

# CONTRACTUL DE TRANSPORT DE MĂRFURI ÎN CODUL CIVIL ȘI ÎN PROIECTUL CODULUI CIVIL

Prof.univ.dr.Stefan Scurtu,

Universitatea din Craiova

Conf. univ. dr. Dănuț Cornoiu

Președintele Secției Civile a Înaltei Curți de Casație și Justiție

*Le projet du Code civil propose une réglementation systématique et complète de la matière du contrat de transportation. Mais les problèmes suscités par le contrat de transportation devraient être traités d'une façon plus large, et un langage technique et juridique adéquat à l'expression de certaines situations spécifiques à ce domaine devrait être employé, et cela pour des raisons de stricte nécessité. Certaines parmi ces normes sont puisées dans l'actuel Code commercial, mais sans être adaptées aux réalités économiques contemporaines. Ainsi, la disposition de l'article 1571 paragraphe 2 suivant laquelle le destinataire, au cas où des divergences surviennent au sujet du montant des sommes dues au transporteur, serait en droit de ne payer que la somme qu'il croit devoir, et pourrait déposer la différence jusqu'à la somme prétendue par le transportateur à la C.E.C. est reprise de l'art. 433 du Code commercial actuel mais le législateur doit offrir au destinataire la possibilité de mettre en dépôt ladite somme à toute banque commerciale de son choix.*

**1. Reglementarea actuală a contractului de transport în trafic intern și internațional.** Pe plan intern dreptul comun în materie de transporturi îl constituie dispozițiile art. 1470 pct.2 și art. 1473 - 1477 din Codul Civil și art. 413 – 441 din Codul Comercial. Pe lângă aceste norme cu caracter general, valabile pentru orice fel de transport (rutier, feroviar, naval și aerian, de persoane sau de mărfuri), există numeroase forme speciale care au în vedere particularitățile tehnice ale diferitelor categorii de transporturi. Spre exemplu, transportul pe calea ferată este reglementat prin următoarele acte normative: O.U.G. nr. 12/ 1998 privind transporturile pe calea ferată și reorganizarea S.N.C.F.R.<sup>1</sup>; O.G. nr. 41/1997 privind aprobarea Regulamentului de transport pe căile ferate din România<sup>2</sup>. La rândul său transportul rutier este reglementat prin: O.G. nr. 43/1997 privind regimul drumurilor<sup>3</sup>; O.G. nr. 44/1997, privind transporturile rutiere<sup>4</sup>. De asemenea,

---

<sup>1</sup>O.U.G. nr. 12/1998 a fost publicată în M. Of. nr. 254/8 iulie 1998. Aprobata și modificată prin Legea nr. 89/1999 (M. Of. nr. 217/01.06.1999), a fost modificată prin O.U.G. nr. 182/1999 (M. Of. nr. 555/15.11.1999) și prin O.U.G. nr. 215/1999 (M. Of. nr. 649/30.12.1999). Prin H.G. nr.581/1998, publicată în M.Of. nr. 349 din 15 sept. 1998 s-a înființat Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R."-S.A., prin reorganizarea S.N.C.F.R.

<sup>2</sup>O.G. nr. 41/1997 a fost publicată în M.Of. nr. 220 din 29 aug. 1997.

<sup>3</sup>O.G. nr. 43/1997 a fost publicată în M.Of. nr. 221/29 aug. 1997; aprobată și modificată prin Legea nr. 82/1998 publicată în M.Of. nr. 158 din 22 apr. 1998, a fost republicată în M.Of.nr. 237 din 29 iunie 1998.

<sup>4</sup>O.G. nr. 44/1997 publicată în M.Of. nr. 222 din 29 aug. 1997, a fost modificată și completată prin O.G. nr. 73/1998, publicată în M.Of. nr. 313 din 27 aug. 1998.

transportul naval este reglementat prin următoarele acte normative: O.G. nr. 42/1997, privind navigația civilă<sup>5</sup>; O.G. nr. 107/1998 privind instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim internațional.<sup>6</sup> În fine, transportul aerian este reglementat prin O.G. nr. 29/1997, care, deși este intitulată "Cod aerian", conține în principal dispoziții de drept public în domeniu<sup>7</sup>.

