.iccj.ro*

Prin sentința nr. 295 din 22 martie 2000, Tribunalul Prahova a admis în parte acțiunea reclamantei, obligând-o pe pârâta S.N.T.F.M. Iași, Agenția teritorială Iași, să-i plătească suma de 12.649.485 lei, cu titlu de daune, plus suma de 1.086.959 lei, cheltuieli de judecată.

¹⁾ A se vedea și *infra* speța nr. 5.

S-a respins acțiunea reclamantei față de pârâtele S.N.P. P. SA, Sucursala Ploiești, și Rafinăria A. Pitești.

Apelul declarat de pârâta S.N.T.F.M. Iași împotriva acestei sentințe a fost respins prin decizia nr. 694 din 16 august 2000, pronunțată de Curtea de Apel Ploiești, Secția contencios administrativ și comercială.

În motivarea deciziei, s-a reținut, în esență, că procedura de citare a pârâtei pentru termenul când s-a judecat cauza în fond s-a făcut cu respectarea dispozițiilor art. 85 și urm. C. proc. civ.

Referitor la cel de al doilea motiv de apel, s-a reținut că excepția lipsei competenței teritoriale a Tribunalului Prahova este nefondată, întrucât în conformitate cu prevederile art. 10 pct. 5 C. proc. civ., cererile izvorâte dintr-un contract de transport sunt judecate de instanța locului de plecare sau de sosire.

Întrucât din copia scrisorii de transport aflată la dosar rezultă că stația C.F.R. de plecare este Ploiești, competența teritorială aparține Tribunalului Prahova.

În ceea ce privește fondul cauzei, s-a reținut că răspunderea pentru lipsurile cantitative constatate la destinație revine cărașului, conform art. 82 și art. 83 din Regulamentul de transport C.F.R., întrucât vagonul a sosit la destinație cu urme de violare, respectiv fără sigiliul predătorului.

În ce privește quantumul prejudiciului, s-a reținut că a fost stabilit corect în raport cu prețurile din factură, care cuprind și taxele aferente livrării.

Pârâta a declarat recurs împotriva acestei decizii, considerând-o nelegală și netemeinică.

Recurenta susține că, în mod greșit, s-a reținut că citarea s-a făcut cu respectarea art. 85 și urm. C. proc. civ. și că excepția necompetenței teritoriale invocată este neîntemeiată.

În ceea ce privește quantumul despăgubirii, recurenta arată că s-a reținut în mod greșit că a fost stabilit în raport cu prețurile din factură, întrucât reclamanta nu a făcut dovada că furnizarea i-a încasat accize, TVA și taxă drum.

Susține că valoarea daunei pretinse nu este dovedită, reclamanta nu poate pretinde mai mult decât a plătit, respectiv 2.153.350 lei.

Din verificarea actelor și lucrărilor dosarului se constată că pârâta a fost legal citată pentru termenul din 22 martie 2000, situație în care avea posibilitatea să-și formuleze apărarea.

În această situație, critica recurenței referitoare la nerespectarea normelor procedurale privind citarea nu poate fi reținută.

În ceea ce privește al doilea motiv de recurs, referitor la excepția necompetenței teritoriale a Tribunalului Prahova, se constată că este neîntemeiat, întrucât potrivit dispozițiilor art. 9 C. proc. civ., cererea îndreptată împotriva mai multor pârâți poate fi făcută la instanța competentă pentru oricare dintre ei, iar, în speță, una dintre pârâte fiind S.N.P. P. SA, Sucursala P. Ploiești, s-a considerat, în mod corect, că Tribunalul Prahova a fost competent să soluționeze cauza.

Critica recurenței privind quantumul despăgubirii este întemeiată, întrucât din verificarea actelor dosarului rezultă că prejudiciul nu a fost stabilit în raport cu prețul din factură, cum greșit a reținut instanța de apel, întrucât aceasta nu există.

Din conținutul reclamației administrative formulate de reclamantă, rezultă că valoarea cantității de 1490 kg benzină, constatată lipsă la destinație, este de 2.153.950 lei, iar la reclamație nu s-a anexat factura furnizoarei, ci nota de greutate și nota de creditare-debitare cu care a circulat marfă între cele două sucursale ale reclamantei, în care nu figurează accizele și TVA, fiind acceptată la plată de reclamantă.

Conform prevederilor art. 85.2 din Regulamentul de transport pe căile ferate din România, în caz de pierdere totală sau parțială a mărfii, calea ferată trebuie să plătească, excluzând alte daune-interese, o despăgubire calculată după factură, după prețul curent al mărfii și, în lipsa acestora, după prețul mărfurilor de aceeași natură și calitate. Despăgubirea nu poate depăși valoarea pe kilogram brut de marfă lipsă stabilită prin tarif.

