

Interferențe și fundamente civile în contractul de transport

Lect. univ. dr. Cristina Stanciu*

Lect. univ. dr. Vali Ileana Niță

Le contrat civil assure un point de départ, un fondement juridique pour le contrat de transport, comme dans les autres contrats de la sphère du droit privé, mais le contrat de transport reste pourtant un contrat autonome et sa physionomie juridique est une distincte, avec les particularités et les spécificités de rigueur.

1. 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 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).

2. Reglementarea juridică din Codul civil român. 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 2 Cod comercial: „în comerț se aplică legea de față. Unde ea nu dispune se aplică Codul civil”. Reglementările juridice aplicabile dreptului transportului din Codul civil sunt: art. 1470 pct. 2 Cod civil prin care se realizează o clasificare a contractului de transport; art. 1473-1475 Cod civil care reglementează responsabilitatea cărăușului; art. 1476 Cod civil 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” și art. 1477 Cod civil care face o trimitere la regulamentele specifice ale diferitelor ramuri ale transporturilor, precizând faptul că acestea sunt aplicabile¹.

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.

3. Definiția contractului de transport potrivit Codul civil român. În art 1470 pct. 2 Cod civil se dă o definiție a contractul de transport. Astfel, contractul de transport este calificat ca o locațiune de lucrări.

Potrivit art. 1470 Cod civil român: „există trei feluri de locațiuni a lucrurilor:

1. aceea prin care persoanele se obligă a pune lucrările lor în serviciul altora;
2. aceea a cărăușilor și a căpitanilor de corăbii, care se însărcinează cu transportul persoanelor sau a lucrurilor;
3. aceea a întreprinzătorilor de lucrări.”

* Autoarele sunt cadre didactice la Facultatea de Drept și Științe Administrative a Universității din Craiova

¹ 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.

Contractul de transport este, de fapt, o prestare de servicii; obligația cărăușului fiind 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.²

4. Natura juridică a contractului de transport potrivit Codului civil. Art. 1470 pct. 2 Codul civil 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:

- dacă antreprenorul execută o lucrare determinată în schimbul unui preț și predă beneficiarului rezultatul material al acestei activități; prestatorul de servicii 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;
- cărăușul este considerat prestator de servicii și datorită faptului că el beneficiază de independență juridică față de cealaltă parte contractantă, el nefiind prepusul clientului său și îndeplinindu-și obligațiile rezultate din contract, în baza propriului său program, fiind exclusă orice ingerință din partea expeditorului sau călătorului, care nu pot să dea indicații privind efectuarea transportului³.
- cărăușul aduce la îndeplinire contractul de transport pe propriul său risc;
- caracterul oneros și natura consensuală, precum și caracterul comercial și autonom sunt trăsături juridice comune atât ale contractului de prestări servicii, cât și ale contractului de transport;
- titlul profesional cu care execută contractul cărăușul și activitatea de transport organizată sub formă de întreprindere sunt elemente care susțin teza calificării contractului de transport ca prestare de servicii.

5. Natura juridică a contractului de transport potrivit Codului comercial. Potrivit Codului comercial, contractul de transport este supus dispozițiilor sale, așadar are caracter comercial, numai dacă transportul este exercitat sub formă de întreprindere, în dreptul comercial prin “întreprindere” înțelegându-se o activitate organizată și desfășurată în anumite condiții.

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 desfășoară această activitate în mod obișnuit, ca profesie. De asemenea, transportul are caracter comercial și în cazul în care are legătură cu activitatea unui comerciant⁴.

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

Cadrul legislativ general, adică reglementările Codului civil și Codului comercial, au oferit practicii judiciare posibilitatea de a exprima soluții diferite referitor la contractul de transport, ceea ce a condus la conturarea în literatura de specialitate a unor opinii diferite

² Ghe. Piperea, *Dreptul transportului*, Editura ALL BECK, București, 2003, p. 22.

³ A. Cotuțiu, G.V. Sabău, *Dreptul transporturilor*, Ed. All Beck, București, 2005, p. 27.

⁴ Șt. Scurtu, *Contracte de transport de mărfuri în trafic intern și internațional*, Editura THEMIS, Craiova, 2001, p. 8.

referitoare a asemănarea contractului de transport cu contractul de antrepriză sau cu contracte ca cel de locațiune sau de depozit⁵. 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 părților, libertatea contractuală, la plata prețului, dar executarea fiecărui contract presupune activități specifice, iar contractul de transport, sub acest aspect, are o natură juridică specială.

6. Contractul civil și contractul de transport. Contractul de transport 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 juridic⁶ 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.

7. Nașterea contractului de transport. Putem porni analiza 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 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.

Prin urmare, în acest context, 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 transport⁷. 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.

8. Excepție de la regulile de drept civil. 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

⁵ A. Călin, *Dreptul transporturilor*, Editura EVRIKA, Brăila, 1999, p. 146-152.

⁶ I. Dogaru, S. Cercel, *Drept civil*. Partea generală, Ed. C.H. Beck, București, 2007, p. 15-16.