Transporturile internaționale nu sunt reglementate printr-o convenție internațională care să stabilească un regim de drept comun pentru toate contractele de transport cu elemente de extraneitate, ci au fost adoptate convenții internaționale care au ca obiect numai o anumită categorie de transport (feroviar, rutier, aerian, maritim, fluvial). În acest sens se pot aminti: a) contractul de transport feroviar internațional este reglementat prin Convenția cu privire la transporturile internaționale feroviare, semnată la Berna, în 1980; b) contractul de transport aerian internațional este reglementat prin Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, adoptată la Montreal, în 1999, denumită uzual "Convenția de la Montreal"; c) contractul de transport rutier internațional este reglementat prin Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele, semnată la Geneva, în 1956; d) transportul maritim este reglementat, în principal, de Convenția privind transportul de mărfuri pe mare, încheiată la Hamburg, în 1978, cunoscută sub denumirea de "Regulile de la Hamburg".

---

Din O.G. 44/1997, singurele prevederi referitoare la contractul de transport rutier sunt cele cuprinse în art. 9, potrivit căruia: "Transportul rutier public se efectuează pe bază de contract, contra plată, de către operatori de transport rutier, titulari ai licențelor obținute în condițiile prezentei ordonanțe, având ca obiect de activitate transportul rutier și care dețin în proprietate sau cu chirie vehicule rutiere, indiferent de capacitatea de transport a acestora". Celelalte articole ale Ordonanței nr. 44/1997, conțin, în principiu, dispoziții de drept public în domeniu, cum ar fi cele care privesc regimul bunurilor de utilitate publică din domeniul transporturilor rutiere și infrastructurii rutiere, regimul vehiculelor rutiere, exercitarea profesiei de operator de transport public, tarifele ce se aplică în domeniul transporturilor rutiere, răspunderile și sancțiunile în domeniul transporturilor rutiere. De altfel, chiar art.1 (1) prevede că dispozițiile acestei ordonanțe "constituie *cadru general* pentru organizarea și efectuarea în siguranță a transporturilor rutiere pe teritoriul României, pentru asigurarea desfășurării fluente și în siguranță a transporturilor rutiere de persoane și mărfuri, cu respectarea principiilor liberei concurențe și a măsurilor de protecție a mediului înconjurător, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice și pentru satisfacerea necesităților de apărare a țării". În aceste condiții, lacunele (în materia contractului de transport) din legile speciale privind transporturile rutiere de mărfuri în trafic intern, sunt complinite de dispozițiile Codului comercial român referitoare la transportul de mărfuri în general (art 413-441).

<sup>5</sup>O.G. nr. 42/1997 a fost publicată în M.Of. nr. 221 din 29 aug.1997.

<sup>6</sup>O.G. nr. 116/1998 a fost publicată în M.Of. nr. 326 din 29 aug. 1998; a fost modificată prin O.G. nr. 73/1999 (M. Of. nr. 419/31.08.1999) și prin O.U.G. nr. 217/1999 (M. Of. nr. 650/30.12.1999).

<sup>7</sup>O.G. nr. 29/1997 a fost publicată în M.Of. nr. 208 din 26 aug. 1997. Astfel, Codul aerian actual, în vigoare de la 1 ianuarie 1998, cuprinde prevederi referitoare la administrarea aviației civile în România, spațiul aerian național, naționalitatea și drepturile asupra aeronavelor civile, aerodromurile civile, personalul aeronautic civil, transportul aerian public și în interes propriu, aviația generală și lucrul aerian, protecția mediului, siguranța zborului, securitatea aeronautică, facilități aeronautice, căutarea și salvarea aeronavelor civile, anchetarea incidentelor și accidentelor de aviație civilă, sancțiuni. Singurele prevederi ale "Codului aerian" referitoare la contractul de transport aerian sunt cele cuprinse în art. 46 și art. 47. În această situație, lacunele "Codului aerian" în materia contractului de transport aerian de mărfuri în trafic intern, trebuie complinite de dispozițiile Codului comercial care reglementează transportul de mărfuri în general (art. 413-441).