În speță, în lipsa facturii, despăgubirea urmează să se stabilească după prețul care rezultă din nota de creditare-debitare aflată la dosar, din care rezultă că valoarea cantității de 1490 kg benzină este de 2.153.350 lei.

În consecință, recursul a fost admis, decizia atacată a fost modificată, a fost admis apelul cărașului, fiind schimbată sentința, în sensul admiterii în parte a acțiunii și obligării pârâtei S.N.T.F.M. C.F.R. la plata sumei de 2.153.350 lei, cu titlu de daune, plus suma de 230.335 lei, cheltuieli de judecată. Intimata-reclamantă a fost obligată la plata sumei de 1.057.960 lei cheltuieli de judecată în apel și recurs.

Note: 1. În același sens, a se vedea și *C.S.J., Secția comercială, decizia nr. 4381 din 24 iunie 2002, în R.R.D.A. nr. 5/2003, p. 106-107.*

2. Decizia are ca temei de drept prevederile art. 82, art. 83, art. 85.2 din Regulamentul de transport pe căile ferate din România, aprobat prin O.G. nr. 41/1997. Acesta a fost abrogat prin O.G. nr. 7/2005 pentru aprobarea Regulamentului privind transportul pe căile ferate din România (republicată în M. Of. nr. 838 din 11 octombrie 2006). Soluția pronunțată în cauză se menține în temeiul art. 60, art. 61 și art. 63 alin. (2) din Regulamentul din 2005, aprobat prin O.G. nr. 7/2005, republicată.

2. Violarea sigiliilor vehiculului feroviar. Reclamație administrativă prealabilă. Răspunderea expeditorului pentru mențiunile scrisorii de trăsură neverificate de cărauș. Aplicarea limitelor legale de toleranță referitoare la pierderea în greutate a mărfurilor

C. proc. civ., art. 720¹
Regulament 1997, art. 61.2, art. 83.9, NUT 6 la art. 83.9
Regulament 2005, republicat, art. 29

1. Îndeplinirea procedurii de conciliere directă, instituită în cazul litigiilor comerciale prin art. 720¹ C. proc. civ., are aceeași finalitate ca și reclamația administrativă prealabilă impusă de Regulamentul de transport pe căile ferate din România. Prin urmare, lipsa reclamației administrative este acoperită prin parcurgerea procedurii de conciliere.

2. În cazul în care vehiculul feroviar ajunge la destinație cu urme de violare, nu sunt incidente dispozițiile Regulamentului de transport privitoare la inopozabilitatea față de cărauș a mențiunilor referitoare la cantitatea de marfă, neverificate de acesta, înscrise de către expeditor în scrisoarea de trăsură. În această ipoteză, nu sunt incidente nici prevederile Regulamentului de transport referitoare la toleranța legal admisă în cazul mărfurilor care, datorită naturii lor, suferă în mod obișnuit o pierdere din greutate în timpul transportului.

*I.C.C.J., Secția comercială,
decizia nr. 1107 din 18 februarie 2005, www.iccj.ro*

Prin sentința civilă nr. 234 din 12 ianuarie 2004 a Judecătoriei Ploiești, s-a admis în parte acțiunea formulată de reclamanta SC P.

SA Ploiești și pârâta C.F.R. M. Sucursala Iași, a fost obligată la plata sumei de 176.120 lei, contravaloare tarife de transport și la 20.000 lei cheltuieli de judecată; s-a respins acțiunea față de pârâtele S.N.P. P. SA București, Sucursala P. și S.N.P. P. SA București, Sucursala Vaslui.

Curtea de Apel Ploiești, Secția comercială și contencios administrativ, prin decizia nr. 394 din 24 mai 2004 a respins ca nefondat apelul declarat de pârâta C.F.R. M. SA, Sucursala Iași, împotriva sentinței tribunalului.

S-a reținut, în considerentele deciziei, că reclamanta a făcut dovada concilierii directe, conform art. 720¹ C. proc. civ., care are același scop ca și reclamația administrativă.

Pe fondul litigiului, instanța a avut în vedere procesul-verbal de constatare încheiat cu participarea delegatului R. și procesul-verbal de recepție, din care rezultă că vagonul a sosit la destinație, cu urme de violare și deci este evidentă culpa căii ferate, conform art. 82 și art. 83 din Regulamentul de transport C.F.R.

