

Aspecte privind izvoarele dreptului transporturilor în dreptul intern și comunitar

Lect. univ. dr. Cristina Stanciu
Conf. univ. dr. Roberta Nițoiu *

Aspects regarding the sources of the transportation law in the national and community's laws

Abstract

In the field of transportation law, we may consider as sources of law the following notion's: internal norm, regulations of international conventions and community's norm.

Regarding the internal norm, the main problems are: an enormous amount of legislation, which presents the inconvenient of no synthesis in an unique Code of Transportation and which necessarily requires the regulation of new issues concerning the transportation's agreement; concerning the community norm, it is necessary to correlate the principles ruling the effects of community law: the principle of priority for application of the community norm, the principle of direct effect and the principle of immediate application.

In the case of conflicts between community's and the national norms, the national judge will suspend from application the national norm, as first step, and if the community's norm should have a direct effect, the national judge would make use of use the community's norm instead of the national norm.

Cuvinte cheie: *izvor de drept, normă internă, normă comunitară, convenție internațională, principiul priorității în aplicarea normei comunitare, principiul efectului direct, principiul aplicării imediate.*

Key words: *source of law, internal norm, community's norm, international convention, principle of priority in applying the community's norm, principle of direct effect, principle of immediate application.*

1. Considerații introductive. Izvoarele dreptului transporturilor.

Noțiunea de „izvor al dreptului”, așa cum este ea definită de teoria generală a dreptului, este considerată ca fiind o noțiune susceptibilă de critici ca urmare a

* Facultatea de Drept și Științe Administrative, Universitatea din Craiova

ambiguității sale¹, în sensul că ea poate desemna atât originea dreptului, cât și modurile de expresie și creare ale dreptului. Corelând, însă, accepțiunile cuvântului „drept”² cu noțiunea de „izvor (sursă) de drept” se ajunge la concluzia că se pot distinge patru accepțiuni ale sintagmei „izvoarele dreptului”: izvoarele materiale, izvoarele formale, sursele documentare și izvoarele reale.

Dacă distingem între noțiunile de izvor de drept în sens material și izvor de drept în sens formal³, putem conchide că izvorul material al oricărei reglementări juridice îl constituie viața, condițiile materiale și morale ale existenței omului; iar, în sens formal, prin izvoarele dreptului transporturilor, înțelegem ansamblul formelor de reglementare juridică a acestui domeniu.

Izvorul în sens material al dreptului transporturilor este dat de evoluțiile permanente, de dezvoltarea continuă a vieții, a aspectelor economice și, pe cale de consecință, a transporturilor: crearea unor noi mijloace de transport, continua evoluție tehnică a vehiculelor, evoluția căilor de transport și, în general, o dezvoltare a transporturilor concordantă cu dezvoltarea economică și ca o consecință a dinamizării vieții.

Izvoarele în sens formal sunt constituite din ansamblul formelor de reglementare juridică. Astfel, în ceea ce privește dreptul transporturilor, cadrul legal este dat de două categorii de norme: norme juridice interne și internaționale.

Normele juridice interne, ținând cont de sfera lor de aplicare, pot fi clasificate, la rândul lor, în norme cu caracter general și norme cu caracter special.

Din sfera normelor cu caracter general fac parte: Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, ce asigură cadrul general de organizare și funcționare a transporturilor; norme juridice cuprinse în Codul civil, ce constituie drept comun pentru transporturile de natură civilă; norme juridice din Codul comercial referitoare la contractul de transport terestru de lucruri și la contractul maritim de mărfuri și călători. Transportul de persoane, însă, nu este reglementat de Codul comercial.⁴

Articolul 1 din Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 arată, practic, importanța acestei reglementări cu caracter general: prin ea se stabilesc normele generale aplicabile modurilor de transport rutier, feroviar, naval și aerian din cadrul sistemului național de transport, precum și atribuțiile și răspunderile autorităților competente de reglementare, coordonare, control, inspecție și supraveghere cu privire la activitățile de transport și la mijloacele de transport, asigurând, în acest fel, cadrul general aplicabil

¹ R. Nițoiu, A. Șorop, *Teoria generală a dreptului*, Editura C.H. Beck, București, 2008, p. 60-65.

² I. Dogaru, *Elemente de teoria generală a dreptului*, Editura Oltenia, Craiova, 1994, p. 7.

³ B. Predescu, *Drept internațional privat*, Editura Universitaria, Craiova, 2002, p. 106.

⁴ Transportului de persoane i se vor aplica dispozițiile legilor speciale sau principiile generale de drept.

tuturor actelor normative specifice modurilor de transport și activităților conexe acestora.

Normele din Codul civil aplicabile transporturilor sunt: art. 1470 pct. 2 și art. 1473-1477. Aceste norme constituie dreptul comun pentru transporturile de natură civilă. Codul civil consacră puține reguli în materia contractului de transport și se ocupă mai ales de răspunderea cărașului pentru pagube suferite de persoanele sau de lucrurile transportate.

Codul comercial cuprinde o reglementare detaliată a contractului de transport terestru de lucruri prin Titlul XII, art. 413-441 și se ocupă în acest sens de o vastă problematică: cuprinsul documentului de transport, răspunderea cărașului, garanțiile cărașului pentru plata prețului transportului, drepturile destinatarului, transporturile cumulative.

