

Fundamentele civile ale contractului de transport

Lect. univ. dr. Cristina Stanciu
Lect. univ. dr. Manuela Istrătoaie*

The transport action contract can be analyzed as a contract which presents various characteristics, which are exceptions from the “classical” rules and structure of the civil contract. The analysis aims to the idea that, in a general view, the transport contract has a strong juridical basis in the civil contract, the of which's structure serve as a lawful base, base on which grows – with particularities and specific features – the autonomous transport contract. The autonomy of the two contracts is sustained by a sum of arguments: the two contracts have different sides; the signing and accomplishment of the transport action contract is realized unaffected by the existence of other agreements between the sender and the third party; in order to take cargos from the carrier, it is necessary to prove the involvement as a part of the contract without having to prove the ownership papers of the goods in transport. Moreover, practically, market economy imposed a breakup between the transport action activity and the commercial trade, as a separate activity, performed as a profession. Therefore, the transport action contract is a contract for which the civil contract represents a starting point, a legal base, as it does for many other private law contracts, but the transport action contract still remains an autonomous and distinct contract¹.

Key words: transportation contract, civil contract, autonomous, juridical base, expeditor, transporter, receiver.

Cuvinte cheie: contractul de transport, contractul civil, autonom, bază juridică, expeditor, transportator, receptor.

1. Preliminarii. Formarea dreptului transporturilor ca ramură distinctă a avut loc în timp, în concordanță cu dezvoltarea economică și, implicit, a mijloacelor de

* Cristina Stanciu și Manuela Istrătoaie sunt cadre didactice la Facultatea de Drept și Științe Administrative din cadrul Universității din Craiova ; The juridical basis of the transportation contract; Cuvinte-cheie: contract de transport, contract civil, autonom, fundament juridic, expeditor, căraș, destinatar

¹ Contractul de transport poate fi analizat și ca un contract ce prezintă particularități, excepții față de structura și regulile „clasice” ale unui contract civil. Analiza vizează ideea că, în ansamblu, și contractul de transport are ca fundament juridic contractul civil a cărui structură îi servește drept „bază” juridică, bază pe care se dezvoltă – cu particularitățile și specificitățile de rigoare - contractul autonom de transport. Autonomia celor două contracte este susținută de o serie de argumente: contractele în discuție au părți diferite; încheierea și executarea contractului de transport se realizează indiferent de existența unor altor convenții între expeditor și terți; pentru a se reclama daune de la căraș este necesară numai dovada calității de parte în contractul de transport și nu de titlu de proprietate asupra mărfurilor aflate la transport. Mai mult, din punct de vedere practic, economia de piață a impus desprinderea activității de transport din ansamblul comerțului de mărfuri ca activitate distinctă, executată cu titlu profesional. Așadar, contractul de transport este un contract pentru care contractul civil asigură un punct de pornire și un fundamentul juridic, așa cum o face și pentru alte contracte din sfera dreptului privat, dar contractul de transport rămâne, totuși, un contract autonom, distinct.

transport. Dreptul transporturilor este o ramură de drept autonomă², distinctă, cu un cadru legal special dar, în lipsă de norme proprii, pentru unele aspecte ale unor instituții juridice, ea își completează posibilele lacune cu dreptul comun, interacționând în același timp cu disciplinele înrudite prin conținut. Astfel, doctrina a statuat că dreptul transporturilor interacționează³ cu dreptul comercial⁴, cu dreptul civil⁵, cu dreptul administrativ și cu dreptul penal⁶, cu dreptul procesual civil și cu dreptul procesual penal⁷, cu dreptul internațional privat⁸, cu dreptul internațional public⁹ și chiar cu dreptul constituțional¹⁰.

2. Reglementarea transporturilor în dreptul român. Normele juridice care reglementează transporturile au fost clasificate în două categorii: norme generale, aplicabile transporturilor în general și norme speciale, care reglementează fiecare categorie, fiecare tip de transport în parte. Din categoria normelor generale

² În ceea ce privește locul pe care-l ocupă dreptul transporturilor în sistemul dreptului, în doctrină întâlnim două opinii: o teorie care consideră dreptul transporturilor o subramură a dreptului comercial și o altă teorie care consideră dreptul transporturilor ca fiind ramură de drept distinctă. În ceea ce ne privește, ne raliem celei de-a doua opinii, considerând dreptul transporturilor o ramură de sine stătătoare, iar dreptul comercial având funcția de drept comun pentru această ramură de drept.

³ Dreptul transporturilor prezintă conexiuni și cu dreptul mediului. Astfel, în domeniul transporturilor, se discută de o insuficientă preocupare legată de mediu. Cu toate acestea, au fost luate o serie de măsuri legate de transport și mediu la nivelul UE: Directiva din 19 decembrie 1984 care limitează greutatea mașinilor; Directiva din 17 februarie 1975 ce favorizează emergența unui sistem multimodal de transporturi etc. A se vedea, în acest sens, A. Dușcă, P. Drăghici, *Dreptul intern și comunitar al mediului*, Editura Universitaria, Craiova, 2003, p. 297.

⁴ Calificarea activității de transport ca act obiectiv de comerț își găsește justificarea în art. 3 pct. 13 C.com., articol care enumeră la faptele pe care legea le consideră a fi „de comerț” și *întreprinderile de transporturi de persoane sau de lucruri pe apă sau pe uscat*.

Dreptul comercial constituie izvor de drept comun al contractului de transport. De asemenea, legătura cu dreptul comercial rezultă și din faptul că prestarea de servicii de transport se realizează, de regulă, cu titlu oneros. Cu toate acestea, contractul de transport este un contract autonom ce prezintă o serie de particularități ce-l delimitează de contractul civil sau cel comercial.

