**Documente asupra conducătorului auto**

Pentru ca un transport să se deruleze în trafic rutier internaţional, trebuie ca încărcătura să fie însoţită, în afara scrisorii de trăsură, şi de alte documente care privesc organele veterinar-sanitare, de poliţie şi grănicereşti, financiare, precum şi alte organisme guvernamentale.

Aceste documente sunt prevăzute în reglementările internaţionale multilaterale sau bilaterale, precum şi în legislaţia internă a ţărilor de expediţie, a ţărilor de tranzit şi a ţărilor de destinaţie. Sunt de menţionat:

1) Documente referitoare la conducătorul auto:

*- Permis de conducere;*

*- Paşaport;*

*- Carnet BUCH privind perioadele de lucru şi de odihnă*.

2) Documente referitoare la autovehicul:

*- Foaie de parcurs;*

*- Diagrama tahograf;*

*- Certificat de agreere;*

*- Carnet de trecere prin vămi CPD;*

*- Autorizaţia de transport internaţional.*

3) Documente referitoare la marfă:

*- Scrisoare de transport internaţional tip CMR;*

*- Carnet TIR;*

*- Certificat ATP pentru mărfuri perisabile;*

*- Documente şi instrucţiuni privind transportul mărfurilor periculoase.*

Câteva aspecte referitoare la unele din documentele necesare derulării unui transport internaţional:

1. *Carnetul BUCH*  de evidenţă a timpului de lucru şi de odihnă conducătorilor de autovehicule este documentul cu ajutorul căruia – alături de diagrama tahograf – se verifică pe parcurs dacă s-au respectat perioadele de odihnă prevăzute în Acordul european privind lucrul echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaţionale (AETR).

El se eliberează – contra cost – la punctele de frontieră ale ţărilor care au aderat la AETR; de menţionat că respectarea prevederilor AETR este obligatorie pe teritoriul acestor ţări.

2. *Certificatul de agreere* este documentul care confirmă că autovehiculul îndeplineşte toate condiţiile tehnice – conform convenţiei TIR – pentru ca transportul să poată fi efectuat sub acoperirea carnetului TIR.

Convenţia TIR s-a publicat în Buletinul Oficial nr. 98/10.12.1979 şi conţine , în anexa nr.2, condiţii tehnici de agreere, iar în anexa nr.5 – date privind caracteristicile plăcuţei TIR.

Agreerea vehiculului pentru transportul TIR se face către organele vamale, la prezentarea vehiculului împreună cu următoarele documente:

- formularul certificatului de agreere completat;

- trei fotografii ale vehiculului (faţa, spatele şi lateral dreapta);

- certificatul de înmatriculare;

- cartea tehnică a vehiculului.

În cazul unui autotren, certificatul de agreere se eliberează separat pentru autovehicul şi separat pentru remorcă sau semiremorcă şi are valabilitate de 2 ani, perioadă după care trebuie reînnoit.

Dacă în decursul celor doi ani de exploatare s-au modificat unele din caracteristicile vehiculului, care au stat la baza agreerii acestuia, agreerea trebuie, de asemenea, reînnoită.

*Carnetul de trecere prin vămi (CPD)*  este titlu de import temporar, emis de asociaţiile autorizate în acest scop de către statele contractante, prin care se garantează reexportul vehiculului respectiv, precum şi plata drepturilor vamale în cazul în care acest reexport nu se realizează.

Carnetul CPD măreşte operativitatea îndeplinirii formalităţilor vamale, garantând totodată respectarea obligaţiilor ce derivă din regimul vamal al statelor contractante.

Se eliberează câte un carnet CPD pentru fiecare vehicul (autotractor, remorcă, semiremorcă), care are valabilitatea de 1 an, formularul de transport costă 20 de dolari se eliberează de către ACR, contra depunerii unei garanţii.

Carnetul permite , de asemenea, introducerea în ţara respectivă, fără plata taxelor vamale, a unor obiecte şi materiale strict necesare efectuării transportului (o anumită cantitate de combustibil, efecte personale şi provizii ale conducătorului auto, scule şi dispozitive pentru depanarea şi repararea autovehiculului).

În foarte multe ţări, documentul nu este solicitat, el fiind necesar, în prezent, numai în unele ţări din Orient, printre care Turcia, precum şi Grecia.

**Predarea mărfurilor la destinaţie**

Mărfurile înscrise în scrisoarea de trăsură se eliberează destinatarului în cantitatea şi calitatea prevăzute în acest document. Dacă la eliberare destinatarul nu face nici o observaţie cu privire al cantitatea sau calitatea mărfii, se presupune, până la proba contrarie, că transportorul a predat-o conform celor înscrise în momentul eliberării, în cazul în care pierderea sau avaria este aparentă. Dacă pierderea sau avaria nu poate fi observată la eliberarea, atunci contestarea se face în maximum 7 zile. În termenul menţionat nu se includ duminicile şi sărbătorile legale.

**Dificultăţi de eliberare a mărfurilor la destinaţie**

Cărăuşul rutier este obligat să predea mărfurile la destinaţie destinatarului nominat, în calitatea şi cantitatea prevăzute în contractul de transport. În practică, apar situaţii frecvente când *cărăuşul nu poate preda marfa destinatarului prevăzut în contract* – *fie* că acesta refuză preluarea, *fie* că nu poate fi identificat. În cazul în care destinatarul refuză primirea mărfii, expeditorul poate să dispună de aceasta fără să mai fie necesar să prezinte cărăuşului al doilea exemplar al scrisorii de trăsură. Dacă destinatarul revine după refuzul iniţial şi solicită cărăuşului să-i elibereze, totuşi marfa, atunci acesta din urmă se va conforma numai în cazul în care între timp nu a primit de la încărcător răspuns cu instrucţiuni contrare. Dacă, după refuzul de primire a mărfii de către destinatar, nu se dispune de către încărcător asupra procedeului de urmat, cărăuşul poate să descarce marfa la un antrepozitar sau în magaziile proprii. În caz că transportatorul descarcă marfa în magaziile proprii, atunci îşi asumă şi răspunderea cu privire la conservarea mărfii.