Împotriva acestei decizii, pârâta C.F.R. M. SA, Sucursala Iași, a declarat recurs în temeiul art. 304 pct. 7, 9 și 10 C. proc. civ. și a susținut că este nelegală și netemeinică.

A arătat recurenta că intimata-reclamantă nu a depus reclamație administrativă prin care să solicite despăgubiri pentru lipsa constatată.

S-a susținut că vagonul a fost predat destinatarului asigurat cu sigiliile expeditorului intacte, care au asigurat integritatea mărfii, așa încât vina aparține expeditorului care nu a încărcat marfa în vagon.

Masa mărfii a fost stabilită de expeditor pe cântar pod basculă proprie și înscrisă în scrisoarea de trăsură. Potrivit art. 61 din Regulamentul de transport pe căile ferate, pentru expedițiile încărcate de expeditor, mențiunile din scrisoarea de trăsură referitoare la masa mărfii nu fac dovadă împotriva căii ferate, decât dacă verificarea s-a făcut de aceasta.

A invocat recurenta că potrivit art. 83.4.2 din Regulamentul de transport, calea ferată este scutită de răspundere când se constată o diferență între cântarul folosit la primirea produselor la transport și cel folosit la eliberarea acestora către destinatar, atunci când lipsa nu este reală sau se datorează expeditorului.

Întrucât vagonul a fost predat destinatarului cu sigiliile expeditorului intacte, cantitatea de marfă constatată în minus se încadrează

în toleranța legal admisă de 2%, conform art. 83.9 din Regulamentul de transport C.F.R. și NUT 6 la acest articol.

Recurenta a precizat că este exonerată de răspundere conform art. 74.2 din Regulamentul de transport și NUT 12 art. 58 pct. 1, deoarece vagoanele au fost primite fără obiecții de către destinatarul transportului care a semnat și aplicat ștampila în registru veghetor.

Sub aspectul cuantumului sumei, recurenta a susținut că acesta este de 162.197 lei, și nu 176.120 lei, la care a fost obligată, reprezentând taxă de transport, calcul conform T.I.M.¹⁾

Recursul nu este fondat.

Articolul 29.2 din Regulamentul de transport pe căile ferate din România, aprobat prin O.G. nr. 7 din 20 ianuarie 2005, dispune că reclamațiile administrative rezultate din contractul de transport sunt obligatorii, fără însă să prevadă o sancțiune în cazul în care acestea nu sunt depuse.

Potrivit art. 720¹ alin. (1) C. proc. civ., introdus prin O.U.G. nr. 138/2000, în procesele și cererile în materie comercială evaluabile în bani, înainte de introducerea cererii de chemare în judecată, reclamantul va încerca soluționarea litigiului prin conciliere directă cu cealaltă parte.

În raport de aceste dispoziții legale, în mod corect s-a reținut că s-a efectuat concilierea directă între părți, care realizează același scop ca și reclamația administrativă.

Susținerea recurente referitoare la antrenarea răspunderii expeditorului, întrucât vagonul a fost predat destinatarului cu sigiliile acestuia intacte este infirmată de probele administrate în cauză.

Astfel, din procesul-verbal încheiat la 24 septembrie 2002 cu participarea delegatului R. și din procesul-verbal de recepție nr. 313 din 25 septembrie 2002 rezultă că vagonul cu terminația ...1311 a ajuns la destinație cu urme de violare, respectiv sigiliul capac domă lateral dreapta era lărgit și prezenta urme de forțare.

S-a reținut în procesul-verbal din 24 septembrie 2002, semnat de reprezentanții destinatarului și ai R. că garnitura de etanșare a capacului domei, era intactă în dreptul sigiliului lărgit pe o porțiune de cca. 10 cm și la fluturii strânși jocul capacului era mai mare de 5 mm.

În raport de aceste constatări, cât timp vagonul a sosit la destinație cu urme de violare, nu sunt incidente dispozițiile art. 61 din Regulamentul de transport C.F.R. referitoare la răspunderea expeditorului

¹⁾ Tariful intern de marfă al C.F.R. Marfă.

și nici ale art. 83 pct. 9 din NUT 6 privind toleranța legal admisă de 2%.

Apărarea recurenței că este scutită de răspundere potrivit art. 83.4.2 din Regulamentul de transport pentru diferența între cântarul folosit la primirea produselor la transport și cântarul folosit la eliberarea acestora către destinatar nu a fost dovedită; mai mult, din probele administrate a rezultat că aceasta provine de pe timpul transportului.

Pentru toate aceste considerente, recurența, în calitate de cărăuș, răspunde pentru executarea transportului și de integritatea mărfii până la eliberarea acesteia către destinatar, în condițiile art. 82.1 și art. 83.1 din Regulamentul de transport pe căile ferate din România.