## 2. Necesitatea unei noi reglementări a contractului civil de transport.

Dispozițiile actualului Cod civil în materia transporturilor sunt insuficiente pentru a asigura cadrul juridic necesar (corespunzător) unei activități foarte importante pentru economia națională, cum este activitatea de transport. Carențele Codului Civil în reglementarea contractului de transport au fost înlăturate prin interpretările date de doctrină și jurisprudență. De altfel, legiuitorul nu și-a propus să facă o reglementare sistematică și completă a contractului de transport, ci s-a referit la acesta în câteva texte izolate (art. 1470 pct. 2 și art. 1473 – 1477). Aceste dispoziții legale se referă în principal la transportul de mărfuri și doar în mod incidental (art. 1470 pct. 2) la transportul de persoane, cele două categorii de transporturi deosebindu-se între ele prin particularități specifice.

## 3. Reglementarea contractului de transport în Proiectul Codului civil.

Autorii Proiectului propun împărțirea capitolului referitor la contractul de transport în trei secțiuni: a) secțiunea I, care cuprinde dispoziții generale pentru toate categoriile de transport; b) secțiunea II, care privește contractul de transport de bunuri și secțiunea III, referitoare la contractul de transport de persoane și bagaje. În primul rând, autorii proiectului au optat pentru definiții distincte pentru contractul de transport de bunuri și contractul de transport de persoane, opțiune determinată de specificul raporturilor juridice în cazul fiecărui tip de contract, de regimul juridic diferit al acestora, de conținutul lor diferit.

*Definiția contractului de transport de bunuri* încearcă să surprindă specificul raporturilor care se stabilesc între părți ca urmare a încheierii contractului de transport. Definiția cuprinde obligația principală a cărașului, aceea de a transporta, în schimbul unui preț, bunurile la locul de destinație și obligația accesorie de a preda lucrul transportat destinatarului. Acest tribut plătit conciziei își poate găsi justificare și în faptul că în unele cazuri obligația de pază a bunurilor transportate este asumată de expeditor, iar în ce privește termenul de executare a transportului, nu este obligatoriu să fie menționat de părți pentru că poate fi prevăzut de legile speciale, de regulamentele cărașului sau pur și simplu părțile ignoră stabilirea unui termen, considerând că transportul trebuie efectuat în termenul care corespunde uzanțelor în domeniu sau împrejurărilor. În schimb, definiția nu face nici o referire la obligația cărașului de a asigura paza mărfurilor transportate și nici la obligația de a transporta mărfurile în termenul stabilit. Pentru a acoperi în parte aceste lacune ale definiției, autorii proiectului au prevăzut în art. 1551 pct. 1, referitor la conținutul documentului de transport, că acesta urmează să cuprindă "termenul în care trebuie executat transportul". În ce privește obligația de pază și conservarea bunului de către căraș, existența acesteia rezultă doar în mod implicit din reglementarea răspunderii cărașului pentru pierderi și stricăciuni. Totuși, definiția dată de autori are meritul de a preciza că contractul de transport de bunuri se consideră încheiat în momentul în care cărașul a primit bunurile spre transport. În acest fel se pune capăt unei dispute de peste un secol privind caracterul real sau consensual al contractului de transport.

*Definiția contractului de transport de persoane* cuprinde doar obligația cărașului de a transporta pe călător, în schimbul unui preț, la locul de destinație convenit. Credem că două obligații importante, deși accesorii, ar fi trebuit cuprinse în definiția Proiectului și anume obligația de a efectua transportul într-un termen determinat și obligația de securitate pe care trebuie să și-o asume cărașul, mai ales în cazul transportului de persoane, obligație pe care și-o poate îndeplini, în primul rând, efectuând transportul cu un vehicul corespunzător. Aceste obligații ale cărașului au fost prevăzute în art. 1586 pct. 1, referitor la obligația cărașului de a transporta.

*Dovada contractului de transport.* Proiectul Codului civil prevede că contractul de transport se dovedește prin înscrisuri. Acestea poartă o denumire specifică care diferă de la o categorie de transport la alta: scrisoare de trăsură, foaie de parcurs, recipisă de bagaje, conosament, legitimație de călătorie etc. Conținutul acestor documente diferă în funcție de caracteristicile mijlocului de transport cu care urmează să fie deplasate bunurile. Dar, forma scrisă a contractului de transport este cerută doar ad probationem. Prin urmare, pierderea documentului, lipsa unora dintre mețiunile cerute de lege sau inexistența documentului de transport nu afectează existența sau valabilitatea contractului. De altfel, când se referă la forma contractului de transport atât reglementările interne, cât și cele internaționale prevăd obligativitatea formei scrise a acestuia, dar această formă nu este cerută pentru validitatea contractului, ci doar pentru dovedirea lui.