De asemenea, Codul comercial cuprinde, sub denumirea de contract de închiriere, și reglementarea contractului maritim de mărfuri și călători (art. 557-600).

În ceea ce privește relația dintre normele speciale și cele generale, se vor aplica cu precădere prevederile normelor speciale și numai în lipsă de prevederi speciale se aplică cele considerate norme de drept comun, adică reglementările deja amintite.

Din sfera reglementărilor cu caracter special, exemplificăm pentru fiecare tip de transport următoarele reglementări juridice: pentru transporturile rutiere: O.U.G. nr. 109/2005 privind transporturile rutiere⁵; O.G. nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare; O.G. nr. 48/1999 privind transportul rutier al mărfurilor periculoase; O.G. nr. 88/1999 privind stabilirea unor reguli pentru transportul combinat de mărfuri; O.G. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora; O.G. nr. 56/2002 privind monitorizarea pieței transporturilor rutiere și măsurile ce trebuie luate în situații de criză în domeniul transportului rutier de mărfuri; Legea nr. 38/2003 privind activitatea în regim de taxi și în regim de închiriere. Totodată, pentru transporturile feroviare menționăm următoarele acte normative: O.G. nr. 7/2005 pentru aprobarea Regulamentului de transport pe căile ferate din România; O.U.G. nr. 12/1998 privind transporturile pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române; O.G. nr. 95/1998 privind înființare unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor; O.G. nr. 7/2005 privind aprobarea Regulamentului de transport pe căile ferate din România, iar pentru transporturile maritime: O.G. nr. 42/1997 privind transportul naval⁶; reglementări ale Codului comercial; O.G. nr.

⁵ Aprobata cu modificări prin Legea nr. 102/2006 pentru aprobarea O.U. G. nr. 109/2005 privind transporturile rutiere și modificată prin O.U.G. nr. 73/2006 și O.G. 45/2007.

⁶ O.U.G. nr. 74/2006 modifică și completează Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul naval și Legea nr. 290/2007 a aprobat Ordonanța de urgență a Guvernului nr.

116/1998 privind instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim internațional. Transporturile aeriene beneficiază de reglementare specială prin O.G. nr. 29/1997 privind Codul aerian.

În ceea ce privește izvoarele⁷ de drept internațional, menționăm pentru: transporturile rutiere: Convenția de la Geneva din 1949 privind circulația rutieră; Convenția de la Geneva din 1956 privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele – CMR; Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase de la Geneva din 1957, pentru transporturile feroviare: Convenția internațională privind transportul internațional feroviar de mărfuri – COTIF, Berna 1980; Acordul european privind marile linii internaționale de cale ferată – AGC – Geneva, 1985. Transporturile maritime beneficiază de următoarele reglementări: Convenția internațională pentru unificarea anumitor reguli asupra sechestrului asigurator de nave maritime, Bruxelles, 1952; Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional – FAL, Londra, 1965; Convenția Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare – „Regulile de la Hamburg” – 1978; iar transportul aerian: Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, Montreal, 1999.

Activitatea de transport ce este reglementată prin norme internaționale se realizează în conformitate cu Acordurile și Convențiile ratificate⁸ de țara noastră și, dat fiind faptul că România a armonizat legislația națională cu cea comunitară, se urmărește cu precădere promovarea unei politici comune a transporturilor.

2. Norma comunitară – izvor de drept.

Afirmația că norma comunitară reprezintă izvor de drept pentru dreptul transporturilor, ca și pentru alte ramuri de drept, reclamă o scurtă analiză asupra izvoarelor dreptului Uniunii Europene.

Potrivit doctrinei⁹, ordinea juridică a Uniunii Europene este reprezentată de ansamblul normelor izvorâte din: tratatele¹⁰ și principiile generale ale dreptului

74/2006 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 42/1997 privind transportul naval.

⁷ Convenții, acorduri, uzanțele maritime și portuare.

⁸ Convenția privind traficul feroviar internațional de mărfuri – S.M.G.S., ratificată de România la 1 noiembrie 1951; Convenția Internațională privind traficul feroviar de mărfuri – C.I.M. din 25 februarie 1961; Convenția privind recunoașterea internațională asupra dreptului aeronavelor, semnată la Geneva în 1948 etc.

⁹ A. Groza, *Uniunea Europeană. Drept instituțional*, Editura C.H. Beck, București, 2008, p. 342-364.

¹⁰ Tratatelor sunt considerate ca fiind *izvoare primare* ale dreptului comunitar.

comunitar¹¹, acordurile internaționale încheiate de Comunitatea Europeană și statele membre, actele adoptate de instituțiile europene pe baza tratatelor și jurisprudența.

Analiza asupra normei comunitare, ca izvor de drept, presupune analiza ordinii juridice din mai multe perspective: analiza dreptului primar, a dreptului convențional, a dreptului derivat și a jurisprudenței, precum și a efectelor acestora asupra ordinii juridice interne; pentru că numai după stabilirea efectelor acestor izvoare se pot stabili implicațiile reglementărilor transporturilor comunitare asupra dreptului românesc în materie.

