



## Condiții generale de transport și servicii ce stau la baza activității societăților de expediții

### Articolul 1 – Preambul

1.1 Prezentele condiții generale de transport și servicii ce stau la baza activității societăților de expediții constituie norme standard care se aplică la executarea transporturilor și serviciilor accesorii de către societățile de expediții. Acestea cuprind prevederi valabile pentru toate modurile de transport și servicii accesorii (rutier, aerian, feroviar, maritim, naval, multimodal, servicii logistice, vamale etc).

1.2 Prevederile contractului de expediție sau comanda urmată de executare se consideră completate cu prevederile prezentelor condiții generale, care fac parte integrantă din acestea. Părțile sunt libere să convină expres în contractele încheiate și alte clauze decât cele prevăzute în prezentele condiții generale.

1.3 Condițiile generale de transport și servicii ce stau la baza activității societăților de expediții membre ale Uniunii Societăților de Expediții din România se vor numi în continuare, prescurtat: „Condiții generale”.

1.4 Uniunea Societăților de Expediții din România se va numi în continuare, prescurtat: „USER”.

1.5 Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés – Federația Internațională a Asociațiilor de Expeditori de Mărfuri se va numi în continuare, prescurtat: „FIATA”.

1.6 Aceste norme transpun o serie de acte normative naționale și internaționale care reglementează activitatea de expediții, cum ar fi:

- Codul civil român;
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările ulterioare;
- Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri



pe șosele (CMR) – adoptată la Geneva în 1956, la care România a aderat prin Decretul nr. 451/1972;

– Convenția privind transportul feroviar internațional (COTIF) – adoptată la Berna la 9 mai 1980, ratificată de România prin Decretul nr. 100/1983;

– Regulile de la Haga – Convenția internațională pentru unificarea unor norme de drept privind conosamentul – încheiată la Bruxelles în 1924, la care România a devenit parte în 1937;

– Protocolul de la Bruxelles, din 1968, care a modificat Regulile de la Haga, cunoscut sub denumirea de „Regulile de la Haga-Visby”;

– Convenția de la Montreal – Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional – adoptată la Montreal la 28 mai 1999, ratificată de România prin Ordonanța Guvernului nr.107/2000, aprobată prin Legea nr. 14/2001;

– Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR) – încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, la care România a aderat prin Legea nr. 31 din 18 mai 1994;

– Regulile model ale FIATA pentru serviciile de expediții de marfă (FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services);

– Documentele FIATA.

## **Articolul 2 – Definiții**

2.1 „Societate de expediții = expeditor (Freight Forwarder)” înseamnă compania care încheie cu un client un contract de transport și/sau servicii accesorii.

2.2 „Servicii/operațiuni accesorii” înseamnă comisionariat vamal, depozitare, manipulare, ambalare, distribuție a mărfurilor, încheierea unor polițe de asigurare Cargo „all risks” în numele și la solicitarea clientului, colectarea unor documente referitoare la marfă și/sau altele



asemenea.

2.3 „Client” poate fi expeditorul (shipper sau consignor), destinatarul (consignee sau receiver) sau proprietarul mărfurilor (owner) și înseamnă orice persoană fizică sau juridică care încheie cu societatea de expediții un contract de transport și/sau servicii accesorii acestuia și care face dovadă că poate dispune în privința transporturilor mărfurilor.

2.4 „Expeditor (shipper sau consignor) înseamnă persoana care predă mărfurile societății de expediții pentru efectuarea transportului și/sau serviciilor accesorii acestuia.

2.5 „Destinatar (consignee)” înseamnă persoana îndreptățită să primească bunurile de la societatea de expediții și/sau agentul acesteia.

2.6 „Transportator = cărauș” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, parte într-un contract de transport, care realizează transportul mărfurilor cu mijloace de transport proprii sau asupra cărora are drept de utilizare.

2.7 „Mărfuri” înseamnă orice bunuri corporale mobile, inclusiv animale vii, precum și/sau containere, paleți și/sau articole similare de transport și/sau ambalare, remise societății de expediții pentru a fi transportate.

2.8 „Mărfuri periculoase” înseamnă mărfurile care sunt clasificate în convențiile/regulamentele de specialitate (ADR, RID, IMDG, IATA DGR) ca fiind periculoase (inflamabile, radioactive, nocive, cu caracter vătămător).

2.9 „DST (SDR) – Drepturi Speciale de Tragere (Special Drawing Rights)” înseamnă un instrument monetar al Fondului Monetar Internațional, cu rol de unitate de cont și de rezervă, utilizat frecvent ca etalon monetar odată cu restrângerea rolului aurului ca unitate de referință.

### **Articolul 3 – Contractul de expediție**

3.1 Contractul de expediție este un contract prin care societatea de expediții se obligă să încheie, în nume propriu și în contul clientului, un contract de transport și/sau să îndeplinească operațiunile accesorii.



3.2 Societatea de expediții care ia asupra sa obligația executării transportului, cu mijloace proprii sau ale altuia, în tot sau în parte, are drepturile și obligațiile transportatorului.

3.3 În contractul de expediție se prevăd clauze atât cu privire la transportul propriu-zis, cât și la serviciile accesorii transportului.

3.4 Comanda de transport confirmată de societatea de expediții se consideră contract încheiat, așa cum este prevăzut la pct. 3.1.

3.5 USER poate pune la dispoziția membrilor săi, la cerere, contracte-cadru de expediții.

3.6 Contractul de expediții se completează cu Condițiile generale de transport și servicii ce stau la baza activității societăților de expediții, așa cum este prevăzut la pct.1.2.

3.7 Societățile de expediții care încheie contracte de intermediere sau de agenți, potrivit Codului civil, vor urma normele prevăzute de acesta.

#### **Articolul 4 – Comunicarea societății de expediții cu clientul**

4.1 Societatea de expediții poate comunica cu clientul sau cu persoana desemnată pentru comunicare de către client, într-o formă verbală sau scrisă, utilizând toate mijloacele de comunicare care sunt la dispoziția sa. În cazul în care clientul nu comunică societății de expediții orice schimbare de adresă sau alte informații referitoare la sine, se va considera că aceasta și-a comunicat mesajul către client în mod corect, dacă l-a transmis folosind adresa sau alte informații care i-au fost disponibile în acel moment.

4.2 Clientul va notifica imediat societății de expediții orice modificare a informațiilor care sunt relevante în orice mod pentru executarea corectă a expedierii de mărfuri. În caz contrar, clientul va suporta toate consecințele unei astfel de omisiuni.