⁷ O. Căpățînă, *Dreptul transporturilor*. Partea generală, Editura Lumina Lex, București, p. 54.

originea în contractul de transport.

Contractul de transport este considerat, aşadar, o excepție de la principiul relativității efectelor actului juridic (*res inter 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 contractului⁸.

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 cărauş cu calitatea de promitent, în favoarea destinatarului transportului - terțul beneficiar, care capătă astfel un drept propriu față de cărauş. 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 opinii⁹, la care ne raliem, se susține că destinatarul este titular de drepturi autonome, născute direct din contractul de transport.

Aşadar, 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.

9. Similitudine cu dreptul civil. În ceea ce privește condițiile de fond, *condițiile esențiale pentru valabilitatea contractului de transport* ele sunt aceleleași 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. De asemenea, în situația în care legea prevede expres și forma contractului - ca o condiție esențială. 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 poate intra în raporturi juridice numai în măsura în care acestea corespund scopului pentru care a fost înființată.

Particularitățile pentru contractul de transport privesc doar anumite aspecte privind consimțământul. Astfel, potrivit dispozițiilor legale în materie, cărauşul 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 linie¹⁰, unde condițiile sunt stabilite de cărauş și aduse la cunoștința publicului, acceptarea din partea expeditorului sau, după caz, a călătorului constă, practic, într-o adeziune.

În privința capacității cărauşului i se cere acestuia să aibă capacitatea de a fi comerciant¹¹ și referitor la obiect, cărauşul poate refuza un transport dacă nu deține mijloacele de transport adecvate pentru a transporta acele tipuri de bunuri. În principiu,

⁸ V. Niță, *Drept civil. Teoria generală a obligațiilor*, Ed. Universitaria, Craiova, 2004, p. 50

⁹ Șt. Scurtu, op. cit., p. 26-30.

¹⁰ Transporturi efectuate după un itinerariu prestabilit, cu un caracter regulat și de permanență, cu un orar fix ce este adus la cunoștința publicului.

¹¹ Art. 7 Cod comercial prevede: „sunt comercianți aceia care fac fapte de comerț, având comerțul ca o profesiune obișnuită și societățile comerciale.”

obiectul material trebuie să fie posibil a se transporta cu mijloacele de transport aflate în dotarea cărăușului.

Cauza nu prezintă particularități față de regulile de drept civil deja abordate, în sensul că îi sunt aplicabile dispozițiile art. 966-968 Cod civil astfel: pentru cărăuș 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.

10. Modificare. Renunțare în mod unilateral. Potrivit regulilor de drept civil în materie contractuală, articolului 969 Cod civil, „convențiile legal făcute au putere de lege între părțile contractante”. Așadar, forța obligatorie a contractului derivă din ”puterea de lege” pe care însăși legea o recunoaște contractului în raporturile dintre părți. Din această valoare recunoscută contractului decurg două importante reguli pentru domeniul contractual: irevocabilitatea contractelor și principiul relativității efectelor contractului.¹²

Regula irevocabilității contractelor exprimă ideea că un contract nu poate fi revocat decât prin acordul părților.¹³ Altfel spus, contractul se încheie prin acordul părților – *mutuus consensus* și se poate desface tot prin acordul comun al părților – *mutuus dissensus*.¹⁴

Prevederile legale privind contractul de transport, însă, derogă de la principiul instituit de art. 969 alin. 2 Cod civil și îi acordă expeditorului dreptul de a renunța la contract sau de a-l modifica în mod unilateral, cu obligația de a plăti cărăușului 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 cărăușului cheltuielile făcute și pagubele directe și imediate rezultând din executarea acestui contraordin”.

Prin urmare, expeditorului i se acordă: dreptul de a renunța la contract¹⁵ în mod unilateral, și dreptul de a modifica unele clauze ale contractului de transport¹⁶, 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 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, cărăușul trebuie să încunoștințeze îndată pe expeditor, care are facultatea de a rezilia contractul plătind numai cheltuielile făcute de cărăuș și dacă împiedicarea are loc în timpul efectuării transportului, cărăușul are încă dreptul la plata portului în proporție cu drumul făcut. În amândouă cazurile se va înapoia cărăușului exemplarul scrisorii de cărat la ordin sau la purtător, pe care l-a

¹² 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.

¹³ Conform dispozițiilor art. 969 alin. 2 Cod civil convențiile “se pot revoca prin consimțământul mutual” al părților.

¹⁴ **Ion Dogaru, Teodor Sâmbrian, Pompil Drăghici, Adi Oroveanu-Hanțiu, Sorin Ionescu, Drept civil român.** Tratat, Vol. III, Ed. Europa, Craiova, 1997, pag. 121-123.

¹⁵ Revocarea poate să intervină înainte de a fi început executarea contractului, dar și în timpul transportului, deci după o executare parțială.

¹⁶ De exemplu, dreptul expeditorului de a desemna un alt destinatar.

subscris”.

