

Litigii cu profesioniștii.
Răspunderea civilă contractuală.
Contractul de transport mărfuri.

Reiese cu claritate din modul de redactare al acestei clauze contractuale că voința părților a fost ca pârâta AA, în calitate de transportator și semnatară a comenzii de transport, să poarte întreaga răspundere pentru executarea obligațiilor asumate, indiferent dacă va recurge la un subtransportator.

Această prevedere din comenzile de transport este în concordanță și cu prevederile art.17 alin.1 din Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR), prevede răspunderea transportatorului pentru pierderea totală sau parțială produsă între momentul primirii și cel al eliberării mărfii și art.36 din Convenție - „Atât timp cât nu este vorba de o cerere reconvențională sau de o excepție formulată în fața unei instanțe, referitoare la o acțiune întemeiată pe același contract de transport, acțiunea privind răspunderea pentru pierdere, avarie sau întârziere nu poate fi îndreptată decât împotriva primului transportator, ultimului transportator sau transportatorului care a executat partea din transport pe parcursul căruia s-a produs faptul care a cauzat pierderea, avaria sau întârzierea; acțiunea poate fi îndreptată în același timp împotriva mai multora dintre acești transportatori”.

Apelanta pretinde greșita aplicare de către prima instanță a art.36 din Convenție, apreciind că trebuie dat relevanță dispozițiilor art. 2000 Cod civil - Raporturile dintre transportatorii succesivi: (1) În raporturile dintre ei, fiecare transportator contribuie la despăgubiri proporțional cu partea ce i se cuvine din prețul transportului. Dacă însă paguba este produsă cu intenție sau din culpa gravă a unuia dintre transportatori, întreaga despăgubire incumbă acestuia. (2) Atunci când unul dintre transportatori dovedește că faptul păgubitor nu s-a produs pe durata transportului său, acesta nu este ținut să contribuie la despăgubire.

Acest articol nu este aplicabil speței, din chiar denumirea acestuia reieșind că dispozițiile sale se aplică transportatorilor succesivi, deci atunci când aceleași bunuri sunt transportate, succesiv, de două sau mai multe societăți de transport.

Însă, în speță, nu suntem în prezența unei asemenea situații, întrucât este vorba despre un singur transport, subcontractat altui transportator.

DECIZIA NR. 909/A/2022, definitivă la data de 06.09.2023

Deliberând asupra apelului de față, prin prisma motivelor invocate, instanța reține următoarele:

Prin apelul declarat pârâta AA invocă, în esență, neîndeplinirea condițiilor răspunderii civile contractuale.

Cu privire la culpa debitorului, apreciază că vinovăția cu privire la nelivrarea mărfii aparține societății subcontractante, BB, în calitate de transportator oficial al mărfii.

Coroborând prevederile art.1270 Cod civil, „contractul valabil încheiat are putere de lege între părțile contractante și art.1350 Cod Civil, ce statuează că orice persoană trebuie să își îndeplinească obligațiile pe care le-a contractat, în caz contrar și în lipsa vreunei justificări, fiind răspunzătoare de prejudiciul cauzat celeilalte părți și este obligată să repare acest prejudiciu, în condițiile legii, se reține că raportul obligațional s-a stabilit între reclamanta CC și pârâta AA, conform comenzilor de transport nr.1921-12-1149 și 1921-12-1150 din data 16.12.2019 – filele 9-13 9 dosar fond, care au valoarea juridică a unui contract cu privire la semnatarii lor.

Conform art. 4 din ambele comenzi de transport, transportatorul (apelanta din prezenta cauză) trebuie să execute transportul cu propriile vehicule, putând fi totuși subînchiriat unui subcontractor.

Pentru această ultimă situație alineatul final al aceluiași articol 4 menționează expres că „în cazul în care i se va autoriza transportatorului efectuarea transportului de către un subcontractor al său, rămâne subînțeles ca, în raportul contractual cu CC (reclamanta din dosar), transportatorul este

în continuare singurul răspunzător de executarea contractului, atât pe toată perioada derulării, cât și după finalizarea acestuia.