4.3 Societatea de expediții are dreptul de a utiliza tehnologia modernă în executarea activităților sale, inclusiv dispozitive care permit executarea expedierii de mărfuri fără completarea și emiterea de documente de transport și alte documente într-o formă fizică.

## **Articolul 5 – Obligațiile societății de expediții**

5.1 Societatea de expediții va depune diligențele necesare pentru organizarea și/sau executarea transportului și efectuarea serviciilor accesorii, potrivit instrucțiunilor clientului, astfel cum au fost convenite, precum și pentru protejarea intereselor clientului pe tot parcursul prestării activităților.

5.2 Societatea de expediții trebuie să fie organizată și să dispună de mijloacele necesare executării misiunii sale.

5.3 Dacă nu s-a convenit altfel, societatea de expediții are dreptul să aleagă în mod liber subcontractantii, precum și modurile de transport și mijloacele folosite. Persoanele intermediare sau subcontractanții la care recurge societatea de expediții pentru executarea obligațiilor sale sunt considerate acceptate de client, dacă acesta nu a exprimat vreo opoziție înaintea începerii executării transportului.

5.4 Societatea de expediții va presta serviciile în conformitate cu instrucțiunile clientului și după cum s-a convenit de comun acord cu acesta. Dacă respectivele instrucțiuni sunt incorecte sau incomplete sau nu sunt conforme cu contractul, societatea de expediții poate, pe riscul și pe cheltuiala clientului, să acționeze după cum consideră de cuviință, în interesul clientului.

5.5 Societatea de expediții are ca obligație consilierea privind doar activitatea de transport și/sau serviciile accesorii, fără aspecte care țin de mărfuri în relația cu diferite autorități (licențe import/export, autorizări, dublă utilizare etc).

5.6 Societatea de expediții are obligația să plătească facturile în cadrul termenelor stabilite prin contracte cu subcontractantii săi.



## **Articolul 6 – Obligațiile clientului**

6.1 Clientul garantează societății de expediții, în momentul în care bunurile au fost preluate de către aceasta, exactitatea privind toate detaliile legate de natura generală a mărfurilor, mărcile, numărul, greutatea, volumul și cantitatea și, dacă este cazul, caracterul periculos al mărfurilor, astfel cum au fost furnizate de acesta sau în numele său.

6.2 Clientul este responsabil pentru modul de întocmire, corectitudinea și aparenta de legalitate a documentelor pe care la pune la dispoziția societății de expediții, cum ar fi, dar fără a se limita la facturile comerciale, listele specifice etc.

6.3 Clientul este obligat să transmită în scris societății de expediții instrucțiuni precise dacă solicită condiții speciale de transport al mărfii. Instrucțiunile sunt supuse acceptului societății de expediții. Totuși, acestea se consideră acceptate dacă, după primirea acestora de către societatea de expediții, s-a trecut la executare. Sarcina probei privind instrucțiunile speciale date societății de expediții incumbă clientului.

6.4 Clientul va fi răspunzător față de societatea de expediții și o va despăgubi pentru toate costurile, cheltuielile și taxele oficiale aferente tuturor daunelor, ca urmare a informațiilor sau instrucțiunilor incorecte, incomplete sau furnizate cu întârziere de către client, sau a predării de către client sau de orice persoană care acționează în numele său, către societatea de expediții sau către orice altă persoană față de care societatea de expediții poate fi răspunzătoare, a unor mărfuri care au cauzat decesul sau vătămarea corporală a oricărei persoane, deteriorarea proprietății și a mediului sau orice altă pierdere.

6.5 Clientul trebuie să predea mărfurile ambalate, marcate, etichetate, astfel încât să reziste operațiunilor de transport și/sau celor accesorii și să poată fi livrate destinatarului potrivit contractului.

6.6 În cazul constatării la destinație de pierderi, avarii sau orice pagube produse mărfii, inclusiv cele produse de întârzierea transporturilor, atunci



când s-a convenit efectuarea transportului într-un anumit timp, destinatarul sau cei care receptionează marfa au obligația să procedeze la constatarea daunelor și la îndeplinirea formalităților ce se impun, inclusiv la formularea de rezerve legale față de transportator, precum și să ia alte măsuri care să asigure conservarea dreptului la reclamații și acțiuni în vederea recuperării daunelor, în termenii regulamentelor internaționale de transport.

6.7 În caz de refuz al mărfii de către destinatar sau în caz de absență a acestuia, indiferent de motiv, clientul este obligat să suporte prețul transportului, al serviciilor accesorii, precum și al cheltuielilor suplimentare, efectuate sau angajate de societatea de expediții până la finalizarea transportului.

6.8 În cazul în care societatea de expediții angajează în contul clientului operațiuni vamale, clientul este cel care garantează comisionarului vamal plata datoriei vamale și/sau amenzilor ce s-ar datora, determinate de furnizarea unor instrucțiuni sau documente eronate.

6.9 În eventualitatea în care societatea de expediții, în cazul unor circumstanțe neprevăzute, acționează în interesul clientului, costurile și taxele suplimentare vor fi suportate de client.

6.10 Clientul va informa societatea de expediții cu privire la o eventuală cesionare de drepturi și obligații rezultate din contractul de expediții către un terț.

6.11 Dacă clientul anulează comanda sau se retrage din contract înainte de începerea executării transportului, iar societatea de expediții a angajat deja cheltuieli pentru organizare (ex.închiriere macara, dislocare camioane etc), acesta trebuie să despăgubeasca societatea de expediții pentru cheltuielile suportate.

6.12 Anularea comenzii sau renunțarea la transport se pot efectua de către client până la data la care destinatarul și-a manifestat voința de a-și valorifica drepturile ce rezultă pentru el din contractul de transport sau de îndată ce expeditorul a predat destinatarului duplicatul de pe documentul de transport. În acest caz, clientul trebuie să despăgubeasca societatea de expediții pentru cheltuielile angajate pentru executarea contractului, fiind



obligat să acopere integral prejudiciul pricinuit prin anularea comenzii sau renunțarea la transport.

## **Articolul 7 – Obligațiile subcontractantului**

7.1 Subcontractanții societăților de expediții sunt, de regulă, operatorii de transport (rutier, aerian, feroviar, maritim, fluvial), în sensul definiției de la pct. 2.6.

7.2 Subcontractanții au obligația deținerii licențelor, autorizațiilor valabile stabilite prin lege pentru modul de transport respectiv și să le prezinte societății de expediții la solicitarea acesteia.

7.3 Subcontractanții trebuie să posede polițe de asigurare de răspundere a operatorului de transport.

7.4 Subcontractanții trebuie să respecte clauzele din contractele încheiate cu societatea de expediții, precum și clauzele din contractele încheiate de societatea de expediții cu clienții săi, dacă acele clauze le-au fost comunicate.