11. Răspunderea civilă. Interferențe. Nerespectarea obligațiilor asumate în contractul de transport dă naștere la răspundere civilă, atât pentru cărauș, 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 căraușului avem de-a face cu aspecte deosebite de regulile dreptului comun. De asemenea, referitor la cărauș sunt de analizat două aspecte: răspunderea contractuală a căraușului și răspunderea delictuală a căraușului.

Regimul juridic al răspunderii căraușului este dat de dispozițiile Codului civil: art. 1073-1090 – reglementează răspunderea contractuală; iar art. 998-1000 - răspunderea delictuală a căraușului. Răspunderea căraușului 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.¹⁷

Răspunderea civilă delictuală este o sancțiune specifică dreptului civil aplicată pentru săvârșirea faptei ilicite cauzatoare de prejudicii, având un caracter reparator.¹⁸

Căraușul, 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 cărauș în cadrul activității desfășurate în afara contractului de transport; răspunderea căraușului va fi o răspundere civilă delictuală.

Cadrul legal în această situație este dat de art. 998 Cod civil care precizează că: „orice faptă a omului, care cauzează altuia prejudiciu, obligă pe acela din a cărui greșală s-a ocazionat a-l repara” și din art 999 Cod civil 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”.

Căraușul profesionist este un comerciant ceea ce imprimă și acțiunii extracontractuale – în situația în care fapta a fost săvârșită în executarea profesiei – un caracter comercial¹⁹; în această situație operând prezumția de comercialitate așa cum este ea instituită de art. 4 Cod comercial.²⁰

Condiția esențială pentru angajarea răspunderii contractuale a căraușului 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 cărauș 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 respectiv²¹.

¹⁷ **Ghe. Filip; Dreptul transporturilor**, Ed. Junimea; 2002, Iași, p. 44-45.

¹⁸ **Vali Ileana Niță, Drept civil. Teoria generală a obligațiilor**, Ed. Universitaria, Craiova, 2004, p. 112-115.

¹⁹ **O. Căpățînă**, op. cit., p. 169.

²⁰ Art. 3 Cod comercial: „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.”

²¹ **O Căpățînă**, op. cit., p. 171.

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.

12. Răspundera cărăușului. Condițiile generale sunt cele din dreptul comun. Condițiile generale ale răspunderii contractuale a cărăușului 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 cărăușului este considerat de doctrină²² ca fiind mai agravat decât răspunderea contractuală din dreptul comun. Acest fapt se datorează angajamentului asumat de cărăuș și anume acela de a preda mărfurile transportate în mâinile destinatarului. Prin urmare, obligația cărăușului este una de rezultat și orice deficiență în executare poate fi asimilată cu o faptă ilicită.

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

Răspunderea contractuală a cărăușului în ceea ce privește reglementarea juridică are următoarele reguli de aplicabilitate: se aplică cu precădere dispozițiile din legile speciale²³ și numai în cazul în care acestea nu există, se aplică regulile dreptului comun²⁴.

În raport de regulile dreptului comun, elementele de specificitate ale răspunderii contractuale ale cărăușului privesc cu precădere două aspecte importante: sarcina admiterii probei și întinderea despăgubirilor.²⁵

Potrivit Codului comercial²⁶, cărăușul 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 Cod comercial instituie o prezumție relativă de culpă în neîndeplinirea obligațiilor contractuale de către cărăuș.

Această prezumție legală, relativă, nu înăsprește regimul responsabilității cărăușului, ci nu face altceva decât să-l oblige pe cărăuș să administreze proba.

În ce privește întinderea răspunderii cărăușului, conform art. 430 alin. 1 Cod comercial, 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 cărăușului stabilită potrivit dreptului comercial este mai redusă decât dacă ar fi stabilită potrivit dreptului comun (conform art. 1084-1086 Cod civil) unde prejudiciul total cuprinde atât prejudiciul efectiv, cât și câștigul nerealizat.²⁷

13. Concluzii. Din analiza efectuată rezultă concluzia: contractul civil asigură un punct de pornire, un fundament juridic pentru contractul de transport, așa cum o face și pentru alte contracte din sfera dreptului privat, dar el rămâne, totuși, un contract autonom și fizionomia lui juridică este constituită dintr-o serie de elemente esențiale:

- părțile contractului: cărăuș profesionist și expeditor;

²² R. Rodiere, B. Mercadal, op. cit., p. 251.

²³ Legi specifice anumitor tipuri de transport, reglementări ale Codului comercial, regulamente de transport.

²⁴ Ștefan Scurtu, op. cit, p. 81-83.

²⁵ Șt. Scurtu, op. cit, p. 84.

²⁶ Art. 425 Cod comercial.

²⁷ Șt. Scurtu, *Contracte de transport de mărfuri în trafic intern și internațional*, Editura THEMIS, Craiova, 2001, p. 84.

- 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,
- un termen de executare a transportului,
- un mijloc de transport corespunzător,
- parcurgerea unui itinerar,
- destinatarul, 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 le predea la punctul de sosire destinatarului.