Reiese cu claritate din modul de redactare al acestei clauze contractuale că voința părților a fost ca pârâta AA, în calitate de transportator și semnatară a comenzii de transport, să poarte întreaga răspundere pentru executarea obligațiilor asumate, indiferent dacă va recurge la un subtransportator.

Această prevedere din comenzile de transport este în concordanță și cu prevederile art.17 alin.1 din Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR), prevede răspunderea transportatorului pentru pierderea totală sau parțială produsă între momentul primirii și cel al eliberării mărfii și art.36 din Convenție - „Atât timp cât nu este vorba de o cerere reconvențională sau de o excepție formulată în fața unei instanțe, referitoare la o acțiune întemeiată pe același contract de transport, acțiunea privind răspunderea pentru pierdere, avarie sau întârziere nu poate fi îndreptată decât împotriva primului transportator, ultimului transportator sau transportatorului care a executat partea din transport pe parcursul căruia s-a produs faptul care a cauzat pierderea, avaria sau întârzierea; acțiunea poate fi îndreptată în același timp împotriva mai multora dintre acești transportatori”.

Apelanta pretinde greșita aplicare de către prima instanță a art.36 din Convenție, apreciind că trebuie dat relevanță dispozițiilor art. 2000 Cod civil - Raporturile dintre transportatorii succesivi:

(1) În raporturile dintre ei, fiecare transportator contribuie la despăgubiri proporțional cu partea ce i se cuvine din prețul transportului. Dacă însă paguba este produsă cu intenție sau din culpa gravă a unuia dintre transportatori, întreaga despăgubire incumbă acestuia.

(2) Atunci când unul dintre transportatori dovedește că faptul păgubitor nu s-a produs pe durata transportului său, acesta nu este ținut să contribuie la despăgubire.

Acest articol nu este aplicabil speței, din chiar denumirea acestuia reieșind că dispozițiile sale se aplică transportatorilor succesivi, deci atunci când aceleași bunuri sunt transportate, succesiv, de două sau mai multe societăți de transport.

Însă, în speță, nu suntem în prezența unei asemenea situații, întrucât este vorba despre un singur transport, subcontractat altui transportator.

Tocmai acesta este motivul pentru care Judecătoria Sebeș a admis cererea de chemare în garanție formulată de pârâtă, dispoziții care nu formează însă obiect al apelului.

Legat de condițiile răspunderii contractuale, apelanta apreciază că nu este întrunită nici condiția culpei, întrucât neexecutarea de către pârâtă a obligației de datorează faptei unui terț, asimilată forței majore sau cazului fortuit.

Potrivit celor reținute anterior, transportatorul însuși, iar nu subcontractantul său, răspunde față de reclamantă pentru neîndeplinirea obligațiilor din comanda de transport, astfel încât, față de prevederile contractuale reținute anterior, aceasta nu poate opune reclamantei neexecutarea corespunzătoare a comenzii de către subcontractor, raporturile existente între aceștia neputând fi asimilate forței majore sau cazului fortuit. Fapta terțului, în cazul de față, nu este o cauză exoneratoare de răspundere, ci chiar motivul neexecutării, dar de care răspunde integral pârâta din dosar, potrivit art. 4 din comanda de transport.

Raportat la prejudiciu, se invocă prin apel prevederile art. 1.533 Cod civil - Previzibilitatea prejudiciului: „Debitorul răspunde numai pentru prejudiciile pe care le-a prevăzut sau pe care putea să le prevadă ca urmare a neexecutării la momentul încheierii contractului, afară de cazul în care neexecutarea este intenționată ori se datorează culpei grave a acestuia. Chiar și în acest din urmă caz, daunele-interese nu cuprind decât ceea ce este consecința directă și necesară a neexecutării obligației”.

Așadar, debitorul răspunde numai pentru prejudiciile pe care le-a prevăzut sau pe care putea să le prevadă, ca urmare a neexecutării obligației, la data încheierii contractului.

Nu se poate considera, astfel cum se pretinde prin apel, că prejudiciul constând în nepredarea mărfii era unui imprezibil, întrucât obiectul obligației transportatorului - pârâta AA – era chiar predarea mărfii către reclamantă.