## **Articolul 8 – Răspunderea societății de expediții**

8.1 Societatea de expediții este răspunzătoare pentru situațiile în care nu exercită diligența cuvenită și nu ia măsurile corespunzătoare în prestarea serviciilor convenite prin contract, caz în care aceasta va despăgubi clientul pentru pierderea sau deteriorarea mărfurilor, precum și pentru pierderile financiare directe rezultate din o astfel de nerespectare a obligației de diligență. Despăgubirile vor fi sub rezerva prevederilor de la Articolul 9.

8.2 Răspunderea societății de expediții pentru pierderea totală sau parțială, sau pentru deteriorarea sau alterarea mărfurilor acoperă perioada de la momentul în care aceasta a preluat mărfurile în sarcina sa pentru a le transporta până la momentul livrării acestora.





8.3 Societatea de expediții nu este răspunzătoare pentru acțiunile sau omisiunile terților, cum ar fi, fără a se limita însă la transportatori, operatori de depozitare, docheri, comisionari vamali și orice alți subcontractanți, decât în situația când societatea de expediții nu și-a dus la îndeplinire obligația de diligență în selectarea, instruirea sau supervizarea respectivilor terți. În acest ultim caz, răspunderea societății de expediții nu poate depăși limitele răspunderii terților.

8.4 Dacă un termen de executare a transportului nu a fost cerut expres de client și acceptat de societatea de expediții, aceasta nu garantează o dată determinată de sosire la destinație și nu datorează nicio despăgubire pentru întârzierea transportului.

8.5 În cazul în care mărfurile nu au fost livrate în termen de nouăzeci de zile consecutive începând de la data convenită a livrării sau, în absența unui acord privind termenul de livrare, începând de la o dată care ar fi rezonabilă pentru o societate de expediții să livreze marfa în circumstanțele transportului respectiv, clientul poate, în absența unor dovezi contrare, să trateze bunurile ca pierdute.

## **Articolul 9 – Excluderi, exonerari și limitele răspunderii societății de expediții**

9.1 Dacă răspunderea societății de expediții este angajată pentru deteriorarea sau pierderea mărfii, ca urmare a culpei proprii, cuantumul despăgubirilor datorate se stabilește în raport cu valoarea normală a mărfii din momentul luării ei în primire pentru transport. Valoarea mărfii va fi documentată de către reclamant prin factura de achiziție sau prin alte probe care să ateste această valoare de la momentul primirii mărfii de către societatea de expediții.

9.2 Totuși, în cazurile în care răspunderea societății de expediții este angajată în condițiile pct. 9.1, aceasta este strict limitată, neputând depăși:

a) pentru activitatea de transport, pentru pagubele provocate mărfii, din pierderi sau avarii și pentru toate consecințele care ar putea decurge din



acestea:

a.1) transport rutier intern : echivalentul în lei a 2,5 USD/kg greutate brută marfă lipsă sau avariată;

a.2) transport rutier internațional : 8,33 DST/kg greutate brută marfă lipsă sau avariată;

a.3) transport feroviar :

a.3.1) pentru traficul internațional : 17 DST/kg greutate brută marfă lipsă;

a.3.2) pentru traficul local din România : 70 lei/kg greutate brută marfă lipsă;

a.4) transport aerian : 17 DST/kg greutate brută marfă lipsă sau avariată;

a.5) transport maritim : 666,67 DST/pachet sau unitate sau 2 DST/kg greutate brută marfă lipsă sau avariată, oricare dintre acestea este mai mare.

b) pentru activitatea de depozitare, pentru pagubele provocate mărfii, din pierderi sau avarii și pentru toate consecințele care ar putea decurge din acestea: echivalentul în lei a 2,5 USD/kg greutate brută marfă lipsă sau avariată;

c) pentru toate celelalte pagube, inclusiv cele decurgând din întârzierea livrării, când este cazul, răspunderea sa este limitată la prețul transportului mărfii.

9.3 Dacă valoarea mărfii excede limitele răspunderii societății de expediții, clientul este liber să aleagă una din următoarele măsuri:

a) să suporte, în caz de daune, riscul rezultat din diferența dintre răspunderea societății de expediții și valoarea mărfii;

b) să facă, la încheierea contractului, o declarație de valoare a mărfii care, dacă va fi acceptată de societatea de expediții, va ridica limita răspunderii acesteia până la valoarea declarată; în asemenea situații se vor datora



diferențele de preț corespunzătoare. Declarația interesului special este o clauză expresă;

c) să dea instrucțiuni societății de expediții pentru încheierea în contul său a unei asigurări care să acopere total sau parțial riscul, indicând riscul și valoarea asigurată. Aceste instrucțiuni trebuie date pentru fiecare expediție în parte, costurile pentru asigurarea Cargo „all risks” fiind suportate de către client.

9.4 Societatea de expediții nu răspunde dacă pierderea totală ori parțială sau, după caz, alterarea ori deteriorarea s-a produs din cauza:

- a) unor fapte în legătură cu încărcarea sau descărcarea bunului, dacă această operațiune s-a efectuat de către client;
- b) lipsei ori defectuoșității ambalajului, dacă după aspectul exterior nu putea fi observată la primirea bunului pentru transport;
- c) defectului ori inadecvarii containerelor sau a altor unități de transport furnizate de client;
- d) expedierii sub o denumire necorespunzătoare, inexactă ori incompletă a unor bunuri excluse de la transport sau admise la transport numai sub anumite condiții, precum și a nerespectării de către client a măsurilor de siguranță prevăzute pentru acestea din urmă;
- e) unor evenimente naturale inerente transportului în vehicule deschise, dacă, potrivit dispozițiilor legii speciale sau contractului, bunul trebuie transportat astfel;
- f) naturii bunului transportat, dacă aceasta îl expune pierderii sau stricăciunii prin sfărâmare, spargere, ruginire, alterare interioară spontană și altele asemenea;
- g) pierderii de greutate, oricare ar fi distanța parcursă, dacă și în măsura în care bunurile transportate sunt dintre acelea care prin natura lor suferă, obișnuit, prin simplul fapt al transportului, o asemenea pierdere;
- h) pericolului inerent al transportului de animale vii;



- i) faptului că prepusul clientului, care însoțește bunul în cursul transportului, nu a luat măsurile necesare pentru a asigura conservarea bunului;
- j) unui act sau unei omisiuni a clientului sau a altei persoane decât societatea de expediții, care acționează în numele clientului sau de la care aceasta a preluat marfa;
- k) depozitării în aer liber, dacă acest mod de depozitare a fost agreat de client;
- l) faptelor sau acțiunilor care nu pot fi atribuite societății de expediții (ex. forță majoră, condițiile atmosferice, grevă, blocare a traficului, carantină, stare de război/asediu etc);
- m) furtului/talhariei/pirateriei, dacă au fost luate toate diligențele necesare privind protecția mărfii;
- n) întârzierii livrării mărfurilor, exceptând situația când s-a convenit de comun acord în mod diferit în scris;
- o) pierderilor indirecte sau colaterale, cum ar fi, fără însă a se limita la, pierderea profitului sau pierderea pieței;
- p) oricărei alte împrejurări prevăzute prin lege specială.