⁵ În măsura în care Codul comercial este lipsit de reglementările necesare, dreptul comun în materie pentru dreptul transportului este dreptul civil, conform art. 1 alin. (2) C.com. Se apelează la dreptul civil în special în probleme de drept ce vizează: actul juridic, răspunderea civilă delictuală sau contractuală. De asemenea, dacă transportul este executat ocazional de către un particular, contractul de transport este de natură civilă.

⁶ Latura sancționatoare a dreptului transporturilor presupune referiri obligatorii în completare la dreptul administrativ, în materie de contravenții și la dreptul penal referitor la infracțiunile imputabile căraușului, pasagerilor și terților; de asemenea, sunt prevăzute sancțiuni penale pentru acea care nu respectă prevederile instituite pentru organizarea și executarea transporturilor, cât și protecția infrastructurilor sale în funcție de gravitatea faptei.

⁷ Demersurile de natură contencioasă, inerente activității de transporturi sunt guvernate cu titlu de drept comun de dreptul procedural civil sau penal, după caz.

⁸ În ceea ce privește conflictul de legi în spațiu, care ia naștere datorită caracterului extrateritorial al activității de transport.

⁹ În ceea ce privește regimul juridic al mării libere sau al spațiului aerian de deasupra mării libere.

¹⁰ Principiile ce guvernează dreptul transporturilor sunt rezultate din norme specifice acestuia, dar regăsim printre acestea și o serie de principii preluate din Constituție, așa cum sunt: asigurarea liberei circulații a persoanelor și a mărfurilor sau aplicarea prevederilor din convențiile și acordurile la care România este parte. În acest sens este art. 148 alin. (2) din Constituția României revizuită.

fac parte: normele juridice cuprinse în O.G. nr. 19/1997 privind transporturile, ordonanță ce stabilește cadrul general de organizare și funcționare a transporturilor; norme juridice cuprinse în Codul civil - art. 1470 pct. 2 și art. 1473-1477 și norme juridice din Codul comercial român, Codul comercial asigurând o reglementare detaliată a contractului de transport terestru de lucruri (prin art. 413 – 441) și a contractului maritim de mărfuri și călători (prin art. 557 – 600).

Dispozițiile Codului civil referitoare la dreptul transportului se aplică numai în situația în care legislația comercială este lacunară; această regulă fiind instituită de art. 1 alin. (1) C.com.: „În comerț se aplică legea de față. Unde ea nu dispune se aplică Codul civil.” Reglementările juridice aplicabile dreptului transporturilor din Codul civil sunt următoarele: – art. 1470 pct. 2 C.civ., prin care se realizează o clasificare a contractului de transport; – art. 1473-1475 C.civ. care reglementează responsabilitatea căraușului; – art. 1476 C.civ. care precizează că: „întreprinzătorii de transporturi publice pe uscat și pe apă trebuie să țină un registru de bani, de efectele și pachetele cu care se însărcinează”; – art. 1477 C.civ. care face o trimitere la regulamentele specifice ale diferitelor ramuri ale transporturilor, precizând faptul că acestea sunt aplicabile.¹¹

Așadar, Codul civil și Codul comercial constituie drept comun pentru transporturile comerciale și se aplică transportului rutier, fluvial, feroviar, maritim și aerian în situația în care aceste categorii de transporturi nu beneficiază de reglementare juridică specială.

În art. 1470 pct. 2 C.civ. se dă o definiție a contractului de transport. Astfel, contractul de transport este calificat ca o locațiune de lucrări.

Potrivit art. 1470 C.civ. român: „există trei feluri de locațiuni a lucrurilor:

a) aceea prin care persoanele se obligă a pune lucrările lor în serviciul altora;

b) *aceea a căraușilor și a căpitanilor de corăbii, care se însărcinează cu transportul persoanelor sau a lucrurilor* (s.n.);

c) aceea a întreprinzătorilor de lucrări.”

În realitate, contractul de transport este o prestare de servicii, obligația căraușului este aceea de a deplasa bunuri sau persoane, sub paza sa, ca un depozitar. Spre deosebire de antreprenor care execută o lucrare determinată, în schimbul unui preț și predă beneficiarului rezultatul material al activității sale, prestatorul de servicii nu confecționează un obiect, beneficiarul profitând de însuși serviciul specific pe care-l execută prestatorul.¹²

Așa cum am precizat, art. 1470 pct. 2 C.civ. încadrează contractul de transport în cadrul locațiunilor de lucrări. În pofida acestei calificări a contractului de transport drept locațiune de lucrări, se consideră în doctrină că acesta nu este o simplă locație de antrepriză, ci este o prestare de servicii. Calificarea contractului de transport drept prestare de servicii este susținută de o serie de argumente:

a) dacă antreprenorul execută o lucrare determinată în schimbul unui preț și predă beneficiarului rezultatul material al acestei activități; prestatorul de servicii

¹¹ Întreprinzătorii de transporturi și trăsuri publice, precum și patronii bastimentelor mai sunt supuși și la regulamentele particulare, care au putere de lege între dânsii și ceilalți cetățeni.