Dreptul primar este considerat fundamentul constituțional al Uniunii Europene și este stabilit caracterul absolut al priorității sale în raport cu celelalte izvoare. Dreptul primar cuprinde tratatele originare ale Comunităților și Uniunii Europene, tratatele de modificare ale acestora și tratatele de aderare. Curtea de Justiție a calificat tratatele drept acte constituționale și le-a ierarhizat ca fiind „vârful piramidei normelor comunitare”¹².

Principiile generale ale dreptului reprezintă o sursă de drept nescrisă, de origine jurisprudențială, situate în ierarhia izvoarelor de drept comunitare, valoarea lor juridică este considerată ca fiind apropiată de cea a tratatelor, dar fără a avea forța juridică a acestora. Prezența principiilor generale ale dreptului este justificată de caracterul lacunar și uneori neclar al tratatelor, ceea ce determină Curtea de Justiție să recurgă la ele¹³.

Dreptul convențional reprezintă ansamblul acordurilor internaționale încheiate de Comunitatea Europeană cu state terțe și organizații internaționale, precum și acordurile mixte. Trebuie precizat, totodată, că pentru izvoarele dreptului comunitar, o importanță deosebită o prezintă acele acorduri încheiate între statele membre, care se înscriu, prin finalitatea lor, în sfera obiectivelor comunitare și în prelungirea dispozițiilor tratatelor. Aceste acorduri sunt numite în doctrină *drept complementar*¹⁴.

În ceea ce privește ierarhia în rândul normelor comunitare, dreptul convențional ocupă o poziție intermediară între tratate și principiile generale ale dreptului, pe de o parte și actele de drept derivat, pe de altă parte. Forța lor juridică este inferioară tratatelor și principiilor generale ale dreptului¹⁵.

Dreptul derivat este reprezentat de ansamblul actelor constrângătoare din punct de vedere juridic, lipsite de o reală sancțiune juridică sau facultative pentru destinatarii

¹¹ Principiile generale ale dreptului, alături de jurisprudență și legislația secundară sunt considerate a fi *izvoare secundare* ale dreptului comunitar.

¹² A. Groza, *op. cit.*, p. 342.

¹³ A se vedea în acest sens, J.P. Jacque, *Droit institutionnel de l'Union européenne*, Editura Dalloz, Editura A III-a, 2004 : „Orice edificiu juridic se sprijină pe un anumit număr de principii nescrise, fără de care nu ne-am afla în prezența unui stat de drept”.

¹⁴ G. Isaac, M. Blanquet, *Droit general de l'Union européenne*, Editura Sirey, 2006, p. 235-240.

¹⁵ A. Groza, *op. cit.*, p. 353.

lor, pe care instituțiile Uniunii Europene le adoptă în executarea dispozițiilor din tratate. Actele de drept derivat au fost clasificate în doctrină în acte tipice¹⁶ și acte atipice¹⁷.

Jurisprudența nu are în dreptul comunitar aceeași accepțiune ca în dreptul anglo-saxon¹⁸. Curtea de Justiție, Tribunalul, etc, fac deseori referiri la hotărârile pronunțate anterior. Importanța jurisprudenței rezultă și din rolul pe care Curtea de Justiție l-a jucat în realizarea integrării economice și politice, primele elemente ale integrării politice realizându-se tocmai pe cale jurisprudențială¹⁹.

3. Efectul normei comunitare.

În Uniunea Europeană dreptul își va produce efecte prin medierea statelor membre și, totodată, prin intermediul principiilor ce reglementează raporturile dreptului Comunității Europene cu cel al statelor membre.

Principiile ce guvernează raporturile dreptului Comunității Europene cu cel al statelor membre sunt considerate în doctrină²⁰ ca fiind: *principiul priorității* în aplicarea dreptului comunitar, *principiul efectului direct*, principii considerate a fi „pilonii”²¹ ordinii juridice comunitare și *principiul aplicării imediate*, principiu ce asigură eficacitatea ordinii juridice comunitare.

Principiul priorității rezidă în ideea că dreptul comunitar se aplică în statele membre cu precădere față de dreptul intern, înlăturând, astfel, de la aplicare, norma internă națională contrară.

Efectul direct, spre deosebire de principiul priorității, este condiționat de tipul și trăsăturile normei.

¹⁶ Actele tipice pot fi clasificate, în funcție de efectele lor juridice, în acte cu caracter obligatoriu și acte cu caracter facultativ. Astfel, regulamentul este un act obligatoriu, deciziile, de asemenea; directiva este un instrument de armonizare a legislației comunitare, o formă de legiferare indirectă și spre deosebire de regulamente nu prezintă efect direct.

¹⁷ Actele atipice pot fi clasificate în acte adoptate de instituții și organele complementare pentru a-și reglementa activitățile interioare, acte emise în cursul diferitelor proceduri decizionale, precum și acorduri între instituțiile politice ale Uniunii. De exemplu, regulamente interioare, avize, recomandări, etc.

¹⁸ A. Bucureanu, *O reconsiderare a jurisprudenței în dreptul romano-germanic*, în „Revista de Științe Juridice”, nr. 29/2004, Craiova, p. 345-350.

¹⁹ C. Toader, *Constituționalizarea dreptului comunitar. Rolul Curții de Justiție a Comunităților Europene*, în „Revista română de drept comunitar”, nr. 2/2008, p. 15-30.