## **Articolul 10 – Asigurări**

10.1 Societățile de expediții încheie polița de asigurare a răspunderii contractuale. Această poliță acoperă răspunderea ce îi revine societății de expediții pentru pierderea, avarierea sau distrugerea totală sau parțială a mărfii, precum și pentru alte pierderi financiare legate de expediție (de depozitare, de limitare a pagubelor, de redirecționare a mărfii etc) produse între momentul luării în primire a mărfii pentru expediție și momentul predării ei destinatarului, dacă avarierea, pierderea sau cheltuielile sunt consecința culpei proprii sau a subcontractanților angajați



în executarea transportului.

10.2 În cazul în care marfa este asigurată printr-o poliță de asigurare Cargo „all risks” încheiată de societatea de expediții în numele și la solicitarea clientului, clientul înțelege suportarea costurilor cu emiterea asigurării, aceasta fiind încheiată în interesul său. În caz de daună, se consideră că societatea de expediții și-a îndeplinit obligațiile odată cu avizarea daunei către asigurător, la cererea clientului. Gestiunea ulterioară a dosarului de daună se poate face de către societatea de expediții doar în baza unor instrucțiuni ferme din partea clientului și pe riscul și costurile acestuia din urmă.

10.3 Societatea de expediții este îndreptățită la un tarif administrativ separat de prima de asigurare și, evident, suplimentar față de tariful de transport, pentru a încheia asigurarea Cargo „all risks”, a gestiona plângerile și orice alte sarcini administrative în legătură cu plângeri și evaluări.

## **Articolul 11 – Depozitare și Transporturi speciale**

11.1 Alegerea locației pentru depozit (propriu sau al unei terțe părți) revine societății de expediție. În cazul unui depozit al unei terțe părți, societatea de expediții trebuie să informeze clientul în scris și imediat despre societatea care asigură depozitarea, indicându-i adresa, iar în cazul unei recipise de depozit, să menționeze acest fapt pe recipisa.

11.2 Clientul are dreptul de a inspecta depozitul. Obiecțiile sau plângerile despre depozitarea bunurilor trebuie să fie făcute imediat. În cazul în care clientul nu își exercită dreptul la inspecție, acesta renunță la toate drepturile de obiecțiune împotriva depozitării, atâta timp cât alegerea depozitului este conformă cu diligența comercială obișnuită a unei societăți de expediții.

11.3 Accesul la depozit este garantat doar clientului, în timpul orelor normale de lucru ale societății de expediții și doar în prezența sa.

11.4 În cazul în care clientul manipulează bunuri (ex. luarea de



eșantioane) societatea de expediții poate solicita ca numărul, greutatea și starea bunurilor să fie inspectate împreună cu clientul. Dacă clientul nu este de acord cu acest lucru, societatea de expediții va fi exonerată de orice răspundere pentru pagubele descoperite mai târziu, cu excepția cazului în care prejudiciul nu a fost în mod clar cauzat de manipularea bunurilor de către client.

11.5 În cazul unor discrepanțe de inventar, societatea de expediții are dreptul de a echilibra deficitul și surplusul aceluiași produs.

11.6 În cazul unor transporturi speciale (mărfuri perisabile, animale vii, mărfuri periculoase), societatea de expediții va pune la dispoziția clientului informațiile necesare executării transportului, variantele de transport, tarif, asigurări etc, pe baza cărora clientul să poată conveni, în cunoștință de cauză, contractul de expediție.

11.7 Dacă mărfurile speciale pun în pericol alte bunuri, proprietăți, mediu, oameni sau reprezintă o sursă potențială a oricăror daune, societatea de expediții va fi îndreptățită să acționeze și să se ocupe de marfă astfel încât să reducă sau să elimine astfel de pericole, pe riscul și costul clientului, dacă acesta nu reușește să comunice adecvat instrucțiuni în termen de două zile de la informarea făcută de către societatea de expediții, sau într-un alt termen stabilit în scris.

## **Articolul 12 - Vămuri**

12.1 Societatea de expediții poate prevedea în contractul de expediții și operațiunile de comisionar în vamă, dacă posedă autorizațiile legale, sau poate angaja un comisionar în vamă. Pentru această activitate societatea de expediții trebuie să respecte toate cerințele legislației vamale aplicabile, să convină în scris cu clientul garanțiile necesare și prezentarea documentelor prevăzute de lege.

12.2 Pentru această activitate, clientul datorează tarifele convenite între părți, pe lângă taxele prevăzute la pct. 6.8.



## **Articolul 13 – Documente și formulare FIATA**

13.1 FIATA a creat câteva documente și formulare pentru a stabili un standard uniform de utilizat de către expeditorii din întreaga lume. Acestea sunt: FBL – FIATA Multimodal Transport Bill of Lading, FWB – FIATA Multimodal Transport Waybill, FCR – Forwarder’s Certificate of Receipt, FCT – Forwarder’s Certificate of Transport, FWR – FIATA Warehouse Receipt, SDT – Shipper’s Declaration for the Transport of Dangerous Goods, SIC – Shipper’s Intermodal Weight Certification, FFI – FIATA Forwarding Instructions.

13.2 Documentele și formularele FIATA pot fi utilizate doar de către membrii organizațiilor naționale ale societăților de expediții (USER).

13.3 În România documentele și formularele FIATA sunt tipărite și distribuite de USER, care este autorizată în acest scop de FIATA. USER ține evidența documentelor distribuite, având responsabilitatea folosirii acestora în scopul pentru care au fost emise.

13.4 Documentele și formularele FIATA, precum și modul lor de utilizare, sunt descrise pe pagina de internet a USER și într-o broșură ce este pusă la dispoziția membrilor.

## **Articolul 14 – Condiții de plată**

14.1 Plata transportului și a celorlalte servicii se face de către client pe baza facturii emise de societatea de expediții. Termenul de achitare a sumelor facturate este cel prevăzut în contractul de expediții/comanda de transport, dar nu poate depăși termenele legale.