¹² Gh. Piperea, *Dreptul transporturilor*, Editura All Beck, București, 2003, p. 22.

nu realizează un obiect, beneficiarul folosindu-se de serviciul specific pe care îl execută prestatorul; în cazul transportului, serviciul specific constă în strămutarea persoanelor sau a mărfurilor;

b) cărauşul este considerat prestator de servicii şi datorită faptului că el beneficiază de independenţă juridică faţă de cealaltă parte contractantă, el nefiind prepusul clientului său şi îndeplinindu-şi obligaţiile rezultate din contract în baza propriului său program, fiind exclusă orice ingerinţă din partea expeditorului sau călătorului, care nu pot să dea indicaţii privind efectuarea transportului¹³;

c) cărauşul aduce la îndeplinire contractul de transport pe propriul său risc;

d) caracterul oneros şi natura consensuală, precum şi caracterul comercial şi autonom sunt trăsături juridice comune atât ale contractului de prestări servicii, cât şi ale contractului de transport;

e) titlul profesional cu care execută contractul cărauşul şi activitatea de transport organizată sub formă de întreprindere sunt elemente care susţin teza calificării contractului de transport ca prestare de servicii.

Potrivit Codului comercial, contractul de transport este supus dispoziţiilor sale, aşadar are caracter comercial, numai dacă transportul este exercitat sub formă de întreprindere, în dreptul comercial prin „întreprindere” înţelegându-se o activitate organizată şi desfăşurată în anumite condiţii. În doctrină, este consacrată opinia că activitatea de transport are caracter comercial dacă transportul se efectuează sub formă de „întreprindere de transport” de o societate comercială ce are ca obiect de activitate transportul de bunuri sau de o persoană fizică ce desfăşoară această activitate în mod obişnuit, ca profesie. De asemenea, transportul are caracter comercial şi în cazul în care are legătură cu activitatea unui comerciant¹⁴.

Celelalte contracte de transport, cum sunt contractele în care nici una dintre părţi nu are calitate de comerciant, contractele gratuite sau transporturile întâmplătoare, ocazionale sunt supuse dispoziţiilor de drept civil.

Cadrul legislativ general, adică reglementările din Codul civil şi Codul comercial, au oferit practicii judiciare posibilitatea de a exprima soluţii diferite referitor la contractul de transport, ceea ce a condus la conturarea în literatura de specialitate a unor opinii diferite referitoare la asemănarea contractului de transport cu contractul de antrepriză sau cu contracte ca cel de locaţiune sau de depozit¹⁵. Concluziile la care s-a ajuns au vizat ideea că asemănările sunt de ordin formal, în sensul că tuturor acestor contracte le sunt aplicabile principiile generale referitoare la capacitatea părţilor, libertatea contractuală, la plata preţului, dar executarea fiecărui contract presupune activităţi specifice, iar contractul de transport, sub acest aspect, are o natură juridică specială.

3. Contractul civil şi contractul de transport. Contractul de transport

¹³ A. Cotuţiu, G.V. Sabău, *Dreptul transporturilor*, Editura All Beck, Bucureşti, 2005, p. 27.

¹⁴ Şt. Scurtu, *Contracte de transport de mărfuri în trafic intern şi internaţional*, Editura Themis, Craiova, 2001, p. 8.

¹⁵ A. Călin, *Dreptul transporturilor*, Editura Evrika, Brăila, 1999, p. 146-152.

poate fi analizat „lato sensu” ca un contract ce prezintă particularități, excepții față de structura și regulile „clasice” ale unui contract civil. Analiza vizează ideea că, în ansamblu, și contractul de transport are ca fundament juridic, ca punct de pornire contractul civil a cărui structură îi servește drept „bază” juridică, un „schelet” juridic pe care se dezvoltă – cu particularitățile și specificitățile de rigoare - contractul autonom de transport. Dreptul civil este considerat în doctrină un adevărat „centru” al sistemului juridic¹⁶ și el constituie și pentru dreptul transportului, ca și pentru celelalte ramuri ale dreptului privat, *drept comun*, adică acea ramură de drept care, atunci când o altă ramură de drept nu conține norme proprii care să reglementeze un anumit aspect al unui raport juridic asigură norma de drept corespunzătoare.

Putem porni analiza celor două contracte chiar de la discuțiile privind *nașterea contractului de transport*, considerată a fi generată, de regulă, de existența altui contract sau de o obligație asumată în alt contract. Din perspectivă economică, circulația mărfurilor, în general, este generată de încheierea unor contracte ca vânzare-cumpărare, închiriere, depozit, etc – așadar, contracte civile; iar contractul de transport este considerat o consecință a executării unor obligații asumate în aceste contracte. Cu toate acestea, contractul de transport - ca figură juridică - este un contract independent, cu o structură juridică proprie, un rezultat al complexității obligațiilor civile și comerciale ce rezultă din raporturile economice ale părților. Din această perspectivă, avem de analizat două tipuri de raporturi: un raport juridic fundamental, cel inițial, care creează primele relații juridice ce vor duce mai târziu la asumarea unor obligații pentru a căror onorare va fi nevoie de încheierea unui alt contract, contractul de transport și un raport juridic derivat - reprezentat de contractul de transport însuși. Deși conexe relațional, cele două raporturi, practic cele două contracte, sunt independente.

Autonomia celor două contracte este susținută de o serie de argumente: contractele în discuție au părți diferite; încheierea și executarea contractului de transport se realizează indiferent de existența unor altor convenții între expeditor și terți; pentru a se reclama daune de la cărauș este necesară numai dovada calității de parte în contractul de transport și nu de titlu de proprietate asupra mărfurilor aflate la transport¹⁷. Mai mult, din punct de vedere practic, economia de piață a impus desprinderea activității de transport din ansamblul comerțului de mărfuri ca activitate distinctă, executată cu titlu profesional.

