

**CONTRACTUL DE  
TRANSPORT AUTO DE  
MĂRFURI**

## INTRODUCERE

În dezvoltarea relațiilor economice internaționale, a lărgirii și diversificării schimburilor comerciale între state, un rol de seamă revine transporturilor și expedițiilor internaționale de mărfuri.

Transporturile, prin rolul lor de deplasare a mărfurilor, influențează puternic ramurile economiei mondiale, inclusiv comerțul internațional.

Constituind concretizarea relațiilor economice internaționale, transporturile pot fi considerate, pe drept cuvânt, "aparatură circulatorie a întregii economii mondiale".

Studii economice și sociale recente întrezăresc o intensificare a schimburilor și o din ce în ce mai mare mobilitate a oamenilor, mobilitate cu răsfrângeri în marile orașe, atrăgând necesar o rapidă și uimitoare evoluție a mijloacelor de transport.

"Mijloacele clasice, perfecționate, vor continua să-și păstreze rolul în marile orașe, dar avioane supersonice, vor brazda văzduhul pe distanțe lungi, o parte din ce în ce mai însemnată de bunuri diverse vor fi îndruimate prin pipe-line-uri, mările și oceanele vor fi străbătute de nave gigantice echipate cu motoare și combustibil nuclear și cu dispozitive automate, îngăduind o reducere a echipajelor, a încărcăturii inutile, a costului manipulării"<sup>1</sup>.

Activitatea de transport considerată în implicațiile ei, a devenit un sector de bază al economiei, o forță vie, productivă, constituind în același timp "motorul regulator al producției" pe care o distribuie cu promptitudine acolo unde este nevoie<sup>2</sup>.

Transporturile economice datorate îmbunătățirii crescânde a mijloacelor de transport s-au răsfrânt, în bună măsură și în câmpul juridic. În România, în cadrul procesului de reconstrucție economică, transporturile contribuie la apropierea zonelor economice între ele, la dezvoltarea echilibrată a tuturor ramurilor economice naționale și a județelor, precum și la dezvoltarea legăturilor între ramurile industriei, dintre acestea și agricultura, dintre orașe și state.

În cadrul Comunității Europene au început deja să fie luate măsuri pentru constituirea unor piețe unice a transporturilor rutiere și pentru desființarea oricăror controale la granițele țărilor membre a Comunității. S-a realizat armonizarea greutăților și dimensiunilor autovehiculelor, au crescut an de an cotele de autorizații pentru transporturile auto internaționale acordate reciproc de țările membre, preconizându-se ca, în următorii ani, să

---

<sup>1</sup> Francois H., "L'Europe de l'abondance, Collection Sciencesest Techniques Humanies", Fayard, 1967, p. 122.

<sup>2</sup> E. Cristoforeanu, "Despre contractul de transport", partea I-a, București, 1925, p. 4.

se treacă la completa liberalizare a transporturilor rutiere; s-a renunțat la tarifele fixe convenite bilateral pentru transporturile rutiere și s-au făcut primii pași și în domeniul admiterii cabotajului.

Transporturile, oricum ar fi exploatate, au caracter de serviciu public. Cu ajutorul lor și cu cât ele sunt mai sigure, mai rapide, mai ieftine și mai răspândite, se sporește indirect producția, se nivelează prețurile, se apropie producătorul de consumator și se lărgeste piața de desfacere.

**- AUTORII -**

# CAPITOLUL I

## CONSIDERATII GENERALE PRIVIND ACTIVITATEA DE TRANSPORT

### 1. Incursiunile in istoria activității de transport

Această activitate de larg interes social, care se desfășoară din vremuri imemorabile, a atins în antichitate nivelul cel mai înalt în timpul Imperiului Roman. Dezvoltarea se aplică în deosebi din nevoi militare. Legiunile trebuiau să se deplaseze cu rapiditate în orice direcție spre îndepărtatele granițe. La rândul lor, interesele comerciale au contat ca factor al extinderii traficului terestru, îndeosebi în scopul aprovizionării Romei și peninsulei italiice. Lungime rețelei de șosele, executate în cea mai mare parte de armată, atingea dimensiunea de 77.000 km<sup>3</sup>.

Însă transporturile în antichitate și evul mediu cunoșteau o slabă dezvoltare, rezumându-se doar la cele cu tracțiune animală și mici ambarcațiuni ce traversau mările, fluviile și râurile navigabile. În prezent, transportul cu tracțiune animală și-a pierdut total importanța economică în deplasările interne și internaționale, poate fi socotit ca declasat. Nu mai figurează în statistici decât marginal, cu titlu de excepție.

În epoca modernă, caracterizată prin dezvoltarea forțelor de producție și adâncirea diviziunii sociale a muncii, dezvoltarea producției și a circulației mărfurilor, a determinat și perfecționarea mijloacelor și căilor de transport, în aceste condiții transporturile ajungând să se separe ca o ramură economică de sine stătătoare.