14.2 Toate sumele de bani datorate de client vor fi plătite fără deduceri sau amânări în contul oricărei pretenții de daune.

14.3 Pentru întârzierea plății, clientul datorează penalități de 0,15% din valoarea sumei, pentru fiecare zi de întârziere, dacă nu s-a convenit altfel între părți.



## **Articolul 15 – Dreptul de gaj și dreptul de retenție**

15.1 Societatea de expediții va deține un drept general de gaj și de retenție asupra mărfurilor și asupra oricăror documente aferente acestora, pentru orice sumă de bani datorată în orice moment societății de expediții de către client, inclusiv taxele de depozitare pentru retenția mărfurilor și orice costuri aferente recuperării acestora, și poate exercita respectivul drept în orice manieră rezonabilă pe care o consideră de cuviință.

15.2 Dreptul de retenție încetează dacă cel interesat consemnează suma pretinsă sau oferă retentorului o garanție suficientă.

## **Articolul 16 – Forța majoră**

16.1 Părțile contractante nu vor fi răspunzătoare pentru neexecutarea la termen și/sau în mod necorespunzător, total sau parțial, a oricăreia dintre obligațiile care îi incumbă, dacă neexecutarea obligației respective a fost cauzată de un eveniment imprevizibil la data încheierii contractului și ale cărui consecințe sunt de neînlăturat de partea care îl invocă.

16.2 Partea care invocă forța majoră este obligată să aducă la cunoștința celeilalte părți, imediat și în mod complet, producerea acestuia și să ia toate măsurile care îi stau la dispoziție în vederea limitării consecințelor respectivului eveniment.

16.3 Cazurile de forță majoră exonerează societatea de expediții, pe durata lor, de obligațiile ce sunt afectate de aceste circumstanțe. În aceste cazuri, societatea de expediții sau clientul au dreptul de a rezilia contractul, chiar dacă acesta a fost parțial realizat. Dacă societatea de expediții sau clientul solicită rezilierea contractului, societatea de expediții este îndreptățită la plata tuturor costurilor suportate de aceasta pentru executarea contractului până la data rezilierii acestuia.





16.4 Partea care a invocat forța majoră trebuie să facă dovada acesteia în termen de maximum 5 zile de la data încheierii acesteia.

## **Articolul 17- Reclamații**

17.1 Reclamațiile izvorând din contractul de expediție se depun în formă scrisă, având anexate documente care să ateste conținutul reclamației (documente doveditoare).

17.2 Societatea de expediții trebuie să răspundă în termene rezonabile, dar nu mai mult de 30 de zile de la primirea reclamației cu documentația necesară.

17.3 Dacă reclamația este generatoare a unui litigiu, părțile vor încerca o soluționare amiabilă.

17.4 În lipsa unor prevederi contrare convenite, litigiile dintre client și societatea de expediții sau dintre aceasta și părțile îndreptățite legal, rămase nesoluționate pe cale amiabilă, sunt de competența organelor judecătorești din localitatea unde își are sediul societatea de expediții. Se poate apela la arbitraj, de preferință unul specializat în transporturi, dacă o clauză arbitrală a fost prevăzută expres în contractul de expediții sau dacă părțile agreează ulterior asupra rezolvării litigiilor dintre ele prin intermediul arbitrajului.

17.5 Raporturile juridice dintre societățile de expediții și clienți, generate din aplicarea acestor condiții generale, sunt reglementate de dreptul român.

17.6 Dreptul la acțiune izvorând din contractul de expediție se prescrie în termen de un an socotit din ziua predării bunurilor la locul de destinație sau din ziua în care ar fi trebuit să se facă predarea lor, cu excepția dreptului la acțiunea referitoare la transporturile care încep sau se termină în afara Europei, care se prescrie în termen de 18 luni.

Aceste Condiții Generale au fost aprobate de Adunarea Generală a Membrilor din 6 mai 2021.



## General conditions for transport and services underlying the activity of freight forwarding companies

### **Article 1 - Preamble**

1.1 These general conditions for transport and services underlying the activity of the freight forwarding companies are standard rules applying to the execution of the transport and ancillary services by the freight forwarding companies. These include valid provisions for all methods of transport and ancillary services (road, airway, rail, waterborne, multi-modal, logistics, customs, etc.)

1.2 The provisions of the freight forwarding agreement or the order followed by execution shall be deemed supplemented by the provisions of these general conditions, which form an integral part thereof. The parties are free to expressly agree in the concluded contracts upon clauses other than those provided in these general conditions.

1.3 The general conditions for transport and services underlying the activity of the freight forwarding companies members of the Freight Forwarders Association of Romania shall be hereinafter referred to as: "General conditions"

1.4 The Freight Forwarders Association of Romania shall be hereinafter abbreviated as: "USER".

1.5 Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés - the International Federation of Freight Forwarders Associations shall be hereinafter abbreviated as: "FIATA".

1.6 These rules transpose national and international legislation regulating the freight forwarding activity, such as:

- The civil code of Romania;
- The Government Ordinance no. 27/2011 on road transport, as subsequently amended;
- The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) - signed in Geneva in 1956, to which Romania has acceded through the Decree no. 451/1972;

- The Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) - adopted in Berne on May 9, 1980, ratified by Romania through the Decree no. 100/1983;
- The Hague rules - the international Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading - concluded in Brussels in 1924, to which Romania has become a party in 1937;
- The Brussels Protocol in 1968 amending the Hague Rules, known as the "Hague-Visby Rules";
- The Montreal convention - the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air - adopted in Montreal on May 28, 1999, ratified by Romania through the Government Ordinance no. 107/2000, approved by Law no. 14/2001;
- The agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) - concluded in Geneva on September 30, 1957, to which Romania has acceded through Law no. 31 on May 18, 1994;
- FIATA model rules for Freight Forwarding Services;
- FIATA documents.

## **Article 2 - Definitions**

2.1 "Freight Forwarding Company = Freight Forwarder" means the company concluding a transport and/or ancillary services agreement with a client.

2.2 "Ancillary services/operations" refer to customs brokerage, warehousing, handling, packaging, goods distribution, conclusion of "all risks" Cargo insurance policies on behalf of and upon the client's request, collecting documents referring to the goods and/or similar.

2.3 "Client" may refer to the consignor or shipper, consignee or receiver or owner of the goods and means any natural or legal person concluding a transport and/or ancillary services contract with the freight forwarding company and proving that it may order the freight forwarding.

2.4 "Consignor (shipper)" means the person handing over the goods to the freight forwarding company for carrying out the transport and/or its ancillary services.