O excepție față de regulile de drept civil ale unui contract vizează sfera ***persoanelor cărora contractul, în cazul nostru contractul de transport, le este opozabil.***

Părțile în contractul de transport de mărfuri sunt expeditorul și căraușul. Beneficiarul contractului este însă destinatarul care, deși nu ia parte la încheierea contractului, este (dacă aderă la contract) dobânditor de drepturi și obligații care își au originea în contractul de transport. Contractul de transport este considerat, așadar, o excepție de la principiul relativității efectelor actului juridic (*res inter*

¹⁶ I. Dogaru, S. Cercel, *Drept civil. Partea generală*, Editura C.H. Beck, București, 2007, p. 15-16.

¹⁷ O. Căpățînă, *Dreptul transporturilor. Partea generală*, Editura Lumina Lex, București, p. 54.

alios acta, aliis neque nocere, neque prodesse potest) și este analizat de unii autori din literatura de specialitate ca o stipulație pentru altul cu anumite particularități.

Stipulația pentru altul este contractul prin care o parte (stipulant) dispune ca partea cealaltă (promitent) să dea, să facă sau să nu facă ceva în folosul unei terțe persoane (beneficiar) care nu participă și nici nu este reprezentat la încheierea contractului. Este considerată singura excepție veritabilă de la principiul relativității efectelor contractului¹⁸. Numită și contractul în folosul altuia, stipulația pentru altul naște în favoarea terțului beneficiar direct și nemijlocit dreptul creat în folosul său încă de la data încheierii contractului între stipulant și promitent. Dreptul se naște în patrimoniul beneficiarului din momentul încheierii contractului, indiferent de acceptarea sau renunțarea beneficiarului la acest drept¹⁹. Dacă beneficiarul-donatar acceptă dreptul născut din încheierea stipulației, își consolidează dreptul său cu efect retroactiv de la data nașterii lui, adică de la data încheierii stipulației. Dacă beneficiarul a decedat după încheierea contractului, dar anterior acceptării, dreptul aflându-se deja în patrimoniul său, el se va transmite moștenitorilor săi și, tot astfel, aceștia vor putea accepta dreptul creat în folosul autorului lor.

Contractul de transport apare, prin urmare, ca un contract încheiat în favoarea unui terț, adică un contract încheiat între expeditor ce are calitatea de stipulant și cărauș cu calitatea de promitent, în favoarea destinatarului transportului - terțul beneficiar, care capătă astfel un drept propriu față de cărauș. Există, însă, și deosebiri față de stipulația față de altul și ele vizează faptul că în cazul stipulației pentru altul terțul beneficiar poate deveni numai titular de drepturi, pe când în cazul contractului de transport destinatarul dobândește și obligații. Concluzia este că între poziția terțului beneficiar din stipulația pentru altul și poziția destinatarului din contractul de transport există asemănări, nu, însă și identitate.

Potrivit unor altor opinii²⁰, la care ne raliem, se susține că destinatarul este titular de drepturi autonome, născute direct din contractul de transport.

Așadar, chiar dacă contractul de transport nu este reductibil la o construcție juridică ca stipulația pentru altul, natura juridică a drepturilor destinatarului poate fi explicată prin raportare la aceasta și stipulația pentru altul poate fi considerată un fundament juridic pentru definirea poziției juridice a destinatarului în contractul de transport.

În ceea ce privește condițiile de fond, **condițiile esențiale pentru valabilitatea contractului de transport** ele sunt aceleași cu cele ale oricărei convenții și anume: capacitatea de a contracta, consimțământul valabil al părții care se obligă, un obiect determinat și o cauză licită și de asemenea, în situația în care legea prevede expres, și forma contractului. Referitor la condițiile esențiale pentru valabilitatea actelor juridice în care o parte este persoană juridică, se are în vedere principiul specialității capacității de folosință, conform căruia persoana juridică

¹⁸ V. Niță, *Drept civil. Teoria generală a obligațiilor*, Editura Universitaria, Craiova, 2004, p. 50.

¹⁹ C. Stătescu, C. Bîrsan, *Drept civil. Teoria generală a obligațiilor*, Editura All, București, 1995, p. 70, 71.

²⁰ Șt. Scurtu, *op. cit.*, p. 26- 30.

poate intra în raporturi juridice numai în măsura în care acestea corespund scopului pentru care a fost înființată, astfel cum acesta este stabilit prin lege, actul de înființare sau statut²¹.

Particularitățile pentru contractul de transport privesc doar anumite aspecte privind consimțământul. Astfel, potrivit dispozițiilor legale în materie, cărașul se află în stare de ofertă permanentă față de public și el nu are dreptul, cu excepția cazurilor prevăzute expres de lege, să refuze efectuarea transportului. Mai mult, în cazul transporturilor de linie²², unde condițiile sunt stabilite de căraș și aduse la cunoștința publicului, acceptarea din partea expeditorului sau, după caz, a călătorului constă practic într-o adeziune. În privința capacității cărașului, i se cere acestuia să aibă capacitatea de a fi comerciant²³ și referitor la obiect, cărașul poate refuza un transport dacă nu deține mijloacele de transport adecvate pentru a transporta acele tipuri de bunuri. În principiu, obiectul material trebuie să fie posibil a se transporta cu mijloacele de transport aflate în dotarea cărașului. Cauza nu prezintă particularități față de regulile de drept civil deja abordate, în sensul că îi sunt aplicabile dispozițiile art. 966-968 C. Civ. astfel: pentru căraș scopul în vederea căruia s-a încheiat contractul de transport este obținerea prețului transportului în care este introdus profitul său, iar pentru expeditor și călător, scopul este reprezentat de deplasarea în spațiu a mărfurilor sau a propriei persoane.