Or, a pretinde că nepredarea mărfii înlătură răspunderea contractuală datorită imprevizibilității prejudiciului înseamnă a nega însăși existența obligației asumate de transportator prin acceptarea comenzii.

O altă critică formulată de pârâtă cu privire la sentința atacată constă în reținerea caracterului prejudiciului, apelanta pretinzând că acesta nu are caracter cert, întrucât reclamanta-intimata nu a făcut dovada achitării celor doi clienți a acesteia a contravalorii prejudiciului în cuantum de 47530,27 lei, drept urmare nu poate fi vorba despre un prejudiciu cert produs în patrimoniul reclamantei, invocând în acest sens art.1537 Cod Civil „dovada neexecutării obligației nu îi scutește pe creditor de proba prejudiciului, cu excepția cazului în care prin lege sau prin convenția părților se prevede altfel”.

Condițiile cerute de lege pentru a se putea obține repararea prejudiciului sunt: caracterul cert al acestuia și ca prejudiciul să nu fi fost reparat (art. 1531 - 1532 Cod civil).

Caracterul cert al prejudiciului presupune că acesta este sigur, atât în privința existenței, cât și a posibilității de evaluare. În plus, potrivit art. 1532 alin. 3 Cod civil coroborat cu art. 1537 Cod civil, prejudiciul al cărui cuantum nu poate fi stabilit cu certitudine se determină de către instanța de judecată, în baza probelor administrate, creditorul nefiind scutit de sarcina probei.

Or, instanța de fond a reținut, în mod corect, certitudinea prejudiciului sub aspectul existenței, și evaluării sale, acesta constând în suma de 47530,27 lei, reprezentând diferența rămasă de achitat din contravaloarea mărfii pentru care au fost emise comenzilor de transport nr.1921-12-1149 și 1921-12-1150 din data 16.12.2019 și facturile fiscale nr.0000245/08.01.2020 și 6088/08.01.2020, pe numele reclamantei **fil. 16, 20 dosar fond.**

Nu prezintă relevanță pentru caracterul cert al prejudiciului faptul că, reclamanta intimată nu a făcut dovada achitării sumei de 47530,27 lei, întrucât la dosarul cauzei au fost depuse facturile fiscale, iar din aceasta reiese că aceasta are obligația de a achita această sumă către creditoare.

Faptul plății sau nu acestei sume ține de executarea obligației, iar nu de realitatea sau certitudinea prejudiciului, atâta vreme cât din înscrisuri reiese că reclamanta are obligația de a achita această sumă.

Contrar celor pretinse de intimată, existența obligației poate rezulta și din emiterea unei facturi fiscale, în relațiile dintre profesioniști nefiind necesară dovedirea, în mod obligatoriu, prin depunerea contractului.

Faptul contestării de către apelantă a condițiilor răspunderii civile contractuale nu afectează caracterul cert al prejudiciului, emiterea facturilor fiind rezultatul relațiilor comerciale dintre persoane față de care pârâta, ca transportator, are calitatea de terț, aceste persoane fiind reclamanta și societatea DD, ultima dintre acestea fiind emitenta facturilor.

Tot astfel, prejudiciul nu trebuie să rezulte din contractual de transport, cum se pretinde, ci acesta reprezintă contravaloarea mărfii care nu a ajuns la destinație, fiind facturat/refacturat între părțile contractante ale mărfii transportate, vânzător-cumpărător al mărfii, iar nu de transportatorul acesteia.

Demersurile efectuate de societatea apelantă cu privire la deschiderea dosarului de daună nu semnifică acceptarea soldului (care la acel moment nici nu se cunoștea), ci arată, astfel cum se pretinde, dorința acesteia de a diminua paguba și, astfel cum se arată expres, dorința de a acoperi prejudiciul produs de către societatea subcontractantă – **fila 6 dosar apel.**

Față de considerentele expuse, apreciind legală și temeinică sentința primei instanțe, Tribunalul, în temeiul art. 480 cod procedură civilă, va respinge ca nefondat apelul.