*Transportul în trafic direct.* Autorii Proiectului definesc și sintagma de "trafic direct" și stabilesc obligațiile căraușilor care participă la executarea unui asemenea transport.

*Domeniul de aplicare.* Făcând referire la domeniul de aplicare al reglementării contractului de transport, Proiectul prevede că aceasta are caracterul de "drept comun", statuând în sensul că își găsește aplicare doar în măsura în care transportul nu este reglementat prin legi speciale.

**4. Reglementarea contractului de transport de bunuri. Documentul de transport.** Art. 1553 din Proiect, preluând ideea din dispozițiile art. 414 C. com. în vigoare, prevede că la cererea căraușului, expeditorul este obligat să-i predea, odată cu bunurile de transportat, un document de transport semnat de el care să cuprindă diverse mențiuni necesare pentru identificarea părților și a obiectului contractului. Răspunderea expeditorului față de cărauș se angajează în cazul în care mențiunile prevăzute de lege au fost înscrise în documentul de transport în mod incomplet, inexact, neregulat sau în alte locuri decât cele prevăzute pentru fiecare. Documentul de transport se întocmește în două exemplare, unul pentru cărauș, celălalt pentru expeditor. Dacă expeditorul predă la transport mai multe colete, căraușul are dreptul să-i ceară acestuia câte o scrisoare pentru fiecare colet.

*Adeverința de primire.* În cazul în care căraușul nu cere expeditorului să-i predea un document de transport, la cererea acestuia din urmă, căraușul este obligat să-i elibereze o adeverință de primire, semnată de el, care va trebui să cuprindă toate mențiunile pe care legea le cere pentru documentul de transport, precum și data primirii bunurilor de transportat. Adeverința de primire reprezintă o inovație a autorilor Proiectului, care are rolul de a nu lăsa pe expeditor la dispoziția căraușului, așa cum a procedat Codul comercial din 1887 și este conformă cu uzanțele comerciale stabilite în acest domeniu pentru a completa lacunele Codului comercial.

*Documente de transport la ordin sau la purtător.* Ca și Codul comercial din 1887, proiectul prevede posibilitatea ca documentul de transport să fie nu doar nominativ, ci și la ordin sau la purtător, reglementând forma și efectele girurilor în cazul documentului la ordin prin trimitere la dispozițiile legale referitoare la cambie și bilet la ordin.

*Drepturi și obligații ale expeditorului.* a. Expeditorul are obligația de a preda căraușului bunurile de transportat potrivit contractului sau obiceiului locului, precum și să predea căraușului documentele vamale, fiscale sau polițienești, dacă asemenea documente sunt necesare pentru executarea transportului.

b. Potrivit art. 1561 din Proiect, expeditorul are dreptul de a suspenda transportul printr-un contra-ordin și de a cere restituirea bunurilor sau predarea lor altei persoane decât aceleia arătate în documentul de transport, dar va trebui să plătească căraușului cheltuielile

și daunele care sunt consecința imediată a exercitării unui astfel de drept. Dreptul expeditorului la contra-ordin încetează în momentul în care destinatarul a cerut predarea bunurilor, potrivit dispozițiilor legale.

c. De asemenea, expeditorul are dreptul de a modifica unilateral contractul de transport, în sensul că poate, prin dispoziție ulterioară încheierii contractului de transport, să retragă înainte de plecare bunul ce urma să fie transportat, să-l oprească în timpul transportului, să amâne predarea lui către destinatar ori să dispună înapoierea lui la locul de plecare, să schimbe persoana destinatarului ori locul de destinație sau să dispună o altă modificare a condițiilor de executare a transportului, cu condiția ca dispoziția dată să nu aibă ca efect divizarea transportului (art. 1564).

Expeditorul care a dat o dispoziție ulterioară este obligat să plătească cărașului, după caz, prețul părții efectuate din transport, taxele datorate și cheltuielile pricinuite prin executarea dispoziției ulterioare, precum și să-l despăgubească de orice pagubă suferită.