²⁰ A se vedea în acest sens, A. Groza, *op. cit.*, p. 365-384 și A. Fuerea, *Drept comunitar european. Partea generală*, Editura All Beck, 2003, p. 157.

²¹ A. Fuerea, *op. cit.*, p. 155-160.

Aplicarea imediată presupune integrarea dreptului comunitar ordinii juridice a statelor membre, imediat după intrarea sa în vigoare²² și fără să fie necesară adoptarea unor acte interne de receptare, ci direct, automat.

4. Izvoarele dreptului transporturilor în contextul aderării României la Uniunea Europeană.

În perspectiva extinderii UE și a aderării României, s-a pus problema armonizării legislației noastre cu cea comunitară în toate domeniile, pentru că miza o constituie nu numai aderarea ca atare, ci și faptul că UE²³ trebuie să rămână eficientă funcțional și instituțional, un spațiu de coeziune economică și socială, cu obligația de a reduce decalajele existente în toate planurile, inclusiv în cel al reglementărilor juridice.

Libera circulație a persoanelor, mărfurilor, serviciilor și capitalurilor, nu este numai un deziderat în contextul aderării la UE, ci o realitate ce va impune promovarea unor politici comune pentru dezvoltarea pe diverse planuri și o integrare cât mai eficientă.

În acest context, politica comună a transporturilor promovată de Uniunea Europeană duce inevitabil la modificări legislative în acest domeniu și pentru România.

Tratatul de la Maastricht a adus modificări, pe materii, tratatelor constitutive ale Comunităților Europene. Astfel, Partea a doua (*Fundamentele Comunității*) și Partea a treia (*Politicile Comunității*) au fost regrupate într-o singură parte, Partea a treia, denumită *Politicile Comunității*.

În acest context, s-a stabilit piața comună comunitară, denumită *piață internă* și care a fost definită ca un spațiu fără frontiere interne, ce trebuie să funcționeze în aceleași condiții ca o piață națională. Cu acest prilej, s-au stabilit dispozițiile legale referitoare la cele patru libertăți fundamentale:

- a) libera circulație a mărfurilor²⁴;
- b) libera circulație a persoanelor²⁵;
- c) libera circulație a capitalurilor²⁶;

²² Intrarea în vigoare prin publicarea în Jurnalul oficial al Uniunii Europene sau prin notificare.

²³ B. Predescu, I. Predescu, A. Roibu, *Principiul subsidiarității*, Regia Autonomă Monitorul Oficial, București, 2001, p. 3-4.

²⁴ Această libertate se referă la realizarea unei uniuni vamale pentru toate tipurile de mărfuri, interzicerea între statele membre a taxelor vamale asupra importurilor și exporturilor sau a altor taxe având același efect; de asemenea, adoptarea unui tarif vamal comun în relațiile cu țările terțe.

²⁵ Libertatea de circulație presupune înlăturarea oricărei discriminări bazate pe naționalitate între lucrătorii statelor membre în privința remunerării, angajării, condițiilor de muncă.

²⁶ Libera circulație a capitalurilor presupune nevoia efectuării de investiții fără restricții pe piața comunitară, cu scopul promovării unei dezvoltări armonioase și echilibrate a activităților economice în Comunitate, o creștere economică durabilă și neinflaționistă și promovarea unor

d) libera circulație a serviciilor²⁷.

Transporturile, deși au natura prestării de servicii, nu au fost incluse la capitolul libera circulație a serviciilor, ci au beneficiat de reglementări distincte de cele ale serviciilor. Explicația pentru tratarea distinctă a reglementărilor privind transportul constă tocmai în natura complexă a activității de transport și a impactului deosebit pe care acest sector îl are asupra economiei unui stat membru UE.

De asemenea, doctrina²⁸ evidențiază faptul că transporturile reclamă o abordare distinctă în cadrul politicilor comune comunitare și datorită trăsăturilor caracteristice ale acestora. Astfel, transporturile sunt: dependente de infrastructură, fapt ce reclamă intervenție publică în domeniu și dependente de evoluțiile celorlalte ramuri economice.

Ținând seama de faptul că transportul maritim și cel aerian beneficiază de reglementări internaționale²⁹, domeniile vizate cu precădere sunt cele ale transporturilor rutiere, feroviare și fluviale.

Regulile generale ce stau la baza politicii comune pentru statele membre ale Uniunii Europene în ceea ce privește transportul sunt asigurate prin Tratatul Comunității Europene, titlul V, art. 70-80.³⁰

În 2001, Uniunea Europeană a elaborat Cartea albă în domeniul transporturilor, ce cuprinde un set de măsuri de bază ce trebuiesc îndeplinite de țările membre ale Uniunii Europene până în 2010 și care are ca obiective: deschiderea pieței pentru transporturile internaționale de mărfuri, revitalizarea transportului feroviar și funcționarea unei rețele feroviare separate pentru transporturile de mărfuri, modernizarea transportului rutier, reechilibrarea modurilor de transport, dezvoltarea rețelelor transeuropene de transport, crearea spațiului feroviar european integrat etc.

măsuri menite să promoveze nu numai investițiile directe, ci și alte modalități și reguli care să stimuleze dezvoltarea acestei piețe.