2.5 "Consignee (receiver)" means the person entitled to receive the goods from the freight forwarding company and/or its agent.

2.6 "Transport operator = carrier" means any natural or legal person, party to a transport agreement, carrying out the transport of goods by own means of transport or over which it has the right of use.

2.7 "Goods" mean any movable tangible property, including live animals, as well as and/or containers, pallets and/or similar transport items and/or packaging, delivered to the freight forwarding company to be transported.

2.8 "Dangerous goods" refer to the goods classified in the special conventions/regulations (ADR, RID, IMDG, IATA DGR) as dangerous (flammable, radioactive, noxious, injurious).

2.9 "SDR - Special drawing rights" mean a monetary instrument of the International Monetary Fund, serving as unit of account and reserve, used frequently as a monetary benchmark as the gold's function as reference unit has been restricted.

### **Article 3 - The freight forwarding agreement**

3.1 The freight forwarding agreement is a contract whereby the freight forwarding company undertakes to conclude, on its own behalf and on behalf of the client, a contract of transport and/or to perform the ancillary operations.

3.2 The freight forwarding company undertaking to carry out the transport, using own means or of others, fully or partially, has the rights and obligations of the carrier.

3.3 The freight forwarding agreement provides clauses referring to both the actual transport and to the ancillary transport services.

3.4 The transport order confirmed by the freight forwarding company is deemed to be a concluded agreement, as provided for in pt. 3.1.

3.5 USER may make available to its members, upon request, the freight forwarding framework agreements.

3.6 The freight forwarding agreement shall be supplemented by the General conditions for transport and services underlying the activity of the freight forwarding company, as provided for in pt. 1.2.

3.7 The freight forwarding companies concluding brokerage or agency contracts, according to the Civil code, shall observe its rules.

#### **Article 4 - Communication of the freight forwarding company with the client**

4.1 The freight forwarding company may communicate with the client or with the person appointed for communication by the client, orally or in writing, using all the communication methods available. If the client fails to communicate to the freight forwarding company any change of address or other client related information, it shall be deemed that it has correctly communicated to message to the client if sent using the address or other information available at that time.

4.2 The client shall immediately notify the freight forwarding company of any change of relevant information, in any way for the proper performance of the freight forwarding. Otherwise, the client shall bear all the consequences of such an omission.

4.3 The freight forwarding company is entitled to use modern technology in the execution of its activities, including devices enabling the freight forwarding without filling in and issuing transport documents and other documents in physical form.

## **Article 5 - Obligations of the freight forwarding company**

5.1 The freight forwarding company will take the necessary steps to organize and/or perform the transport and of the ancillary services, according to the client's instructions, as agreed, as well as to protect the client's interests throughout the performance of the activities.

5.2 The freight forwarding company must be organized and must have the means necessary for accomplishing its mission.

5.3 Unless otherwise agreed, the freight forwarding company is entitled to freely choose the subcontractors as well as the transport methods and means used. The brokers or subcontractors used by the freight forwarding company for fulfilling its obligations are deemed accepted by the client, unless it has objected prior to the commencement of transport.

5.4 The freight forwarding company shall render the services in accordance with the client's instructions and as mutually agreed with the client. If such instructions are incorrect or incomplete or are not in accordance with the agreement, the freight forwarding company may, on the client's expense and risk, act as deemed proper, in the client's interest.

5.5 The freight forwarding company must advise only regarding the transport and/or ancillary services activity, without aspects concerning the goods in relation with different authorities (import/export licenses, authorizations, double use etc.).

5.6 The freight forwarding company has the obligation to pay the invoices within the deadlines set out in the contracts concluded with its subcontractors.

## **Article 6 - Client's obligations**

6.1 The client guarantees to the freight forwarding company at the moment it takes over the goods, the accuracy of all the details related to the general nature of goods, brands, number, weight, volume and quantity and, as the case may be, the hazardous nature of goods, as supplied by it or in its own behalf.

6.2 The client is responsible for the preparation, correctness and legality of documents made available to the freight forwarding company, such as, but without being limited to commercial invoices, specification lists, etc.

6.3 The client must submit in writing to the freight forwarding company the appropriate instructions if requesting special conditions for the freight forwarding. The instructions are subject to the acceptance of the freight forwarding company. However, these are deemed accepted if, after their receipt by the freight forwarding company, it has proceeded to the execution. The burden of proof regarding the special instructions given to the freight forwarding rests with the client.

6.4 The client shall be liable to the freight forwarding company and shall indemnify it for all the costs, expenses and official charges for all losses, as a consequence of incorrect, incomplete or delayed information or instructions, or the handing over by the client or by any other person acting on its behalf, to the freight forwarding company or to any person to whom the freight forwarding company may be liable, of goods leading to the death or bodily injury of any persons, damage to property and environment or any other losses.

6.5 The client must hand over the goods packaged, marked, labelled, so that they withstand the transport and/or ancillary operations and they can be delivered to the recipient according to the contract.

- 6.6 In the event of losses or any damages to the goods found at the destination, including those caused by the delay of transport when the transport was agreed to be carried out in a certain timeframe, the recipient or those receiving the goods must proceed to finding the losses and fulfilling all the required formalities, including expressing the legal reservations against the carrier, as well as taking other measures ensuring the preservation of the right to file claims and actions for recovering the losses, pursuant to the international rules for transport.
- 6.7 In the event of recipient's refusal of goods or in its absence, irrespective of the reasons, the client must bear the price of transport, of ancillary services as well as of additional expenses, made or incurred by the freight forwarding company until the transport completion.
- 6.8 If the freight forwarding company engages in customs operations on behalf of the client, the latter is the one guaranteeing to the customs broker the payment of the customs debt and/or fines due, determined by the provision of erroneous instructions or documents.
- 6.9 If the freight forwarding company, under unforeseen circumstances, acts in the client's interest, the additional costs and fees shall be borne by the client.
- 6.10 The client shall inform the freight forwarding company on a possible assignment of rights and obligations resulting from the freight forwarding agreement to a third party.
- 6.11 If the client cancels the order or withdraws from the agreement prior to the commencement of the transport performance and the freight forwarding company has already incurred organization expenses (e.g. crane rental, trucks deployment), it must indemnify the freight forwarding company for the incurred expenses.
- 6.12 The cancellation of the order or of the transport may be done by the client until the date when the recipient has expressed its will to exercise the rights deriving from the freight forwarding agreement or as soon as the freight forwarder has delivered the copy of the transport document to the recipient.



In this case, the client must indemnify the freight forwarding company for the expenses incurred for the contract execution, having to fully cover the damage caused by cancelling the order or the transport.