*Propunere:* cele două texte de lege care precizează deopotrivă dreptul expeditorului de a modifica contractul de transport (art. 1561 și 1564) ar trebui reformulate în sensul înlăturării redundanței și stabilirii într-un singur articol de lege a dreptului expeditorului de a modifica în mod unilateral contractul de transport; în acest sens a se vedea convențiile internaționale în materie de transport, la care România este parte, dar și Codul comercial român.

*Impedicii la executarea transportului.* Potrivit art. 1562, în caz de împiedicare la transport, cărașul are dreptul să hotărască dacă în interesul expeditorului este preferabil să-i ceară instrucțiuni sau să transporte bunul la destinație fără a-l consulta, modificând itinerariul. În acest din urmă caz, dacă nu a fost o faptă ce-i este imbutabilă, cărașului are drept la prețul transportului, la taxele accesorii și la cheltuieli, pe ruta efectiv parcursă, precum și la un termen corespunzător de executare a transportului. Dacă nu există o altă rută de transport sau dacă, din alte motive, continuarea transportului nu este posibilă, cărașul va proceda potrivit instrucțiunilor date de expeditor prin documentul de transport, pentru cazul împiedicării la transport, iar în lipsa acestora sau dacă instrucțiunile nu pot fi executate cărașul va aduce fără întârziere împiedicarea la cunoștința expeditorului, cerându-i instrucțiuni.

Expeditorul înștiințat de ivirea împiedicării poate denunța contractul plățind cărașului numai cheltuielile făcute de căraș și prețul transportului în proporție cu parcursul efectuat. Potrivit art. 1563 dacă în termen de 5 zile de la trimiterea înștiințării primite de la căraș expeditorul nu dă, în condițiile legii speciale, instrucțiuni ce pot fi executate și nici nu comunică denunțarea contractului, cărașul poate să păstreze bunul în depozit sau îl poate depozita la un terț. În cazul în care depozitarea nu este posibilă ori bunul se poate strica sau valoarea acestuia nu poate acoperi prețul transportului, taxele accesorii și cheltuielile, cărașul va valorifica bunul potrivit dispozițiilor legii.

Când bunul a fost vândut, prețul, după scăderea drepturilor bănești ale cărașului trebuie să fie pus la dispoziția expeditorului, iar dacă prețul este mai mic decât drepturile bănești ale cărașului expeditorul trebuie să plătească diferența.

În cazul în care împiedicarea la transport a încetat înainte de sosirea instrucțiunilor expeditorului, bunul se transmite la destinație, fără a se mai aștepta aceste instrucțiuni, expeditorul fiind înștiințat despre aceasta fără întârziere. Aceste reglementări (art. 1562 și 1563) sunt în concordanță cu convențiile internaționale la care România este parte.

*Dreptul destinatarului de a modifica contractul de transport (art.1565).* Dreptul destinatarului de a modifica contractul de transport ia naștere din momentul în care acesta și-a manifestat voința de a-și valorifica drepturile ce rezultă pentru el din contractul de

transport potrivit legii (mai precis din momentul când bunul transportat fiind ajuns la locul de destinație sau termenul pentru ajungerea lui în acel loc fiind expirat, destinatarul a cerut cărăușului predarea sau și-a manifestat în alt fel voința de a-și valorifica drepturile ce-i revin în temeiul contractului de transport) sau de îndată ce expeditorul a predat destinatarului duplicatul de pe documentul de transport.

*Executarea dispozițiilor ulterioare ale expeditorului sau destinatarului de către cărăuș (art.1566).* Cărăușul conformându-se dispozițiilor legii speciale, poate refuza executarea dispoziției ulterioare, înștiințând fără întârziere pe cel de la care ea emană, dacă executarea dispoziției ar fi de natură să tulbure în mod grav bunul mers al exploatării ori dacă, în cazul schimbării locului de destinație, sporul de taxe și cheltuieli nu ar fi garantat de valoarea bunului ori în alt fel. Cărăușul are obligația să înștiințeze și în cazul în care, la primirea dispoziției, executarea acesteia nu mai este posibilă.