Dacă descărcarea mărfii s-a făcut în magaziile unei societăţi, cărăuşul nu răspunde de conservarea mărfii, şi numai de alegerea incorectă a acestui antrepozitar.

Deci, întreaga răspundere pentru greutăţile produse de eliberare cade asupra încărcătorului, care va suporta cheltuielile legate de descărcare / încărcare, antrepozitare, precum şi altele legate de conservarea calitativă şi cantitativă a mărfii. Mai mult, în cazul mărfurilor perisabile, transportatorul, în caz de lipsa de instrucţiuni din partea expeditorului (încărcătorului) poate să procedeze şi la vânzarea mărfii şi atunci când apreciază că cheltuielile cu depozitarea ar depăşi sau ar fi disproporţionate faţă de valoarea mărfii. Suma obţinută din vânzarea mărfii, după scăderea tuturor cheltuielilor care o grevează, se pune la dispoziţia expeditorului.

În situaţia în care cheltuielile care grevează marfa depăşesc suma obţinută din vânzare, transportatorul are dreptul să recupereze diferenţa de la expeditor.

**Răspunderea cărăuşului rutier**

Conform CMR, cărăuşul este obligat ca la preluarea mărfii de la predător să verifice cantitatea şi celelalte menţiuni din scrisoarea de trăsură. Cărăuşul asistă la încărcarea mărfii şi confirmă cele înscrise în scrisoarea de trăsură prin conducătorul. În cazul în care nu s-a făcut nici o menţiune pe scrisoarea de trăsură, se presupune că marfa a fost preluată în bune condiţii şi în conformitate cu cele descrise în documentul menţionat.

Cărăuşul nu poate fi exonerat de răspundere pe motiv că şoferul nu a putut să constate dacă s-a încărcat toată cantitatea sau că unele colete au fost avariate.

Transportatorul răspunde de pierderea totală sau parţială a mărfii şi de avarierea care a avut loc în timpul executării transportului. El nu poate invoca nici faptul că în timpul transportului s-a produs avarierea autovehiculului şi aceasta a avut drept urmare avarierea mărfii, el rămânând în continuare răspunzător de predarea mărfii în bune condiţii la destinaţi.

Sunt *situaţii în care cărăuşul nu răspunde de pierderea sau avarierea mărfii*:

- s-au folosit autocamioane descoperite (fără prelate), dacă acest lucru a fost convenit cu predătorul şi a fost menţionat expres în scrisoarea de trăsură;

- avarierea sau pierderea ca urmare a unui ambalaj defectuos sau necorespunzător specificului mărfii;

- încărcarea, descărcarea şi stivuirea s-au făcut de către expeditor, destinatar sau persoana împuternicită dea ceştia;

- avarierea, pierderea totală sau parţială s-au produs ca urmare a însăşi natura mărfurilor(în special ruginire, scurgere evaporare, uscare)

- rătăcirea şi pierderea s-au datorat insuficienţei sau imperfecţiunii marcajelor făcute de expeditor pe colete;

- transportul animalelor vii.

Cărăuşul rutier trebuie să conserve calitatea şi cantitatea mărfii în timpul transportului şi s-o predea în bune condiţii la timpul prevăzut în contract. Cărăuşul răspunde pentru executarea cu întârziere a contractului de transport.

În convenţia CMR se prevede ca o marfă poate fi considerată ca pierdută dacă au trecut de zile de la termenul de eliberare prevăzut în contract sau, în lipsa unui astfel de termen, dacă au trecut de zile de la data predării mărfii ce către expeditor cărăuşului. Persoana în drept poate pretinde despăgubirea ce se cuvine pentru marfa pierdută, fără să fie obligată să prezinte alte dovezi în acest scop. Transportatorul este obligat să despăgubească expeditorul cu o sumă egală cu valoarea mărfii pierdute.

Dacă transportul se execută în baza unui singur contract, de către mai mulţi cărăuşi rutieri succesivi, fiecare participant răspunde pentru executarea contractului de transport per total. Transportatorul care preia marfa de la transportatorul precedent preia şi scrisoarea de trăsură pe care va înscrie numele şi adresa eliberându-i în schimb o confirmare de primire. Dacă este cazul, transportatorul secund poate face unele menţiuni pe scrisoarea de trăsură sau pe confirmarea de primire, cu privire la starea mărfii sau a ambalajului.

Transportatorul care a plătit despăgubiri expeditorului sau destinatarului are drept de regres contra celorlalţi participanţi la executarea contractului de transport rutier. În conformitate cu prevederile convenţiei CMR, acest drept se exercită cu respectarea următoarelor dispoziţii:

- transportatorul din culpa căruia s-a produs paguba va suporta singur întreaga daună, independent de faptul că această despăgubire a fost plătită de el sau de alt cărăuş reclamantului;

- dacă paguba s-a produs din vine a doi sau mai mulţi transportatori, fiecare din ei va suporta cota-parte din despăgubirea cuvenită, proporţional cu partea sa de răspundere;

- în cazul că nu se poate stabili care dintre transportatori a produs pagube, atunci toţi transportatorii vor suporta o parte din despăgubire, proporţional cu cota parte din contravaloarea prestaţiei de transport încasate;

- în situaţia când unul dintre participanţii la transport devine insolvabil, partea de despăgubire ce-i revine va fi preluată de ceilalţi, proporţional cu remuneraţia încasată.