²⁷ Libera circulație a serviciilor își are resortul în necesitatea unei repartizări optime a factorilor de producție la nivelul Comunității, mobilitatea acestora conducând la exercitarea activităților productive și comerciale în cele mai favorabile medii sociale, economice și comerciale.

²⁸ O. Manolache, *Drept comunitar*, Editura All Beck, Editura a IV-a, București, 2003, p. 508.

²⁹ Convenții internaționale comune statelor ce le-au ratificat.

³⁰ Articolul 71 (75) este cel care definește fondul politicii comune privind transporturile și conține: reglementări comune aplicabile transportului internațional care afectează Statele Membre; condițiile care permit transportatorilor nerezidenți să presteze servicii de transport pe teritoriul unui Stat Membru, măsuri de îmbunătățire a siguranței transporturilor. Totodată, aduce problemele specifice politicii de transporturi sub incidența procedurii de codecizie, cu excepția prevederilor susceptibile de a avea un efect grav asupra nivelului de viață și muncă în anumite regiuni, precum și asupra funcționării facilităților de transport; astfel de prevederi sunt adoptate printr-o procedură consultativă și cu unanimitate de voturi în Consiliu.

Articolul 80 (84) limitează aplicarea integrală a Tratatului la transportul feroviar, rutier și naval pe rute interne și permite Consiliului să decidă cu majoritate calificată dacă pot fi introduse prevederi corespunzătoare privind transportul maritim și aerian.

În ceea ce o privește, România, în 2001, a deschis pentru negociere Capitolul 9 – Politica în domeniul transporturilor. Reforma începută în domeniul transportului este în plin proces de desfășurare: s-au realizat o serie de transformări în toate domeniile (feroviar, rutier, naval) și s-au luat o serie de angajamente în acest sens pentru viitor³¹.

O problemă care se ridică este aceea a rezolvării conflictului de legi dintre legea națională și cea comunitară. Rezolvarea acestui aspect se va realiza astfel: norma comunitară va prevala în fața celei naționale.

Concilierea între sistemul comunitar și cel național se realizează după trei principii fundamentale: aplicabilitatea imediată a normelor comunitare, efectul direct al acestora și primatul dreptului comunitar.³² Tot în acest sens, art. 148 alin. (2) din Constituția României prevede: „Ca urmare a aderării, prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum și celelalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu, au prioritate față de dispozițiile contrare din legile interne, cu respectarea prevederilor actului de aderare.”

5. Obiectivele și politica UE în domeniul transporturilor.

Politica referitoare la transporturi trebuie să îndeplinească în primul rând obiectivele prevăzute de Tratat³³, așa cum sunt enumerate în cadrul „Bazei legale” și care se referă, în linii mari, la realizarea pieței interne.

Totodată, politica de transporturi a primit o nouă orientare: realizarea unui sistem „viabil prin flexibilitate”. Aceasta presupune organizarea transporturilor în așa mod încât să se optimizeze consumurile de energie, condițiile și timpii de transport, ceea ce implică, în schimb, asumarea costurilor infrastructurii la nivel comunitar. Se va ajunge astfel la următoarele rezultate: se va elimina denaturarea concurenței între diferitele tipuri de transport, denaturare provocată de transferarea costurilor în mod greșit către transportatori; se vor promova transporturile combinate; interoperabilitatea.³⁴

³¹ Până în decembrie 2010 să se aplice Directiva Parlamentului European și a Consiliului 1999/62 pentru taxarea vehiculelor grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri; până în decembrie 2013 să se aplice Directiva Consiliului 95/53 ce stabilește dimensiunile maxime admise în traficul național și internațional și greutatea maxime admise în traficul internațional pentru anumite vehicule rutiere care circulă în cadrul Comunității.

³² A. Cotuțiu, G.V. Sabău, *Dreptul transporturilor*, Editura All Beck, București, 2005, p. 84-85.

³³ Tratatul de la Roma, Titlul IV – Transporturile, art. 74: „În ceea ce privește domeniul reglementat de prezentul titlu, statele membre urmăresc obiectivele tratatului în cadrul unei politici comune în domeniul transporturilor”.

³⁴ Tratatul de la Roma, Titlul IV – Transporturile, art. 80: „(1) Aplicarea impusă de un stat membru, la transporturile executate în interiorul Comunității, a unor tarife și condiții care presupun orice element de susținere sau protecție în interesul uneia sau mai multor întreprinderi sau ramuri industriale speciale, este interzisă începând cu cea de-a doua etapă, cu excepția cazului în care aceasta este autorizată de Comisie.

Transporturile reprezintă unul dintre elementele esențiale pentru piața unică, deoarece ele contribuie la concretizarea a două dintre obiectivele fundamentale ale acesteia: libera circulație a persoanelor și libera circulație a mărfurilor.

Politica comună în domeniul transporturilor a necesitat mult timp pentru a se contura, primele progrese semnificative fiind înregistrate abia după 1985. Aceasta se explică printr-un număr de factori, în special: diferențele importante din structura acestei activități de la un stat la altul și de la un tip de transport la altul; existența monopolurilor de stat; structurile tradiționale ale pieței; disparitatea regulilor fiscale, administrative și comerciale; încrederea generală în politicile naționale cu orientare modală; o multitudine de reguli tehnice diferite, adesea incompatibile.