Și în privința *efectelor* contractuale, contractul de transport diferă de contractul civil. Potrivit art. 969 C. Civ., „convențiile legal făcute au putere de lege între părțile contractante”; așadar, forța obligatorie a contractului derivă din ”puterea de lege” pe care însuși legea o recunoaște contractului în raporturile dintre părți. Din această valoare recunoscută contractului decurg două efecte majore pentru domeniul contractual: irevocabilitatea contractelor și principiul relativității efectelor contractului.²⁴ Principiul obligativității contractului exprimă ideea că un contract, încheiat prin acordul de voință al părților *mutuus consensus*, nu poate fi revocat decât prin acordul aceluiași părți *mutuus dissensus*.²⁵ Art. 969 alin. 2 C. Civ. care consacră la rang de principiu necesitatea consimțământului ambelor părți pentru a pune capăt contractului încheiat inițial, prevede însă în partea a doua, cu

²¹ Potrivit art. 34 din Decretul nr. 31/1954 privitor la persoanele fizice și persoanele juridice, „persoana juridică nu poate avea decât acele drepturi care corespund scopului ei, stabilit prin lege, actul de înființare sau statut. Orice act juridic care nu este făcut în vederea realizării acestui scop este nul”.

²² Transporturi efectuate după un itinerariu prestabilit, cu un caracter regulat și de permanență, cu un orar fix ce este adus la cunoștința publicului.

²³ Art. 7 Cod comercial prevede: „sunt comercianți aceia care fac fapte de comerț, având comerțul ca o profesiune obișnuită și societățile comerciale.”

²⁴ Potrivit art. 973 Cod civil: „convențiile n-au efect decât între părțile contractante”. Așadar, contractul își produce efecte numai înăuntrul cercului contractual, numai între părțile care l-au încheiat. Puterea obligatorie a contractului privește și alte persoane, cum sunt avânzii-cauză ai părților, acestora fiindu-le opozabil contractul.

²⁵ Ion Dogaru, Teodor Sâmbrian, Pompil Drăghici, Adi Oroveanu-Hanțiu, Sorin Ionescu, *Drept civil român. Tratat*, Vol. III, Editura Europa, Craiova, 1997, p. 121-123.

caracter excepțional, și posibilitatea denunțării unilaterale a contractului atunci când prevede că revocarea convențiilor se poate realiza « și din cauze autorizate de lege ». Fiind vorba de o excepție de la regula consimțământăntului ambelor părți, posibilitatea denunțării unilaterale a contractului trebuie prevăzută expres în lege sau contract²⁶. Sistemul nostru de drept civil cunoaște cazuri în care este permisă denunțarea unilaterală a contractului :1. Potrivit art. 937 alin. 1 C. Civ., « orice donațiune făcută între soți în timpul maritagiului este revocabilă ». Donațiile între soți reprezintă o excepție de la principiul irevocabilității donațiilor, principiu care privește nu numai efectele contractului dar și esența acestuia (fiind considerat o condiție de validitate pentru formarea lui) și care nu permite părților contractante inserarea în contract a unor clauze sau condiții a căror îndeplinire ar depinde chiar și într-o mică măsură de voința donatorului, permitându-i acestuia să micșoreze sau chiar să înlăture foloasele gratuite pe care donația le creează pentru donatar; cum s-a precizat în doctrină, irevocabilitatea donației are un caracter special, particular, care acționează mai puternic decât forța obligatorie a oricărui contract, motiv pentru care a fost denumită irevocabilitate de gradul II²⁷. În acest context, donațiile între soți, care permit soțului donator să își revoce donația oricând în timpul vieții sale²⁸, fără a fi obligat măcar să-și motiveze decizia, ci doar prin simpla sa voință, reprezintă o excepție nu numai de la irevocabilitatea donației dar și de la forța obligatorie a oricărui contract. Dreptul soțului donator de a revoca unilateral donația este de esența acestui contract fiind conferit chiar de lege, prin norme imperative, de ordine publică. Donatorul nu poate renunța la dreptul de revocare nici prin contractul de donație, nici printr-o convenție ulterioară. Această facultate va exista indiferent de stipularea vreunei clauze contrare. 2. art. 1436 alin. 2 C. Civ. permite de asemenea oricărei părți contractante să denunțe unilateral contractul de locațiune încheiat pe o durată nedeterminată, cu condiția respectării termenului de preaviz. Manifestarea de voință de a pune capăt contractului este un

²⁶ C. Stătescu, C. Bîrsan, *op. cit.*, p. 59

²⁷ Fr. Deak, *Tratat de drept civil. Contracte speciale*, vol. III, ediția a IV-a actualizată de Lucian Mihai și Romeo Popescu, Editura Universul Juridic, București 2007, p. 205-206.

²⁸ Donatorul poate revoca oricând donația: în timpul căsătoriei, după desfacerea căsătoriei prin divorț, chiar și după moartea donatarului, caz în care revocarea se îndreaptă împotriva moștenitorilor acestuia. Dreptul donatorului încetând o dată cu moartea, donația devine irevocabilă la moartea acestuia. Bunurile ce pot face obiectul donației între soți sunt bunurile proprii ale soțului donator, nu și bunurile comune dobândite în timpul căsătoriei, orice convenție prin care s-ar micșora comunitatea de bunuri fiind nulă absolut (art. 30 alin. (2) C. fam.). Dreptul de a revoca donația este un drept personal al soțului donator și nu va putea fi exercitat nici de moștenitorii, nici de creditorii săi. Cât privește forma revocării, aceasta poate fi atât expresă, cât și tacită. Revocarea expresă are loc atunci când soțul donator își manifestă voința sa neîndoielnică printr-un act oarecare, fie act autentic, fie act sub semnătură privată. Revocarea tacită rezultă din orice fapt sau act al donatorului care exprimă în mod neechivoc voința acestuia de a revoca donația. Constituie, spre exemplu, revocare tacită: înstrăinarea ulterioară, cu titlu oneros a bunului – obiect al donației, o altă donație sau legat prin care se gratifică ulterior o altă persoană cu același bun, cererea de restituire a bunului donat etc. Din momentul încheierii contractului de donație, soțul donatar devine proprietar sub condiție rezolutorie a bunului donat. Refuzul donatorului de a preda bunul echivalează însă cu revocarea tacită a donației.

