

FRAUDA DOCUMENTARĂ ÎN TRANSPORTUL MARITIM

*Lect.univ.drd. Florin Tudor
Universitatea „Dunărea de Jos” Galați – Facultatea de drept*

The existence of the international trading, involving overseas cargo transport can not be imagined in the absence of proper transport documents, amongst them Bill of Lading is by far the most important.

The continuous increase of the goods speed which are handled and transported, most significantly in container transport is generating frequently delays in documents deliveries thus often the B/L arrives long before the goods in the port of destination.

This situation is creating undesired issues as the documents fraud and forgery.

On the other hand, all the commercial documents related to the transport as: quality certificates, origin certificates, charter- parties, etc. may also be the subject of forgery activities often found in sea transport.

The drawbacks arising from delayed deliveries, the insufficient and incomplete efforts spend both by ship agents and customs authorities finally led to series of initiatives meant to prevent Bill of Lading forgery and finally the negotiation of these document in the banks, together with a more careful risk analyses made by customs authorities.

În societatea modernă, transportul este un element indispensabil vieții, deoarece el oferă oamenilor posibilitatea de a cunoaște, a percepe și a asimila cât mai mult din ceea ce le pune la dispoziție civilizația umană¹.

Transporturile reprezintă un domeniu important al activității economico-sociale, prin intermediul cărora se realizează deplasarea în spațiu a bunurilor și persoanelor, în vederea satisfacerii nevoilor materiale și spirituale ale societății omenești.

Boom-ul economic înregistrat în ultima perioadă, a implicat o creștere fără precedent a comerțului mondial, a traficului de materii prime și produse finite.

Transportului naval i-a revenit un rol foarte important întrucât transportul pe apă este mai ieftin, dar și datorită diversificării surselor de relații economice, înmulțirii numărului de participanți la aceste diversificări și caracterului tot mai complex al schimburilor comerciale internaționale.

Comerțul maritim modern este o activitate economică vastă și complexă, atât ca volum de mărfuri transportate, cât și ca valoare materială a acestora, la care se adaugă investițiile uriașe, de înaltă tehnicitate, reprezentate în primul rând de nave, ca mijloace de transport, respectiv de infrastructura porturilor moderne, ca noduri de transbordare².

Comerțul internațional care implică transportul mărfurilor pe mare nu poate exista în absența documentelor de transport, cel mai important fiind conosamentul.

Conosamentul (Bill of Lading) desemnează, potrivit art.1 (7) al Convenției de la Hamburg din 1978, un document probator al unui contract de transport pe mare și a preluării sau încărcării mărfurilor de către cărauș, care se obligă să le livreze la destinație persoanei care face dovada deținerii acestui titlu.

Conosamentul poate să îmbrace forma de titlu nominativ, la ordin sau la purtător.

Conosamentul nominativ se caracterizează prin desemnarea în cuprinsul său a destinatarului. Acesta are dreptul să solicite la destinație să-i fie puse la dispoziție mărfurile înscrise în conosament.

Conosamentul la ordin, cel mai uzitat în practică, este emis de obicei pe numele destinatarului, care îl poate transmite ulterior unui terț prin gir. De aici și similitudinea cu cambia sau biletul la ordin.

În ce privește conosamentul la purtător, titularul legitim este persoana care deține și prezintă documentul.

Importanța acestui document se justifică prin efectele sale. Conosamentul poate fi o dovadă a contractului de transport, un instrument probator al îmbarcării mărfii, ca și un titlu reprezentativ al încărcăturii³.

¹ Gheorghe Filip și colab., *Dreptul transporturilor*, Ed. Junimea, Iași, 2002, p.7, *apud*, L.Josserand, *Les transports*, Paris, Rousseau, 1926, p.1: „Transportul este dintre toate activitățile omenești, cea mai necesară și mai multiformă, totodată”.

² Gheorghe Caraiani și Mihai Serescu, *Transporturile maritime*, Ed. Lumina Lex, București, 1998, p.7.

³ Gheorghe Stancu, *Dreptul transporturilor*, Ed. Lumina Lex, București, 2005, p.384

Indicațiile obligatorii ale conosamentului sunt specificate de art. 565 C.com., cât și de art.15 al Convenției de la Hamburg din 1978 (a-b).