*Predarea mărfii către destinatar. Obligația cărăușului de a preda bunul destinatarului(art.1567).* Cărăușul trebuie să pună bunurile transportate la dispoziția destinatarului, în locul și la termenul indicate de contract sau de uzanțe, în lipsa prevederilor contractuale. Dacă contractul sau uzanțele nu dispun altfel, se prezumă că predarea trebuie să aibă loc la domiciliul destinatarului. Dacă predarea trebuie să se facă în alt loc decât domiciliul destinatarului, cărăușul trebuie să-l înștiințeze pe acesta de sosirea bunurilor imediat ce au ajuns la destinație.

*Constatarea stării bunului de către destinatar (art.1570-1571).* La primirea bunurilor transportate, destinatarul are dreptul să ceară să se constate, pe cheltuiala sa, identitatea, cantitatea și starea bunurilor transportate. Destinatarul nu poate obține predarea bunurilor transportate înainte de a plăti cărăușului sumele datorate pe baza contractului de transport și rambursurile cu care expeditorul a grevat transportul. În caz de neînțelegere asupra cunatumului sumelor datorate, dacă destinatarul plătește suma pe care crede că o datorează și depune diferența până la suma pretinsă de cărăuș la C.E.C., cărăușul este dator să-i predea bunurile. Dacă documentul de transport este la ordin sau la purtător, cel care cere predarea trebuie să înapoieze cărăușului duplicatul documentului. Destinatarul nu este găsit sau refuză ridicarea mărfii. Cărăușul trebuie să ceară de îndată instrucțiuni expeditorului dacă destinatarul nu poate fi găsit sau refuză ridicarea bunurilor ori se ivesc neînțelegeri între mai mulți destinatari la predarea lor.

*Propunere.* Legiuitorul trebuie să prevadă posibilitatea pentru destinatar de a consemna diferența până la suma pretinsă de cărăuș nu doar la CEC, ci la orice instituție bancară, financiară, care prestează asemenea servicii .

*Dreptul de retenție al cărăușului (art.1573).* Cărăușul are asupra bunurilor transportate un drept de retenție pentru toate creanțele rezultând din contractul de transport, cu dreptul de proceda la vânzarea lor, chiar dacă nu are titlu executoriu împotriva debitorului.

*Predarea mărfii fără încasarea sumelor datorate(art. 1574).* Cărăușul care predă bunurile fără a încasa de la destinatar sumele ce i se datorează lui, cărăușilor anteriori sau expeditorului ori fără a pretinde deunerea sumei asupra căreia există neînțelegeri pierde dreptul de regres și răspunde față de expeditor și cărăușii anteriori pentru sumele ce li se cuveneau. În toate cazurile însă, cărăușul are acțiune contra destinatarului, chiar dacă acesta a ridicat bunurile transportate.

**5. Răspunderea cărăușului. Perioada răspunderii contractuale a cărăușului (art.1575).** Cărăușul răspunde pentru prejudiciul cauzat prin pierderea totală sau parțială a

bunului sau prin stricarea acestuia din momentul predării bunului pentru transport, până la primirea lui de către destinatar.

*Propunere.* Folosirea noțiunii de stricare a mărfii nu este adecvată pentru a exprima starea de deteriorare pentru toate mărfurile ce pot constitui obiectul contractului de transport. În acest scop, în literatura juridică s-a consacrat termenul de avariere a mărfii, termen folosit și în traducerea oficială a convențiilor internaționale la care România este parte.

*Întinderea răspunderii cărașului (art.1576).* Despăgubirea pentru pierdere trebuie să acopere valoarea reală a bunului transportat sau a părții pierdute din acel bun. În caz de stricare a bunului transportat, despăgubirea trebuie să acopere scăderea lui de valoare.

*Cauze ce exclud răspunderea cărașului.* Cărașul este apărât de răspundere dacă pierderea totală sau parțială s-a produs datorită: a) unor fapte în legătură cu încărcarea sau descărcarea bunului, dacă această operație s-a efectuat de către expeditor sau destinatar; b) lipsei ori defectuoșității ambalajului dacă, după aspectul exterior nu putea fi observată la primirea bunului pentru transport; c) 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 expeditor a măsurilor de siguranță pentru acestea din urmă; d) unor cauze naturale inerente transportului în vehicule deschise, dacă potrivit dispozițiilor legii speciale sau contractului, bunul trebuie transportat astfel; e) naturii bunului transportat dacă aceasta îl expune pierderii sau stricăciunii prin sfărâmare, spargere, ruginire, alterare interioară spontană și altele asemenea; f) pierderii de greutate, oricare ar fi distanța parcursă, dacă și în măsura în care bunul transportat este dintre acelea care prin natura lor suferă, obișnuit, prin simplul fapt al transportului, o asemenea pierdere; g) pericolului inherent al transportului de animale vii; h) faptului că prepusul expeditorului, care însoțește bunul în timpul transportului nu a luat măsurile necesare pentru a asigura conservarea bunului; i) oricărei alte împrejurări prevăzute prin lege specială.