O adevărată revoluție în istoria transporturilor a fost descoperirea forțelor aburului, care a dus implicit la apariția unei noi categorii de transport, cel feroviar, care alături de cel naval a cunoscut o puternică dezvoltare prin perfecționarea mașinii cu abur.

În istoria economică modernă, transportul feroviar a deținut inițial o poziție minoră în ansamblul deplasărilor de persoane și de mărfuri. Această pondere a înregistrat apoi o curbă ascendentă, devenită repede preponderentă<sup>4</sup>.

Începuturile căii ferate se datorează inventării locomotivei cu aburi de către George Stephenson, în anul 1815. Prima linie de fier din lume a fost

---

<sup>3</sup> Căpățână O., "La genese et l'evolution du marche libre. Theories et relites" (Note de curs, anul academic 1991-1992).

<sup>4</sup> Garrigou A. - Lagrange și Penouil M. "Histoire des faits économiques a l'epoque contemporaine". ed. II, Paris, 1986, p. 119, 217, 313.

inaugurată în Anglia, în anul 1830. În România, prima linie ferată, care străbătea distanța de 60 km între București Sud și Giurgiu, a fost inaugurată în anul 1866.

În a doua jumătate a secolului XIX, transportul feroviar începe să se răspândească pe întregul glob, reprezentând până în zilele noastre cea mai importantă categorie de transport. Rezultatul economic principal a constat în scăderea substanțială a prețului strămutării de mărfuri.

În concluzie, se poate spune că "modul prin esență caracteristic al transporturilor în secolul al XIX-lea a fost calea ferată".<sup>5</sup>

Descoperirea motorului cu ardere internă a permis apariția unor noi categorii de transport: auto și cel aerian.

La început, aparatele de zbor aveau un singur loc pentru pilot, apoi datorită încrederii și siguranței în acest mijloc de transport, a apărut și cel de-al doilea loc, ajungând în zilele noastre ca o navă aeriană să transporte sute de călători. Considerat inițial un act sportiv, zborul aerian a devenit, într-o perioadă destul de scurtă, o nouă și importantă categorie de transport.

Mijloacele de transport auto cunosc o dezvoltare începând cu deceniul al doilea al secolului XX, dar în ultimii 50 de ani, prin creșterea capacității de transport și diversificarea lor, concură în mai mare măsură la deplasarea de mărfuri și călători.

Transportul naval, prin navele de mare capacitate, traversează astăzi mările și oceanele planetei, cât și prin faptul că este cel mai ieftin transport. Își aduce contribuția în mare măsură la realizarea transporturilor la distanțe mari și foarte mari, practic ar fi de neconceput executarea acestor transporturi cu alte mijloace.

În timpul celui de-al Doilea Război Mondial, situația transporturilor s-a agravat: au suferit transporturile feroviare din cauza distrugerii cu 50% din totalul de locomotive și 32% din totalul vagoanelor, au avut de suferit și transporturile rutiere din cauza distrugerii podurilor și podețelor, iar transporturile navale ca urmare a faptului că Dunărea a devenit nenavigabilă din cauza vaselor scufundate în ea<sup>6</sup>.

Politica economică dusă până în anul 1989 s-a repercutat negativ și în domeniul transporturilor cu toate că s-au înregistrat și progrese. Cu toate neajunsurile care au existat, toate categoriile de mijloace de transport au cunoscut o importantă dezvoltare.

---

<sup>5</sup> Garrigou A. - Lagrange și Penouil M. "Histoire des faits économiques a l'époque contemporaine". ed. II, Paris, 1986, p. 119.

<sup>6</sup> Demetrescu P. I., "Dreptul Transporturilor", ed. Did. și Ped., București, p. 19.

Transportul feroviar a fost dotat cu mijloace eficiente de tracțiune (diesel electrice și electrice), înlăturându-se practic tracțiunea pe bază de abur, cu vagoane de capacități diferite și cu utilizări specifice.

Transportul auto - un element decisiv constituie perfecționarea vehiculelor rutiere, care au devenit tot mai economicoase, consumul de carburant scăzând substanțial. Nu pot fi subestimate nici avantajele practice pe care le prezintă autocamionul pentru utilizatori. Acest tip de transport asigură deplasarea mărfii de la sediul uzinei furnizorului până la poarta beneficiarului, fără nici o întrerupere.

Transportul maritim a reușit și el să-și sporească contribuția la volumul total de mărfuri transportate.

La fel și transportul aerian care a realizat adevărate progrese privind transportul de călători și mărfuri.

Evoluția mijloacelor de transport și creșterea importanței economice a activității de transport au determinat consecințe și pe plan juridic prin apariția numeroaselor acte normative interne și internaționale în acest domeniu.

## **2. Obiectul și importanța activității de transport**

Pentru satisfacerea în condiții tot mai optime a nevoilor materiale și spirituale ale cetățenilor, ale societății civile în ansamblul ei, este necesară organizarea juridică și corespunzătoare a deplasării în timp și spațiu de bunuri, mărfuri de orice fel, precum și persoane, acest rol de deosebită importanță revenind transporturilor de mărfuri și persoane.