De esență sunt indicarea părților în cauză, apoi mărfurile de transportat, prin natură, specie, cantitate și calitate și nu în ultimul rând parcursul ce urmează să fie străbătut, arătându-se locul plecării și al destinației și navlul datorat. Conosamentul trebuie datat, așa cum cere art. 565 alin.2 C.com., cât și semnat.

Lipsa unor mențiuni obligatorii din cuprinsul conosamentului poate avea drept consecință dificultăți de probă.

Unele lipsuri pot atrage însăși nulitatea conosamentului. Totuși, Codul comercial nu prevede explicit o astfel de sancțiune. Ea este însă consacrată în Convenția de Hamburg din 1978 care prin art.15 (3) invalidează conosamentul dacă nu specifică elementele esențiale cerute de art.1 (7), precum referirea la un transport pe mare, încărcarea mărfurilor pe navă și obligația cărașului de a le preda la prezentarea acestui înscris de către titularul îndreptățit.

Varietatea fraudelor maritime cu documente de transport false este vastă și privește mai ales conosamentele.

Creșterea vitezei de deplasare a mărfurilor în transportul maritim, mai cu seamă cel containerizat, coincide cu întâzieri în livrarea documentelor, astfel încât, deseori conosamentul ajunge înaintea mărfii în portul de destinație, și de aici probleme legate de identificarea persoanei îndreptățită să primească marfa și chiar existența pericolelor de falsificare și fraudă.

Art.16 paragraf 1 și 2 al Convenției de la Hamburg din 1978, conform căruia cărașul sau emitentul conosamentului ori persoana în numele căreia el este eliberat trebuie să formuleze rezerve dacă are motive serioase să se îndoiască de realitatea conținutului unui astfel de document, fără să dispună de mijloace suficiente spre a-i verifica conținutul. Acestea se referă la indicațiile din conosament privind natura generală, marcajele principale, numărul de colete sau de bucăți, greutatea sau cantitatea mărfurilor.

Dacă există suspiciuni că mărfurile preluate efectiv la bordul navei nu corespund indicațiilor și recomandărilor arătate, „clauza de rezervă” va preciza aceste inexactități, motivele bănuielii sau lipsa mijloacelor suficiente de control.

În cazul în care cărașul sau altă persoană ce emite conosamentul în numele său nu indică în cuprinsul acestuia starea aparentă a mărfurilor, se consideră că el a menționat în conosament că mărfurile erau în stare aparent bună⁴.

Cu privire la conținutul conosamentului, se consideră că încărcătorul a garantat cărașului exactitatea indicațiilor privind natura generală a mărfurilor, marcajul lor, numărul, cantitatea și greutatea, pe care le-a comunicat pentru a fi înscrise în conosament.

Încălcarea cu rea-credință a acestei obligații duce la sancțiuni patrimoniale față de încărcător, care trebuie să îl despăgubească pe căraș pentru prejudiciul rezultat din inexactitatea indicațiilor pe care le-a generat în vederea întocmirii conosamentului de către armator, comandant sau reprezentantul acestuia (agentul de navă).

Dreptul cărașului la despăgubire nu limitează în niciun fel răspunderea ce îi revine pe baza contractului de transport maritim față de orice persoană, alta decât încărcătorul.

În practică există o regulă ca încărcătorul să solicite cărașului eliberarea unui conosament „curat”, chiar dacă apar unele nereguli, în schimbul unei garanții (de regulă scrisoare de garanție) prin care încărcătorul se obligă să despăgubească pe căraș pentru orice pagubă ce ar rezulta din eliberarea acestui document fără rezerve. Băncile acceptă astfel la plată conosamentele semnate, în cele mai multe cazuri de către comandantul navei la înțelegere cu încărcătorul (expeditorul), chiar dacă acestea nu sunt tocmai curate (clean).

În atare situații, este de recomandat o simplificare a practicii documentare, conosamentele putând fi înlocuite cu documente nenegociabile, similare acelor folosite în transportul terestru sau aerian. Aceste documente nenegociabile, cunoscute sub denumirea de scrisori de trăsură maritimă (Sea-way bill), sunt satisfăcătoare, cu excepția situației în care posesorul ar dori înstrăinarea mărfurilor aflate în tranzit.