## **Article 7 - Subcontractor's obligations**

7.1 The subcontractors of the freight forwarding companies are usually the carriers (road, air, rail, inland, maritime), within the meaning of pt. 2.6.

7.2 The subcontractors must hold valid licenses, authorizations as set out under the law for the respective manner of transport and to submit them to the freight forwarding company upon its request.

7.3 The subcontractors must have liability insurance policies concluded for the carrier.

7.4 The subcontractors must comply with the clauses of the contracts concluded with the freight forwarding company, as well as with the clauses of the contracts concluded by the freight forwarding company with its clients, if those clauses have been communicated to them.

## **Article 8 - Liability of the freight forwarding company**

8.1 The freight forwarding company is liable for the situations in which it does not exercise due diligence and does not take the appropriate measures in providing the services agreed under the contract, in which case it will indemnify the client for the loss or damage of freight and for the direct financial losses resulting from such a failure to comply with the duty of care. The indemnities shall be subject to the provisions of Article 9.

8.2 The liability of the freight forwarding company for the total or partial loss or damage or alteration of the goods shall cover the period from the time when it took over the goods in its charge to transport them and until the time of delivery.

8.3 The freight forwarding company is not liable for the actions or omissions of third parties, such as, without being limited to, carriers, warehouse operators, dockers, customs brokers and any other subcontractors, unless the freight forwarding company failed to fulfil the duty of care in the selection, training or supervision of those third parties. In the latter case, the liability of the freight forwarding company may not exceed the limits of the liability of third parties.

8.4 If a deadline for the transport execution has not been expressly requested by the client and accepted by the freight forwarding company, it does not guarantee a specific date of arrival at the destination and does not owe any indemnities for the delay of the transport.

8.5 If the goods have not been delivered within ninety consecutive days from the agreed date of delivery or, in the absence of an agreement on the delivery term, from a date which would be reasonable for a freight forwarding company to deliver the goods in the circumstances of the respective transport, the customer may, in the absence of proof to the contrary, treat the goods as lost.

## **Article 9 - Exclusions, exemptions and limits of liability of the freight forwarding company**

9.1 If the freight forwarding company is held liable for the damage or loss of goods, due to own fault, the amount of due indemnities is determined in relation with the normal value of goods from the moment of taking them over for transport. The value of goods shall be documented by the claimant through the procurement invoice or other evidence certifying this value from the moment the freight forwarding company receives the goods.

9.2 However, if the freight forwarding company is held liable under the conditions of pt. 9.1, this is strictly limited, not exceeding:

a) For the transport activity, for damages caused to the goods, from losses or damages and for all consequences that may derive from these:

a.1) Domestic road transport: the lei equivalent of 2.5 USD/kg gross weight of damaged or lost goods;

a.2) International road transport: 8,33 DST/kg gross weight of damaged or lost goods;

a.3) Rail transport:

a.3.1) For international traffic: 17 DST/kg gross weight of lost goods;

a.3.2) For local traffic in Romania: 70 lei/kg gross weight of lost goods;

a.4) Air transport: 17 DST/kg gross weight of damaged or lost goods;

a.5) Maritime transport: 666,67 DST/package or unit or 2 DST/kg gross weight of damaged or lost goods, whichever is greater.

b) for the warehousing activity, for the damages caused to the goods, from losses or damages and for all the consequences that may derive from these: the equivalent in lei of 2.5 USD/kg gross weight of lost or damaged goods;

c) For all the other damages, including those from the delay of delivery, when applicable, its liability is limited to the price of freight forwarding.

9.3 If the value of the goods exceeds the limits of the liability of the freight forwarding company, the client is free to choose one of the following measures:

a) to bear, in case of losses, the risk resulting from the difference between the liability of the freight forwarding company and the value of goods;

b) to state, upon contract conclusion, the value of goods which, if accepted by the freight forwarding company shall increase its limit of liability up to the declared value; in such cases, the corresponding price differences shall be due.

The statement of the special interest is an express clause;

c) to offer instructions to the freight forwarding company for the conclusion on its behalf of an insurance fully or partially covering the risk, specifying the risk and value insured. These instructions must be provided for each freight forwarding operation, the costs of the "all risks" Cargo insurance being borne by the client.

9.4 The freight forwarding company shall not be liable if the total or partial loss, or as the case may be, the alteration or damage occurred due to:

- a) acts related to goods loading or unloading, if this operation was carried out by the client;
- b) absence or defects of packaging, if these could not have been noticed from the outer appearance when receiving the goods for transport;
- c) defect or unsuitability of containers or of other transport units supplied by the client;
- d) shipping under improper, inaccurate or incomplete name of goods excluded from transport or admitted for transport only under certain conditions, as well as the client's failure to observe the safety measures provided for the latter;
- e) certain natural event inherent to transport in open vehicles, if, according to the provisions of special laws or of the contract, the goods must be transported as such;
- f) the nature of the transported goods if this exposes them to loss or damage by crushing, breaking, rusting, spontaneous inner alteration and similar;
- g) loss of weight, irrespective of the distance travelled, if and insofar as the transported goods are among those which, by their nature, usually incur such loss due to the transport;
- h) inherent danger of transporting live animals;

- i) the fact that the client's representative, accompanying the goods during transportation, failed to take the necessary measures to preserve the goods;
- j) an act or omission of the client or of a person other than the freight forwarding company, acting on the client's behalf or from whom it took over the goods;
- k) outdoor storage, if this warehousing method has been agreed by the client;
- l) acts or actions which cannot be attributable to the freight forwarding company (e.g. Force majeure, weather conditions, strike, traffic blockage, quarantine, state of war/siege, etc.);
- m) theft/robbery/piracy if all necessary measures for protecting the goods have been taken;
- n) delay of goods delivery, unless agreed otherwise in writing;
- o) indirect or collateral losses, such as, without being limited to, loss of profit or loss of market;
- p) any other circumstances provided by special laws.

## **Article 10 - Insurance**

10.1 The freight forwarding companies conclude policies for contractual liability insurance. This policy covers the liability of the freight forwarding company for the partial or total loss, damage or destruction of goods, as well as for other financial losses related to the freight forwarding (warehousing, damage limitation, goods re-routing etc.) occurring during the moment of taking over the goods for freight forwarding and the moment of delivering them to the recipient, if the damage, loss or expenses are a consequence of own fault or of subcontractors employed for carrying out the transport.