Criticile referitoare la cuantumul daunei, în sensul că acesta este de 162.197 lei, și nu 176.120 lei, pretinsă de reclamantă, vor fi înlăturate, întrucât recurența a depus la dosar un calcul făcut de aceasta, care nu este însoțit de acte doveditoare.

Așa fiind, Curtea a constatat că decizia instanței de apel este legală și temeinică și, potrivit dispozițiilor art. 312 alin. (1) C. proc. civ., a respins ca nefondat recursul declarat de pârâtă.

Notă: Regulamentul de transport pe căile ferate din România, aprobat prin O.G. nr. 41/1997, a fost abrogat prin O.G. nr. 7/2005 pentru aprobarea Regulamentului privind transportul pe căile ferate din România (republicată în M. Of. nr. 838 din 11 octombrie 2006). Articolul 61.2 și art. 83.9 din Regulamentul din 1997 au ca texte corespunzătoare art. 39 alin. (2) și art. 61 alin. (8) din Regulamentul din 2005, aprobat prin O.G. nr. 7/2005, republicată.

3. Răspunderea pentru exactitatea mențiunilor înscrise în scrisoarea de trăsură. Titularul obligației de plată a tarifelor de transport

Regulament 1997, art. 61.1, art. 62.1, art. 62.2

1. Potrivit art. 61.1 din Regulamentul de transport pe căile ferate din România, expeditorul este răspunzător pentru exactitatea datelor înscrise în scrisoarea de trăsură.

2. Obligația de achitare a tarifelor de transport revine expeditorului mărfii, în temeiul dispozițiilor art. 62.1 din Regulamentul

de transport, câtă vreme nu s-a făcut dovada existenței unei convenții contrare între expeditor și calea ferată. Potrivit art. 62.2 din Regulament, soluția se menține și în ipoteza în care tarifele de transport sunt în sarcina destinatarului, dacă acesta din urmă nu a ridicat scrisoarea de trăsură de la transportator.

*C.S.J., Secția comercială,
decizia nr. 7385 din 5 decembrie 2002,
în R.D.C. nr. 6/2004, p. 237-238; R.R.D.A. nr. 3/2004, p. 115*

Prin sentința civilă nr. 1705 din 21 iunie 2000 a Tribunalului Constanța, Secția comercială, a fost admisă excepția lipsei calității procesuale pasive invocată de pârâta SC D. SA Constanța, iar acțiunea reclamantei S.N.C.F.R. S.M.F. SA, Agenția Teritorială Constanța, prin care aceasta solicitase obligarea pârâtei la tarife de transport, accesorii și penalități de întârziere, a fost respinsă.

Apelul declarat de reclamantă a fost respins prin decizia civilă nr. 1080 din 19 decembrie 2000 a Curții de Apel Constanța, Secția comercială.

Instanța de apel a reținut că din scrisoarea de trăsură rezultă că destinatarul transporturilor efectuate de reclamantă este SC M.J.C.O. SRL, iar nu pârâta, și întrucât terța societate figurează în scrisoarea de trăsură și în calitate de expeditor al mărfurilor transportate, potrivit art. 61.1 din Regulamentul T.F., expeditorul răspunde de exactitatea datelor înscrise în scrisoarea de trăsură, tot expeditorului revenindu-i și obligația achitării tarifelor de transport și accesorii, conform art. 62 din același regulament, dacă nu există convenție contrară, ceea ce nu s-a dovedit în speță.

Reclamanta a declarat recurs, susținând că pârâta este cea care a ridicat marfa, având calitatea de destinatar.

Recursul este nefondat.

Din scrisoarea de trăsură pe care reclamanta și-a întemeiat acțiunea rezultă că predătorul mărfii este SC M.J.C.O. SRL Focșani, societate care figurează și în calitate de destinatar.

Această neregularitate în ceea ce privește completarea scrisorii de trăsură nu afectează însă valabilitatea contractului de transport, după cum prevăd dispozițiile art. 59 din Regulamentul de transport, cum corect au reținut și instanțele.

Răspunderea în achitarea tarifelor de transport, în speță, revine expeditorului mărfii, în temeiul dispozițiilor art. 62.1 din același regulament, nefăcându-se dovada de către reclamantă a unei convenții

contrare între expeditor și calea ferată. Mai mult, la interogatoriul luat reclamantei la 9 mai 2000, cu ocazia rejudecării fondului, aceasta a recunoscut că scrisoarea de trăsură este în posesia ei, situație în care, chiar dacă s-ar admite că pârâta este destinatarul mărfii, aceasta nu răspunde de achitarea tarifelor, după cum prevăd dispozițiile art. 62.2 din același regulament.