Scrisoarea de trăsură maritimă constituie o recipisă pentru mărfurile încărcate și o dovadă a contractului de transport încheiat de încărcător cu transportatorul, însă pierde cea mai importantă funcție a conosamentului, respectiv negociabilitatea. Caracterul nenegociabil al scrisorii de trăsură

⁴ Gheorghe Piperea, *Dreptul transporturilor*, Ed. All Beck, București, 2005, p.179

maritimă ar putea însă îngreuna tranzacțiile, deoarece transferul documentului și implicit transferul proprietății asupra mărfurilor aflate în tranzit se poate realiza numai în condițiile cesiunii de creanță din dreptul comun.

Conosamentul nu este singurul document ce poate fi falsificat. Certificatele de calitate, certificatele de origine, facturile externe, specificațiile tehnice, acreditivele, manifestul vamal de încărcare și chiar contractele de navlosire pot face obiectul fraudei în transportul maritim.

De regulă, nici cărașul, nici comandantul navei nu sunt interesați direct în respectarea condițiilor de vânzare-cumpărare din contractul comercial.

„*Conosamentul de preluare*” este echivalentul în dreptul maritim al clauzei INCOTERMS – FAS (free alongside ship – franco de-a lungul navei) din contractul comercial internațional de vânzare al mărfurilor.

„*Conosamentul de îmbarcare*” cu mențiunea „*îmbarcat*” atestă că marfa a fost efectiv primită pe navă. În ce privește vânzarea internațională de mărfuri ne situăm în prezența condiției de livrare FOB (free on board – franco la bord). Această mențiune poate fi aplicată după încărcare, pe un „conosament de preluare”, schimbându-i astfel semnificația inițială.

Conosamentul poate, deci, să ateste prin conținutul său două situații diferite cu privire la marfa de transportat: preluarea mărfurilor de la expeditor și îmbarcarea acestora pe navă⁵.

Orice titular al unui conosament consideră că marfa descrisă corespunde sub aspectul caracteristicilor tehnice, stării calității și exactității cantității.

În aceste condiții, trebuie urmărit ca între contractele comerciale și acreditive, pe de o parte și documentele de transport și conosamente, pe de altă parte, să existe concordanțe.

Frauda prin falsificarea acreditivelor este mai puțin frecventă. O astfel de fraudă subzistă când nu există o corespondență între datele înscrise în acreditiv (preluate din contractul comercial internațional de vânzare) și documentele de transport, respectiv cele comerciale. Funcție și de condiția de livrare, falsul poate fi constatat când mărfurile ajung la beneficiar iar documentele ajung în banca ce a domiciliat acreditivul.

Certificatele de cantitate și de calitate (quantity and quality certificate) sunt înscrisuri eliberate, de regulă, de inspecții independenți, agreeți de părți, care certifică după anumite criterii comune că mărfurile sunt în sorto-dimensiunile, cantitatea și calitatea din contractul comercial.

Pentru a înlătura posibilitatea de fraudă ce ar exista în faptul că s-ar modifica certificatul de inspecție, este de recomandat ca inspectorul (compania ca atare) să fie recunoscut internațional și să se bucure de notorietate și de prestigiu printre experți. Amintim aici companiile : ROMCONTROL; S.G.S. (SOCIETE GENERAL DE SURVEILLANCE); BUREAU VERITAS; LLOYD'S, etc.

Certificatele de origine (origin certificate) constituie uneori o parte foarte importantă a documentelor comerciale necesare deblocării acreditivelor. Aceste certificate atestă faptul că mărfurile sunt originare din zona în care, de regulă, cumpărătorul poate beneficia de facilități (diminuări sau scutiri de la plata taxelor vamale sau a altor tipuri de impozite) la importul mărfurilor în țara sa.

Certificatele de origine pot fi eliberate de către Camerele de comerț și industrie sau de autoritatea vamală. Dacă în primul caz certificatele sunt emise pe baza unei simple documentații ce atestă originea, autoritatea vamală tratează problematica originii bunurilor de o manieră mult mai complexă.