act unilateral de voință și produce efecte chiar dacă cealaltă parte s-ar opune încetării contractului²⁹. În ceea ce privește contractul de închiriere a locuinței, care este o formă a locațiunii, dreptul de denunțare unilaterală a contractului aparține numai chiriașului nu și proprietarului locuinței (locatorului). Art. 24 lit. a din Legea locuinței nr. 114/1996 stipulează dreptul chiriașului la rezilierea contractului anterior împlinirii termenului contractual, cu condiția notificării prealabile în termen de minimum 60 de zile.³ Un alt contract în care legea prevede expres posibilitatea denunțării unilaterale este contractul de mandat în care mandantul poate oricând revoca mandatul, având în vedere caracterul *intuitu personae* al contractului. Revocarea poate interveni indiferent că mandatul este cu titlu oneros sau cu titlu gratuit; în cazul mandatului în interes comun precum și în cazul în care în contract s-a stipulat o clauză de irevocabilitate, va subzista dreptul mandantului la denunțarea unilaterală însă acesta va fi obligat la despăgubiri, dacă nu justifică o cauză străină exoneratoare sau culpa mandatarului³⁰. Art. 1556 C. Civ. Permite și mandatarului să renunțe la mandat, notificând mandantului renunțarea sa ; această renunțare poate naște în dauna sa un drept la despăgubiri față de mandant, dacă renunțarea a produs vreo daună mandantului, în afară de cazul în care continuarea îndeplinirii mandatului i-ar fi provocat lui însuși o daună.⁴ Și în contractul de depozit, art. 1616 C. civ. prevede că deponentul poate cere oricând restituirea bunului aflat în depozit, chiar dacă în contract s-ar fi stipulat un termen al restituirii. Depozitarul poate refuza restituirea bunului numai în cazul în care a fost notificat că asupra bunului s-a instituit sechestrul sau poprire sau că există opoziție la restituire din partea unei terțe persoane ce se pretinde proprietar.⁵ Un alt caz de denunțare unilaterală a contractului este prevăzut și pentru contractul de societate încheiat pe o durată nedeterminată de timp, denunțarea urmând să se facă cu respectarea notificării prealabile a celorlalți asociați (art. 1527 C. civ.). Apreciem că în cazul unei pluralități de asociați, părțile pot stipula în contract continuarea societății cu asociații rămași, după retragerea unui sau unora dintre asociați.

Dacă în contractul civil, regula este irevocabilitatea prin voința unilaterală, în contractul de transport este posibilă revocarea unilaterală prin facultatea conferită de lege expeditorului de a renunța la contract sau de a-l modifica în mod unilateral, cu obligația de a plăti cărașului cheltuielile făcute și pagubele directe și imediate ce ar rezulta din executarea dispozițiilor sale. Astfel, potrivit art. 421, alin. 1 Cod comercial “expeditorul are dreptul de a suspenda transportul și de a cere restituirea lucrurilor transportate sau predarea lor unei alte persoane decât aceea arătată în scrisoarea de cărat, ori de a dispune cum va crede de cuviință, dar este dator a plăti cărașului cheltuielile făcute și pagubele directe și imediate rezultând din executarea acestui contraordin”. Prin urmare, expeditorului i se acordă: dreptul de a renunța la contract³¹ în mod unilateral, și dreptul de a modifica unele clauze

²⁹ Fr. Deak, *op. cit.*, vol. II, p. 40.

³⁰ *Ibidem*, p. 243.

³¹ Revocarea poate să intervină înainte de a fi început executarea contractului, dar și în timpul transportului, deci după o executare parțială.

ale contractului de transport³², dând contraordin, adică acel act juridic prin care expeditorul modifică, în mod unilateral, contractul de transport. Mai mult, i se acordă expeditorului, în caz de împiedicare sau întârziere a transportului din motive de forță majoră sau caz fortuit, dreptul de a desființa contractul. În acest sens, art. 420 Cod comercial precizează: “Dacă, din caz fortuit sau forță majoră, transportul este împiedicat sau peste măsură întârziat, cărașul trebuie să încunoștințe îndată pe expeditor, care are facultatea de a rezilia contractul plătind numai cheltuielile făcute de căraș și dacă împiedicarea are loc în timpul efectuării transportului, cărașul are încă dreptul la plata portului în proporție cu drumul făcut. În amândouă cazurile se va înapoia cărașului exemplarul scrisorii de cărat la ordin sau la purtător, pe care l-a scris”.

Răspundere civilă. Interferențe. Nerespectarea obligațiilor asumate în contractul de transport dă naștere la răspunderea civilă, atât pentru căraș, cât și pentru expeditor.