În apel, reclamanta a susținut că pârâta ar avea calitatea de comisionar, invocând dispozițiile art. 406 alin. (2) C. com., calitate pe care nu a dovedit-o, acțiunea sa fiind întemeiată pe dispozițiile art. 62 din Regulament.

În consecință, Curtea a stabilit că instanța de apel în mod corect a constatat răspunderea pârâtei, motiv pentru care criticile formulate sunt nefondate, recursul fiind respins.

Notă: Decizia are ca temei de drept prevederile art. 61.1, art. 62.1 și art. 62.2 din Regulamentul de transport pe căile ferate din România, aprobat prin O.G. nr. 41/1997. Acesta a fost abrogat prin O.G. nr. 7/2005 pentru aprobarea Regulamentului privind transportul pe căile ferate din România (republicată în M. Of. nr. 838 din 11 octombrie 2006). Soluția pronunțată în cauză se menține în temeiul art. 39 și art. 40 alin. (1) și (2) din Regulamentul din 2005, aprobat prin O.G. nr. 7/2005, republicată.

4. Calculul termenului de încărcare-descărcare. Suportarea taxelor de imobilizare în cazul întârzierii operațiunilor de încărcare-descărcare

Regulament 1997, art. 73.1, art. 73.5

În cazul în care încărcarea-descărcarea se efectuează cu întârziere, calea ferată este îndreptățită să perceapă taxe de imobilizare a vagoanelor. Termenul de încărcare-descărcare curge de la momentul avizării expeditorului de către calea ferată.

*C.S.J., Secția comercială,
decizia nr. 3177 din 14 mai 2002, în R.R.D.A. nr. 5/2003, p. 110*

Prin sentința civilă nr. 2053 din 6 decembrie 1999, pronunțată de Tribunalul Olt în dosarul nr. 9025/1999, s-a respins ca neîntemeiată

acțiunea formulată de reclamantul S.N.T.F.M. C.F.R. M. Agenția Craiova, în contradictoriu cu pârâta SC S. SA Slatina.

Instanța a reținut că, cu actele depuse la dosar, reclamanta nu a făcut dovada sumei pretinse de 36.615.400 lei, reprezentând taxe de imobilizare, cu care, de altfel, pârâta nu a fost de acord, conform procesului-verbal de conciliere depus la dosar.

Curtea de Apel Craiova, Secția comercială, prin decizia civilă nr. 1496 din 16 noiembrie 2000, pronunțată în dosar nr. 646/2000, a admis apelul declarat de reclamantă, a schimbat în tot sentința, în sensul că a obligat pârâta SC S. SA la 36.615.400 lei, tarife imobilizare și cheltuieli de judecată la fond și în apel.

Instanța a reținut că, prin expertiza efectuată și actele depuse de reclamantă, s-a făcut dovada că pârâta a confirmat primirea și predarea vagoanelor, care s-a făcut cu întârziere, producându-se imobilizări ale căror tarife au fost corect calculate.

Împotriva acestei decizii, în termen legal a declarat recurs pârâta SC S. SA Slatina, criticând-o ca fiind netemeinică și nelegală, întrucât hotărârea instanței de apel cuprinde motive contradictorii referitoare la sumele pretinse în acțiune și cele înscrise în notele de constatare.

O altă critică se referă la greșita aplicare a legii, cu referire la momentul la care începe să curgă termenul de descărcare.

O ultimă critică se referă la faptul că instanța de apel nu s-a pronunțat asupra unei dovezi administrate și care era hotărâtoare în dezlegarea pricinii, respectiv a expertizei contabile, făcând și o greșită apreciere a probelor.

Analizând motivele de recurs invocate în contextul probelor dosarului, se constată că acestea sunt neîntemeiate, pentru considerentele ce urmează:

Între reclamantă și pârâtă s-au derulat relații contractuale având ca obiect primirea-predarea de vagoane C.F.R. Situația acestor încărcări-descărcări este reflectată în registrul veghetor al stației C.F.R. Slatina.

Fiecare poziție de locație înscrisă în registru corespunde notelor de constatare privitor la numărul vagoanelor, datele și orele de avizare, primirea și predarea vagoanelor către stație, date confirmate pentru fiecare poziție prin semnătura și ștampila pârâtei, ceea ce echivalează cu confirmarea primirii și predării vagoanelor.

În raport cu situația reflectată de notele de constatare și registrul veghetor, s-a constatat corect de către instanța de apel că încărcarea-