Realizarea pieței interne a serviciilor de transport s-a bazat pe măsuri de liberalizare și de armonizare. Astfel, politica comună în domeniul transporturilor a eliminat progresiv din fiecare tip de transport obstacolele artificial ridicate între statele membre, eliminând denaturările de ordin, fiscal și social ale liberei concurențe și permițând operatorilor comunitari să presteze, fără discriminare, servicii într-un alt stat membru decât cel în care își au sediul. În cadrul liberalizării pieței interne, politica comună în domeniul transporturilor a garantat condiții de funcționare armonioase, definind regulile care trebuiesc respectate de către transportatorii comunitari în ceea ce privește aptitudinile profesionale, securitatea, dispozițiile sociale și obligațiile ce revin serviciului public.³⁵

Deși complexitatea sectorului transporturilor și diferențele importante între structurile și politicile naționale au făcut necesară recurgerea, în domeniile cele mai sensibile, la perioade tranzitorii și la scutiri temporare, cadrul juridic al pieței interne a transporturilor este instituit, iar regulile comunitare au fost transpuse într-un mod satisfăcător în legislațiile naționale.

Eficacitatea sistemului comunitar astfel creat nu va deveni evidentă decât treptat. Domeniile care prezintă probleme încă de la început pot fi identificate, ca și cele care progresează într-un mod armonios, iar întocmirea unor reguli trebuie să meargă în

(2) Comisia, din proprie inițiativă sau la cererea unui stat membru, examinează tarifele și condițiile menționate în alin. (1), având în vedere, în special, pe de o parte, cerințele unei politici economice regionale corespunzătoare, nevoile regiunilor subdezvoltate, precum și problemele regiunilor grav afectate de conjuncturi politice și, pe de altă parte, efectele acestor tarife și condiții asupra concurenței între diferitele moduri de transport. După consultarea oricărui stat membru în cauză, Comisia adoptă deciziile necesare.

(3) Interdicția menționată în alin. (1) nu vizează tarifele concurențiale”.

³⁵ Tratatul de la Roma, Titlul IV – Transporturile, art. 79: „În cazul transportului în interiorul Comunității trebuie eliminate, cel târziu până la încheierea celei de-a doua etape, discriminările care constau în aplicarea de către un transportator, pentru aceleași mărfuri și pe aceleași rute de transport, a unor tarife și condiții de transport diferite în funcție de țara de origine sau de destinația produselor transportate”.

paralel cu implementarea lor efectivă de către autoritățile chemate să exercite un nivel satisfăcător de control.³⁶

6. Problema normelor juridice în materia transportului maritim.

În dreptul român, de exemplu, activitatea de navigație este reglementată prin O.G. nr. 42/1997 privind transportul naval, republicată. După ce a intrat în vigoare O.G. nr. 42/1997 privind navigația civilă, ordonanță ce a operat înlocuirea reglementărilor din perioada comunistă, reglementările juridice din domeniu au fost completate cu dispoziții legale ce au drept scop asigurarea unor condiții optime activităților de transport naval. În acest sens, menționăm: Legea nr. 528/2002 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și serviciile în porturi; H.G. nr. 71/1997 privind autorizarea societăților comerciale care desfășoară activități de transport maritim internațional; O.G. nr. 116/1998 privind instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim internațional.

Aceste acte normative cuprind, pe lângă prevederi cu caracter tehnic, și prevederi de natură juridică. Dispozițiile legale menționate au ca obiect organizarea unui sistem global de autorizare și acordare a licențelor și instituirea de facilități destinate să promoveze transporturile maritime internaționale³⁷.

Așa cum am mai precizat, în lipsa reglementărilor speciale din acest domeniu, se va apela la dreptul comun care, în materie de transporturi maritime, este dreptul comercial. Codul comercial cuprinde dispoziții generale referitoare la orice tip de contract de transport prin art. 413-441 C.com., dar cuprinde și norme speciale pentru transportul maritim, prin dispozițiile din Cartea a II-a, art. 490-694, intitulate „Despre comerțul maritim și despre navigație”. O serie din aceste norme, deși neabrogate încă, sunt căzute în desuetudine.³⁸

Date fiind caracteristicile transportului maritim, de deplasare a navelor pe itinerarii mari, ce depășesc granițele naționale, transporturile maritime sunt supuse reglementărilor din convenții internaționale: Convenția internațională privind unificarea anumitor reguli privitoare la ipotecile și privilegiile maritime, Bruxelles, 1926; Convenția internațională privind unificarea anumitor reguli privitoare la sechestrul asigurator asupra navelor maritime, Bruxelles, 1952; Convenția de la Londra privind facilitarea traficului maritim internațional, 1965; Convenția Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare – „Regulile de la Hamburg”, Hamburg, 1978; Convenția internațională privind căutarea și salvarea pe mare, Hamburg, 1979; Convenția asupra dreptului mării de la Montego Bay, 1982; Convenția internațională privind salvarea pe mare, Londra, 1989.

³⁶ www.infoeuropa.ro.

³⁷ R.D.C. (Revista de drept comercial) nr. 7-8/2000; *O. Căpățină*, Noi reglementări privind activitatea de transporturi navale, Editura Lumina Lex, 2000, p. 7-8.