În ceea ce privește răspunderea expeditorului și a destinatarului, regulile ce se aplică sunt cele din dreptul comun; dar, în privința cărașului, avem de-a face cu aspecte deosebite de regulile dreptului comun. De asemenea, referitor la căraș, sunt de analizat două aspecte: răspunderea contractuală a cărașului și răspunderea delictuală a cărașului. Regimul juridic al răspunderii cărașului este dat de dispozițiile Codului civil: art. 1073-1090 reglementează răspunderea contractuală, iar art. 998-1000, răspunderea delictuală a cărașului. Răspunderea cărașului în transportul de mărfuri este reglementată și de Codul comercial. Reglementările din Codul civil și Codul comercial sunt aplicabile numai în măsura în care anumite aspecte ale contractului de transport nu beneficiază de reglementări speciale.³³ Răspunderea civilă delictuală este o sancțiune specifică dreptului civil aplicată pentru săvârșirea faptei ilicite cauzatoare de prejudicii, având un caracter reparator.³⁴

Cărașul, prin executarea contractului de transport, își angajează răspunderea atât față de cocontractantul său, dar își poate angaja răspunderea și față de terțe persoane; în sensul că în situația în care au fost prejudiciați terți prin fapte săvârșite de căraș în cadrul activității desfășurate în afara contractului de transport, răspunderea cărașului va fi o răspundere civilă delictuală. Cadrul legal în această situație este dat de art. 998 C.civ. care precizează că „orice faptă a omului, care cauzează altuia un prejudiciu, obligă pe acela din a cărui greșală s-a ocazionat a-l repara” și din art. 999 C.civ. care precizează că „omul este responsabil nu numai de prejudiciul ce a cauzat prin fapta sa, dar și de acela ce a cauzat prin neglijența sau imprudența sa”.

Cărașul profesionist este un comerciant ceea ce imprimă și acțiunii extracontractuale – în situația în care fapta a fost săvârșită în executarea profesiei –

³² De exemplu, dreptul expeditorului de a desemna un alt destinatar.

³³ Gh. Filip, *Dreptul transporturilor*, Editura Junimea, Iași, 2002, p. 44-45.

³⁴ V.I. Niță, *Drept civil. Teoria generală a obligațiilor*, Editura Universitaria, Craiova, 2004, p. 112-115.

un caracter comercial³⁵, în această situație operând prezumția de comercialitate așa cum este ea instituită de art. 4 C.com.³⁶

Condiția esențială pentru angajarea răspunderii contractuale a cărașului o constituie existența contractului de transport. Pentru angajarea răspunderii contractuale a transportatorului, contractul de transport trebuie să întrunească, cumulativ, următoarele condiții: să fie un contract valabil din punct de vedere juridic; în baza contractului de transport să se stabilească raporturi juridice nemijlocite între căraș și expeditor/destinatar – între păgubit și autorul prejudiciului și prejudiciul să rezulte din neexecutarea totală sau parțială a unei obligații născute din chiar contractul de transport, respectiv din contractul ce leagă pe păgubit de autorul prejudiciului respectiv³⁷. Dacă ne referim însă la o „întreprindere de transport”, vom avea de-a face cu o persoană juridică și răspunderea nu va mai fi una directă, ci o răspundere contractuală pentru altul.

Condițiile generale ale răspunderii contractuale a cărașului sunt cele din dreptul comun: fapta ilicită cauzatoare de prejudiciu, vinovăția autorului, existența prejudiciului și existența legăturii de cauzalitate dintre prejudiciu și fapta ilicită. Regimul juridic al cărașului este considerat de doctrină ca fiind mai agravat decât răspunderea contractuală din dreptul comun. Acest fapt se datorează angajamentului asumat de căraș, anume acela de a preda mărfurile transportate în mâinile destinatarului. Prin urmare, *obligația* cărașului este una *de rezultat* și orice deficiență în executare poate fi asimilată cu o faptă ilicită.

În dreptul transporturilor, ***răspunderea contractuală a cărașului prezintă elemente de specificitate față de dreptul comun.***

Răspunderea contractuală a cărașului în ceea ce privește reglementarea juridică are următoarele reguli de aplicabilitate: se aplică cu precădere dispozițiile din legile speciale³⁸ și numai în cazul în care acestea nu există se aplică regulile dreptului comun³⁹.

În raport de regulile dreptului comun, elementele de specificitate ale răspunderii contractuale ale cărașului privesc cu precădere două aspecte importante: sarcina admiterii probei și întinderea despăgubirilor.⁴⁰ Potrivit Codului comercial⁴¹, cărașul răspunde de pierderea sau stricăciunea lucrurilor ce i-au fost încredințate pe toată durata contractului de transport, dacă nu probează că pierderea, respectiv stricăciunea lucrurilor, au provenit din caz fortuit sau de forță majoră, din chiar viciul propriu al lucrurilor sau din natura lor, din faptul expeditorului sau cel al destinatarului. Prin urmare, art. 425 C.com. instituie o

³⁵ O. Căpățînă, *op. cit.*, p. 169.

³⁶ Articolul 3 C.com.: „Legea consideră ca fapte de comerț: (...) Întreprinderile de transporturi de persoane sau de lucruri pe apă sau pe uscat” și art. 4 C.com.: „Se socotesc, afară de acestea, ca fapte de comerț celelalte contracte și obligațiuni ale unui comerciant, dacă nu sunt de natură civilă sau dacă contrariul nu rezultă din însuși actul.”

³⁷ O. Căpățînă, *op. cit.*, p. 171.

³⁸ Legi specifice anumitor tipuri de transport, reglementări ale Codului comercial, regulamente de transport.

³⁹ Șt. Scurtu, *op. cit.*, p. 81-83.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 84.