Două criterii de bază sunt utilizate pentru determinarea originii și anume produse "obținute în întregime" și produse care au suferit o "ultimă transformare substanțială".

În cazul în care este implicată doar o țară se va aplica criteriul "obținut în întregime". În practică, acesta este limitat la produsele obținute în stare naturală și produse derivate din acestea.

Dacă sunt două sau mai multe țări implicate în procesul de producție al bunurilor, criteriul "ultima transformare substanțială" determină originea acestor bunuri.

În general criteriul ultimei transformări substanțiale este exprimată în trei feluri:

- prin regula schimbării (sub) poziției tarifare în Sistemul Armonizat;
- prin lista de prelucrări și transformări asupra bunurilor, care conferă sau nu originea țării în care aceste operațiuni sunt realizate;
- prin regula valorii adăugate, prin care creșterea valorii datorată operațiunilor de asamblare și încorporarea de materiale reprezintă un anumit nivel din prețul de uzină al produsului.

⁵ Gheorghe Piperea, *op.cit.*, p.177

Cum certificatul de circulație a mărfurilor (origine) de tipul EUR 1 este tipul de certificat utilizat în comerțul intracomunitar și cel al Statelor membre ale UE în relațiile comerciale cu țări terțe, este de recomandat ca în contractul comercial – mai cu seamă în ce privește decontarea acreditivului, să existe clauze ca originea mărfurilor să fie probată pe baza certificatelor de origine eliberate de autoritățile vamale din țara de expediție a mărfurilor.

Toate mărfurile încărcate pe nave trebuie menționate în „Manifestul vamal de încărcare”. Acest document se întocmește de către agentul de navă în portul de încărcare și este vizat de autoritatea vamală. Se întocmește pentru fiecare port de încărcare și de descărcare în parte și cuprinde denumirea mărfurilor, cantitatea lor, numele încărcătorului, numele destinatarului, etc.

Manifestul (cargo manifest) vizat de autoritatea vamală din portul de încărcare însoțește transportul și stă la baza calculării taxelor vamale în portul de descărcare. De asemenea, manifestul vamal de încărcare este documentul primar în baza căruia se întocmesc toate celelalte documente comerciale și de transport (packing list-ul, declarația vamală de export, conosamentul, etc.)

Din această perspectivă, cargo manifestul are o mare importanță în economia documentelor emise în portul de încărcare premergătoare executării contractului comercial.

Pentru stoparea fraudei documentare, autoritățile vamale îi revine sarcina verificării cu mare prudență a manifestului încărcăturii prin metoda încrucișată cu alte acte specifice, printre care amintim: cargo planul, ordinul de imbarco (recipisa primului ofițer), foia timpului (time sheet), istoricul operațiunilor (statement of facts), etc.

Pe măsură ce pagubele pricinuite de fraude asupra comunității internaționale sunt tot mai mari, apreciem că se impune de urgență instituirea unui sistem integrat informațional, care să furnizeze operativ celor interesați date privitoare la notorietatea și solvabilitatea partenerilor comerciali și cărăușilor, date asupra porturilor cu reputație dubioasă, inclusiv date despre uzul porturilor, agențiile maritime și, nu în ultimul rând, publicitatea cazurilor de fraudă maritimă.

Credem astfel într-un mai pronunțat rol al Organizației Maritime Internaționale (IMO), al Camerei Internaționale de Comerț (ICC), al Biroul Maritim Internațional (IMB), precum și al Comitetului pentru Transport maritim UNCTAD, care trebuie să efectueze de o manieră unitară investigații ample asupra fraudei maritime și să legifereze măsuri punitive îndreptate împotriva defraudatorilor în scop de descurajare.

Bibliografie:

1. Gheorghe Filip și colab., *Dreptul transporturilor*, Ed. Junimea, Iași, 2002
2. Gheorghe Caraiani și Mihai Serescu, *Transporturile maritime*, Ed. Lumina Lex, București, 1998
3. Gheorghe Stancu, *Dreptul transporturilor*, Ed. Lumina Lex, București, 2005
4. Gheorghe Piperea, *Dreptul transporturilor*, Ed. All Beck, București, 2005