³⁸ De exemplu, dispozițiile referitoare la abandonul navei sau la înrolarea echipajului.

7. Acquis-ul comunitar în transporturile maritime.

Legislația noastră în domeniul transporturilor, în general, este formată dintr-o serie de acte normative – legi, ordonanțe, hotărâri, ordine, norme metodologice – o legislație vastă, dar care prezintă inconvenientul de a nu fi sintetizată într-un Cod unic al transporturilor, ca în legislațiile altor state, iar acest inconvenient se traduce în practică prin îngreunarea găsirii de informații rapide pentru un anumit tip de transport, printr-o inaccesibilitate la o informație completă și comparativă între transporturi și, nu în ultimul rând, în plan legislativ, prin riscul dublei reglementări a aceleiași probleme de drept.

Domeniul transporturilor maritime nu face excepție în acest sens: România este semnatară a unor convenții internaționale în domeniul siguranței navigației, adoptate, în mare măsură, sub egida Organizației Națiunilor Unite, Organizației Maritime Internaționale, Programului Națiunilor Unite pentru Mediu; este, totodată, semnatară a unor convenții regionale și bilaterale referitoare la acest domeniu.

Aderarea României la UE a creat însă o situație particulară³⁹, în sensul că acquis-ul comunitar european în domeniul transporturilor maritime a fost adoptat și de țara noastră și, astfel, în domeniul politicilor privind transporturile maritime, există o viziune similară cu cea a UE.

Transporturile maritime comunitare au beneficiat de reglementări specifice și de detaliu, mai ales în ultimii ani. Acest lucru este justificat de faptul că acest sector, alături de sectorul agriculturii, este esențial în atingerea obiectivelor comunitare de bază.

Reglementările comunitare în privința transportului maritim au fost adoptate începând cu anul 1977, cronologic, evoluția acestora putând fi sintetizată în patru etape importante și materializate într-o serie de regulamente, directive, decizii, recomandări sau rezoluții⁴⁰.

Prima etapă poate fi identificată ca fiind aceea în care au fost abordate o serie de probleme comune ca: stabilirea unei proceduri de consultare asupra relațiilor dintre statele membre și țările terțe în probleme maritime și asupra acțiunii privind aceste probleme în organizațiile internaționale⁴¹; recomandarea ratificării de convenții internaționale în privința siguranței navigației⁴²; controlul și reducerea poluării cauzate

³⁹ Gh. Caraiani, *Acquis-ul comunitar și politica sectorială din domeniul transporturilor în Uniunea Europeană*, Editura Pinguin Book, București, 2006, p. 152-155.

⁴⁰ O. Manolache, *op. cit.*, p. 524-528.

⁴¹ Decizia nr. 77/587 din 13 septembrie 1977.

⁴² Recomandarea nr. 78/584 din 26 iunie 1978.

de hidrocarburi descărcate pe mare⁴³; activitățile unor țări terțe în domeniul transportului maritim de mărfuri⁴⁴ etc.

A doua etapă este cea care marchează, de data aceasta, elaborarea unui instrument legislativ esențial ce va constitui mai târziu un reper în procesul comunitar de legiferare: Regulamentul nr. 954 din 15 mai 1979 privind ratificarea de către statele membre ori aderarea lor la Convenția Națiunilor Unite asupra unui Cod de conduită al conferințelor maritime.

Etapa următoare a început în 1986 și s-a concretizat într-un set de regulamente privind transportul maritim de mărfuri:

– Regulamentul nr. 4055/86 pentru aplicarea principiului libertății de a furniza servicii de transport maritim între statele membre și între statele membre și țările terțe;

– Regulamentul nr. 4056/86 ce stabilește reguli detaliate pentru aplicarea articolului 85[81] și 86[82] ale Tratatului la transportul maritim;

– Regulamentul nr. 4057/86 privind practicile neloiale de stabilire a prețurilor în transportul maritim;

– Regulamentul nr. 4058/86 privind acțiunea concordantă pentru a proteja liberul acces al încărcătorilor la transporturile maritime.

Etapa mai recentă s-a concretizat în adoptarea altor instrumente juridice în materie maritimă ca: încurajarea măsurilor care favorizează pregătirea marinarilor înalt calificați; libera circulație a serviciilor, concurența, politicile de preț neloiale și liberul acces la comerțul pe mare; formalitățile de raportare pentru navele care sosesc sau pleacă din porturile comunitare; condiții de armare ale navelor; organizarea timpului de lucru al navigatorilor; transportul pe mare pe distanțe scurte etc.

8. Convențiile internaționale și dreptul național.

În ceea ce privește problema normelor juridice în materia transportului maritim, avem, pe de o parte, conflictul dintre legea comunitară și legea națională, iar, pe de altă parte, o altă problemă de interes și pentru doctrină, aceea a interpretării și implementării convențiilor maritime internaționale.

Referitor la primul aspect, o dată cu intrarea României în structurile Uniunii Europene, conflictul drept comunitar – lege națională este rezolvat de prevederile art. 148 alin. (2) din Constituția României: „ca urmare a aderării, prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum și celelalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu, au prioritate față de dispozițiile contrare din legile interne, cu respectarea prevederilor actului de aderare”.