10.2 If the goods are insured under an “all risks” Cargo insurance policy concluded by the freight forwarding company on behalf of and upon the client’s request, the client undertakes to pay the costs for issuing the insurance, as it is concluded in its interest. In case of loss, the freight forwarding company is deemed to have fulfilled its obligations once the loss is registered by the insurer, upon the client’s request. The loss file may be subsequently managed by the freight forwarding company only pursuant to the client’s firm instructions and on its risks and expenses.

10.3 The freight forwarding company is entitled to a management fee separate from the insurance premium and, obviously, in addition to the transport fee, in order to conclude the “all risks” Cargo insurance, to manage complaints and any other administrative tasks in connection to complaints and assessments.

## **Article 11 - Warehousing and special transport**

11.1 The choice of the warehousing location (own or of a third party) is incumbent on the freight forwarding company. In case of a third party warehouse, the freight forwarding company must immediately inform the client in writing on the company ensuring the warehousing, specifying the address, and in the case of a warehouse receipt, must mention this fact on the receipt.

11.2 The client has the right to inspect the warehouse. The objections or complaints related to the storage of goods must be made immediately. If the client fails to exercise the right to inspection, it waives all the rights to object to warehousing, as long as the choice of warehouse is compliant with the usual commercial diligence of a freight forwarding company.

11.3 The access to the warehouse is guaranteed only to the client, during the normal working hours of the freight forwarding company and only in its presence.

11.4 If the client handles goods (for example,

sampling) the freight forwarding company may request that the number, weight and state of goods is inspected together with the client. If the client does not agree, the freight forwarding company shall be exempted from any liability for the damages subsequently found, except when the damage was not clearly caused by the client's handling of goods.

11.5 In case of inventory discrepancies, the freight forwarding company is entitled to balance the deficit and surplus of the same product.

11.6 In case of special transport (perishable goods, live animals, hazardous goods), the freight forwarding company shall make available to the client the information required for performing the transport, the transport options, fees, insurance etc. on the basis of which the client may knowingly consent to the freight forwarding agreement.

11.7 If the special goods endanger other goods, property, environment, people or represent a potential source of losses, the freight forwarding company shall be entitled to act and manage the goods so as to reduce or remove such hazards, on client's expense and risk, if it fails to adequately communicate instructions within two days from the notice of the freight forwarding company, or within another timeframe set out in writing.

## **Article 12 - Customs clearance**

12.1 The freight forwarding company may provide in the freight forwarding agreement also for the customs broker operations, if holding the legal authorizations, or may hire a customs broker. For this activity, the freight forwarding company must comply with all the requirements of the applicable customs law, agree in writing with the client on the necessary guarantees and submit the documents required by the law.

12.2 For this activity, the client owes the fees agreed between the parties, in addition to the charges set out under pt. 6.8.

## **Article 13 - FIATA documents and forms**

13.1 FIATA has developed several documents and forms in order to set out a uniform standard to be used by freight forwarders worldwide. These are: FBL – FIATA Multimodal Transport Bill of Lading, FWB – FIATA Multimodal Transport Waybill, FCR – Forwarder’s Certificate of Receipt, FCT – Forwarder’s Certificate of Transport, FWR – FIATA Warehouse Receipt, SDT – Shipper’s Declaration for the Transport of Dangerous Goods, SIC – Shipper’s Intermodal Weight Certification, FFI – FIATA Forwarding Instructions.

13.2 The FIATA documents and forms may be used only by the members of the freight forwarders national associations (USER).

13.3 In Romania, the FIATA documents and forms are printed and distributed by USER, authorized by FIATA for this purpose. USER keeps track of distributed documents, having the responsibility to use them for the purpose they were issued.

13.4 The FIATA documents and forms, as well as their usage, are described on the USER webpage and in a leaflet made available to the members.

## **Article 14 - Payment terms**

14.1 The payment of transport and other services shall be made by the client based on the invoice issued by the freight forwarding company. The term for paying the amounts is the one provided in the freight forwarding agreement/transport order and it may not exceed the legal terms.

14.2 All the amounts owed by the client shall be paid without deductions or delay in the account of any claim.

14.3 For the late payment, the client owes penalties of 0.15% of the amount, for each day of delay, unless otherwise agreed between the parties.



## **Article 15 - Right of pledge and right of lien**

15.1 The freight forwarding company shall have the right of pledge and lien over the goods and over any related documents, for any amounts due at any time by the client to the freight forwarding company, including the warehousing fees for goods lien and any costs related to their recovery and may exercise that rights in any reasonable manner deemed appropriate.

15.2 The right of lien ceases if the stakeholder documents the claimed amount or offers the retainer a sufficient guarantee.

## **Article 16 - Force majeure**

16.1 The contracting parties shall not be liable for the failure to timely fulfil and/or the improper fulfilment, in whole or in part, of any of their incumbent obligations if the unfulfillment of that obligation was caused by an event unforeseeable at the time of concluding the contract and whose consequences are unavoidable for the party invoking it.

16.2 The party invoking force majeure must inform the other party, immediately and completely, of its occurrence and must take all measures available in order to limit the consequences of that event.

16.3 Force majeure cases exempt the freight forwarding company, for their duration, from the obligations affected by such circumstances. In these cases, the freight forwarding company or the client have the right to terminate the contract, even if it has been partially fulfilled. If the freight forwarding company or the client request the termination of the contract, the freight forwarding company is entitled to pay all costs incurred by it for the execution of the contract until the date of its termination.

16.4 The party invoking force majeure must prove it within a maximum of 5 days from the date of its termination.

## **Article 17 - Complaints**

17.1 Complaints arising from the freight forwarding agreement shall be submitted in writing, with attached documents attesting to the content of the complaint (supporting documents).

17.2 The freight forwarding company must reply within a reasonable time, but not more than 30 days from receipt of the complaint with the necessary documentation.

17.3 If the complaint gives rise to a dispute, the parties shall seek an amicable settlement.

17.4 Unless otherwise agreed, the disputes between the client and the freight forwarding company or between it and the legally entitled parties, which are not settled amicably, shall be within the jurisdiction of the courts of the city where the freight forwarding company has its registered address. Arbitration may be called upon, preferably by a specialist in the field of transport, if an arbitration clause has been expressly provided for in the freight forwarding agreement or if the parties subsequently agree to settle disputes between them through arbitration.

17.5 The legal relations between the freight forwarding companies and clients, generated from the application of these general conditions, are regulated by Romanian law.

17.6 The right to remedy arising from the freight forwarding agreement shall be subject to a time-limit of one year from the date of delivery of the goods to the place of destination or from the day on which they should have been delivered, except for the right to remedy for transport started or completed outside Europe, which is subject to a time-limit of 18 months.

These General Conditions were approved by the General Assembly of Members on May 6, 2021.