Cărașul este, de asemenea, apărât de răspundere dacă dovedește că pierderea totală sau parțială ori stricăciunea s-au produs din pricina: a) unei fapte săvârșite cu intenție sau culpă de către expeditor sau destinatar ori a instrucțiunilor date de către unul dintre aceștia; b) forței majore sau faptei unui terț pentru care cărașul nu este ținut să răspundă.

*Decăderea destinatarului din dreptul la acțiune pentru pierderi și avarii care se puteau cunoaște în momentul predării mărfii (art.1580).* În cazul în care cel îndreptățit primește bunurile fără a face rezerve, nu se mai pot formula împotriva cărașului pretențiile izvorâte din pierderea parțială sau stricarea bunurilor transportate ori din nerespectarea termenului de transport. În cazul în care pierderea parțială sau stricăciunea nu puteau fi descoperite la primirea bunului, cel îndreptățit va putea pretinde cărașului despăgubire chiar dacă bunul transportat a fost primit fără rezerve însă numai dacă a adus pieirea sau stricăciunea la cunoștința cărașului, de îndată ce a descoperit-o, însă nu mai târziu de 5 zile de la primirea bunului, iar pentru bunurile perisabile și animalele vii, nu mai târziu de 6 ore la primirea acestora.

**6. Concluzii.** Sintetizând analiza de mai sus, desprindem următoarele concluzii:

1) Proiectul are meritul de a fi încercat o reglementare sistematică și completă a materiei contractului de transport, însă nu putem vorbi de o reușită deplină din acest punct de vedere, deci trebuie continuate aceste eforturi.

2) Este necesară o reglementare mai cuprinzătoare a problemelor referitoare la contractul de transport pentru a nu se ajunge în situația ca lacunele de reglementare să fie completate prea curând de practica judiciară în materie și de doctrină, cum se întâmplă în

prezent. Astfel: -este necesară reglementarea situației în care cărașul depășește termenul rezonabil de executare a transportului, caz în care după trecerea unui anumit timp, marfa ar trebui considerată pierdută; -este necesară o evaluare legală a despăgubirii datorată de căraș pentru întârziere, pentru a preveni tergiversarea soluționării unor litigii în care acesta ar fi nevoit să facă dovada pagubei suferite datorită executării cu întârziere a transportului; - este necesar să fie reglementată printr-o normă specială prescripția acțiunilor ce izvorăsc din contractul de transport.

3) Este necesară folosirea unui limbaj tehnico-juridic adecvat exprimării anumitor situații specifice acestui domeniu de activitate; de exemplu, termenul de stricare a mărfurilor, credem că ar trebui înlocuit cu termenul de avariere a mărfurilor.

4) Unele reglementări din proiect sunt preluate din Codul comercial actual, dar nu sunt adaptate realităților economice contemporane; de exemplu dispoziția cuprinsă în art. 1571 pct.2 conform căreia destinatarul, în cazul în care există neînțelegere asupra cuantumului sumelor datorate cărașului plătește suma pe care crede că o datorează și poate depune diferența până la suma pretinsă de căraș la C.E.C., este preluată din art. 433 Cod comercial actual, dar legiuitorul trebuie să dea posibilitatea destinatarului să depună suma respectivă la orice bancă comercială.

5) Există aliniate ale unor articole diferite care cuprind aceeași reglementare: de exemplu, art. 1553 pct. 2 și 3 este identic, în principiu, cu art. 1559 pct. 2; de asemenea, art. 1561 pct. 1 este identic cu art. 1564 pct. 1.

6) Este necesară o mai bună sistematizare a materiei urmând în acest sens, când este cazul, expunerea didactică a materiei întâlnită în literatura juridică;

7) Este necesară o mai bună corelare a dispozițiilor proiectului cu cele ale convențiilor internaționale la care România este parte.