Problema interpretării și implementării convențiilor maritime internaționale este însă una complexă, ce solicită lămurirea unor termeni ca *interpretare*, *aplicare* și

⁴³ Rezoluția din 26 iunie 1978.

⁴⁴ Decizia nr. 78/774 din 19 septembrie 1978.

implementare, o analiză profundă a impactului unei convenții asupra legii naționale din partea doctrinei de specialitate.

Aplicarea unei convenții reprezintă procesul de determinare a consecințelor aplicării unei norme de drept la un caz concret, iar interpretarea poate fi numai abstractă, fără aplicare, așa cum este posibilă și aplicarea unei norme de drept pur și simplu fără interpretarea ei, atunci când textul este clar și suficient⁴⁵. Cele două noțiuni sunt diferite.

Interpretarea convențiilor trebuie să se facă în acord cu obiectul și scopul lor și aplicarea acestora trebuie să fie uniformă și eficace, pentru că o interpretare diferită poate duce la efecte contrare scopului convențiilor în cazul statelor părți la convenția respectivă. De aceea, este necesară stabilirea unor reguli și a unor metode de interpretare pentru convenții.

Implementarea unei convenții internaționale este o metodă prin care o asemenea convenție devine aplicabilă efectiv pe teritoriul statului care a ratificat-o sau care a aderat la ea. Ca metodă, implementarea este guvernată de legi naționale, fiind foarte importantă în dreptul intern pentru interpretarea convențiilor internaționale. Există, potrivit literaturii de specialitate, două sisteme de implementare a convențiilor internaționale în dreptul intern: o convenție semnată și ratificată devine automat parte integrantă a dreptului intern și constituie un izvor de drept distinct și, un al doilea sistem, convenția internațională obligatorie pentru stat devine obligatorie pentru instanțele naționale în momentul în care este încorporată în dreptul intern și, în acest caz, izvorul de drept este chiar legea de implementare a convenției.

9. Concluzii.

Așadar, în privința dreptului transporturilor, în general, precum și în privința transporturilor maritime, putem conchide că principalele izvoare de drept sunt: norma internă, reglementărilor din convențiile internaționale și norma comunitară.

În privința normei interne principalele probleme sunt: *o legislație vastă*, dar care prezintă inconvenientul de a nu fi sintetizată într-un Cod unic al transporturilor, ca în legislațiile altor state, iar acest inconvenient se traduce în practică prin îngreunarea găsirii de informații rapide pentru un anumit tip de transport, printr-o inaccesibilitate la o informație completă și comparativă între transporturi și, nu în ultimul rând, în plan legislativ, prin riscul dublei reglementări a aceleiași probleme de drept și *aspecte juridice care reclamă noi abordări*. Potrivit doctrinei⁴⁶, 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

⁴⁵ R.D.C. nr. 6/2002; M. Voicu, Interpretarea și implementarea convențiilor maritime internaționale, Editura Lumina Lex, 2002, p. 158-173.

⁴⁶ Șt. Scurtu, D. Cornoiu, *Contractul de transport de mărfuri în Codul civil și Proiectul Codului civil*, în « Revista de Științe Juridice » nr. 2/2006, Editura Themis, Craiova, p. 35-42.

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: adaptarea reglementărilor la limbajul tehnic al domeniului transporturilor și actualizarea limbajului folosit în vechile reglementări; punerea în concordanță a dispozițiilor legale cu realitățile și fenomenele economice contemporane; tratarea mai detaliată a unor probleme de drept ca: evaluarea legală a despăgubirilor datorate de căraș 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; 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.⁴⁷

În privința normei comunitare, este necesară corelarea principiilor privind efectele dreptului comunitar. Așa cum am mai menționat, principiile ce guvernează raporturile dreptului Comunității Europene cu cel al statelor membre sunt considerate în doctrină ca fiind: principiul priorității în aplicare a normei comunitare, principiul efectului direct și principiul aplicării imediate.

Principiul priorității rezidă în ideea că dreptul comunitar se aplică în statele membre cu prioritate față de dreptul intern, înlăturând, astfel, de la aplicare norma internă națională contrară. Efectul direct, spre deosebire de principiul priorității, este condiționat de tipul și trăsăturile normei. Se consideră, astfel, că eficacitatea maximă a dreptului comunitar este dată în momentul în care ambele principii se pot realiza, adică atunci când norma comunitară, obligatorie, este perfectă juridic, clară, precisă și necondiționată.

Așadar, în cazul unui conflict între norma națională și cea comunitară, judecătorul național va înlătura de la aplicare, într-o primă etapă norma națională și, dacă norma comunitară are efect direct, o va aplica pe aceasta în locul celei naționale⁴⁸. Reunirea celor trei principii care operează în această materie, ne fac să aprobăm ideea că dreptul comunitar este „dreptul propriu fiecărui stat membru, aplicabil pe teritoriul său asemenea dreptului său național, cu această calitate suplimentară că încoronează ierarhia textelor normative ale fiecăruia dintre ele”.

⁴⁷ O. Căpățînă, Ghe. Stancu, *Dreptul transporturilor. Partea generală*, Editura Lumina Lex, București, p. 243-246.

⁴⁸ A. Groza, *op. cit.*, p. 383-384.