⁴¹ Articolul 425 C.com.

prezumție relativă de culpă în neîndeplinirea obligațiilor contractuale de către căraș. Această prezumție legală relativă nu înăsprește regimul responsabilității cărașului, ci nu face altceva decât să-l oblige pe căraș să administreze proba. În ceea ce privește întinderea răspunderii cărașului, conform art. 430 alin. (1) C.com., în caz de pierdere sau avariere a mărfii încredințate spre transport, despăgubirea se stabilește având în vedere numai paguba efectivă (*damnum emergens*), nu și beneficiul nerealizat (*lucrum cessans*). Aceasta înseamnă că răspunderea cărașului stabilită potrivit dreptului comercial este mai redusă decât dacă ar fi stabilită potrivit dreptului comun (conform art. 1084-1086 C.civ.), unde prejudiciul total cuprinde atât prejudiciul efectiv, cât și câștigul nerealizat. Codul civil și Codul comercial consideră responsabilitatea cărașului culpabil de dol sau culpă gravă tot contractuală și o agravează în ce privește calcularea daunelor; deci dolul și culpa gravă nu sunt asimilate fraudei, caz în care ar trebui să atragă o răspundere delictuală.⁴²

Concluzii. Așa cum rezultă din analiza efectuată, contractul de transport este un contract pentru care contractul civil asigură un punct de pornire și fundamentul juridic, așa cum o face și pentru alte contracte din sfera dreptului privat, dar contractul de transport rămâne, totuși, un contract autonom, distinct, a cărui fizionomie juridică complexă se conturează dintr-o serie de elemente esențiale. Mai întâi, părțile contractului: căraș profesionist și expeditor, iar obligațiile părților: obligația cărașului de a deplasa mărfurile sau persoanele (în cazul contractului de transport de mărfuri, obligația de pază a bunurilor și de a le preda destinatarului) și obligația expeditorului (sau a destinatarului) de a plăti prețul transportului. Pe de altă parte, un termen de executare a transportului și un mijloc de transport corespunzător. În fine, parcurgerea unui itinerar, dar și ideea că destinatarului, care nu este parte în contract, dar care este beneficiarul acestuia și căruia, uneori, îi pot reveni și obligații (de exemplu, obligația de plată a prețului transportului).

Așadar, contractul de transport este o convenție între cărașul profesionist și expeditor, convenție prin care cărașul se obligă ca, în schimbul unei remunerații, să transporte cu un mijloc de transport adecvat și într-un anumit termen mărfuri sau persoane. În cazul transporturilor de mărfuri, cărașul se obligă să predea bunurile în mâinile destinatarului.

Caracterul unitar al sistemului național de drept român este asigurat, între altele, prin corelarea și interferențele dintre componente (ramuri), pe de o parte, iar, pe de altă parte, prin considerarea juridică a unei ramuri de drept ca fiind *drept comun* pentru una sau mai multe ramuri. În cazul dreptului transportului, *drept comun* este considerat, alături de dreptul comercial, dreptul civil.

În acest context, se impune o ultimă precizare: dreptul civil este drept comun pentru dreptul transportului în ultimă instanță și prin mijlocirea dreptului comercial, pentru că, la rândul său, dreptul comercial apelează la dreptul civil pentru norme juridice, principii de ramură ori instituții juridice și reguli generale, ceea ce înseamnă că dreptul civil este considerat drept comun pentru dreptul comercial. Astfel spus, dreptul civil este drept comun în mod nemijlocit pentru

⁴² Șt. Scurtu, *op. cit.*, p. 84.

dreptul transportului ori de câte ori acesta din urmă apelează la normele, principiile și regulile generale aparținătoare primului; este însă drept comun pentru dreptul transportului și în mod mijlocit (derivat), datorită faptului că dreptul civil este drept comun pentru dreptul comercial care, la rândul lui, este drept comun pentru dreptul transportului.

Aspecte juridice care reclamă noi abordări. Așa cum am mai arătat, dispozițiile Codului Civil în domeniul transporturilor nu asigură cadrul juridic necesar pentru activitatea de transport, activitate considerată foarte importantă pentru economia națională. Potrivit doctrinei⁴³, este necesară o reglementare mai cuprinzătoare a problemelor privitoare la contractul de transport pentru a nu se ajunge la situația ca lacunele de reglementare să fie completate de practica judiciară și de doctrină și, în acest sens, este necesară o reglementare sistematică și completă a contractului de transport și a materiei transporturilor, în general.

Astfel, o serie de probleme de drept reclamă o nouă abordare sau modificări în concordanță cu activitatea de transport modernă a zilelor noastre. Mai întâi, adaptarea reglementărilor la limbajul tehnic al domeniului transporturilor și actualizarea limbajului folosit în vechile reglementări. Pe de altă parte, punerea în concordanță a dispozițiilor legale cu realitățile și fenomenele economice contemporane, precum și tratarea mai detaliată a unor probleme de drept ca: evaluarea legală a despăgubirilor datorate de cărauș pentru întârziere, elaborarea de norme speciale în materia prescripției acțiunilor ce izvorăsc din contractul de transport, cu scopul de a face ca soluționarea litigiilor să fie mai operativă și mai aproape de ritmul de viață actual. În fine, departajarea contractului de transport, prin reglementări speciale, de alte operațiuni înrudite ca, de exemplu, contractul de livrare de mărfuri la domiciliul clientului, locațiunea unui mijloc de transport, contractul de remorcare etc.⁴⁴

⁴³ Șt. Scurtu, D. Cornoiu, *Contractul de transport de mărfuri în Codul civil și Proiectul Codului civil*, Revista de Științe Juridice nr. 2/2006, Editura Themis, Craiova, p. 35-42.

⁴⁴ O. Căpățînă, *op. cit.*, p. 243-246.