Obiectul activității de transport constă în deplasarea în spațiu de călători și mărfuri, supusă contractului de transport. Sunt și excepții - nu toate deplasările în spațiu constituie obiectul activității de transport, supuse contractului de transport (transportul de lichide și gaze prin conducte).

Aspectul preponderent al activității de transport este cel economic, ceea ce înseamnă că activitatea de transport reprezintă mijlocul care facilitează schimbul de bunuri și deplasarea oamenilor, total opus "deplasării gândirii", care se materializează în transportul corespondenței, transmisiunile radio-telefonice, fax, telegrafice, televiziune, care sunt supuse cu totul altor reguli.

Activitatea de transport propriu-zisă se înfățișează ca fiind o ramură distinctă a producției materiale, a activității economice în general, cu caractere proprii.

Activitatea de transport poate fi definită ca fiind "acțiunile prin care se organizează și realizează deplasarea călătorilor în timp și spațiu"<sup>7</sup>.

În societatea modernă, transportul este "un element indispensabil vieții, deoarece el oferă oamenilor posibilitatea de a cunoaște, e percepe cât mai mult din ceea ce le pune la dispoziție civilizația umană"<sup>8</sup>.

S-a stabilit că transportul ocupă locul 4 în cadrul ramurilor economice la formarea produsului intern brut. Activitatea de transport se concretizează pe planul suprastructurii juridice, prin normele care reglementează instituția contractului de transport.

### 3. Clasificarea transporturilor

Transporturile se pot clasifica după mai multe criterii:

a) După obiectul lor:

- transporturi de mărfuri;
- transporturi de persoane;
- transporturi de informații.

b) După mijloacele de transport folosite:

- transporturi feroviare;
- transporturi rutiere;
- transporturi navale;
- transporturi aeriene;
- transporturi speciale (conducte, funiculare);
- transporturi combinate (cale ferată-auto).

c) După așezarea căilor de transport, transporturile orășenești pot fi:

- transporturi pe străzi (tramvai);
- transporturi în afara străzilor (metrou).

d) După itinerariul parcurs:

- transportul în trafic intern;
- transportul în trafic internațional.

e) După cum transportul se execută cu un singur mijloc de transport sau cu folosirea succesivă a mai multor mijloace de transport:

- transport efectuat cu un singur mijloc de transport;
- transport în trafic combinat, când transportul se execută succesiv cu două sau mai multe mijloace de transport cu doi sau mai mulți cărauși în baza unui singur contract de transport.

### 4. Specificul activității de transport

---

<sup>7</sup> Rodiere R., "Droit de transports terrestres et aeriens", Precis Dalloz, Paris, 1973, p. 1.

<sup>8</sup> Jossesrand L., "Les transports", Paris, Rousseau, 1926, p. 1.

Căile de comunicație și mijloacele de transport reprezintă proprietate publică, deci le sunt aplicabile normele dreptului intern, creându-se astfel un sistem unitar al transporturilor în țara noastră.

Specificul fiecărei categorii de transport impune însă o organizare proprie, care variază de la o categorie de transport la alta.

Transportul aerian este organizat în cadrul a două societăți comerciale L.A.R. (liniile aeriene române) S.A. și Compania de transporturi aeriene "TAROM" S.A. Întreaga activitate fiind coordonată de către Subsecretariatul de stat al Aviației Civile din subordinea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

Transportul naval se realizează prin unități denumite societăți comerciale de transport, fiecare având denumire proprie. Prin H.G. nr. 19 din 17 ianuarie 1991, s-au înființat și alte unități-administrații cu statut de regie autonomă care au ca obiect desfășurarea unor activități adiacente transporturilor navale, cât și "NAVROM" S.A. Constanța și "NAVLOMAR" S.A. București pentru tratarea și încheierea de contracte de transport maritime și fluviale.

Transportul feroviar public se organizează și se efectuează pe principii comerciale de piață, în principal de către Compania Națională "Căile Ferate Române", care au statut de societate comercială pe acțiuni, având diliaie cu personalitate juridică și sucursale cu autonomie operațională, buget de venituri și cheltuieli și bilanț propriu. În structura Companiei Naționale "C.F.R." funcționează filiale cu statut de societăți comerciale pentru infrastructură, transport marfă și transport călători, aflate sub autoritatea Ministerului Transporturilor. Compania Națională "C.F.R." și filialele sale se organizează ca societăți comerciale pe acțiuni cu capital social inițial, integral de stat și se înființează prin Hotărâri ale Guvernului.

Transportul auto de mărfuri și călători a cunoscut o reorganizare în ultima perioadă. Au luat ființă societăți comerciale de transport auto profilate pe transport de mărfuri, de călători și mixte, în trafic intern și internațional. Parcul auto național se împarte în 3 categorii:

- parc auto de folosință generală - în prezent este organizat în societăți comerciale cu capital de stat;

- parc auto de folosință proprie - include autovehiculele care aparțin altor societăți comerciale, instituții, etc. din diferite ramuri ale economiei naționale.

## **5. Principii comune aplicabile tuturor categoriilor de transporturi**



Fiecare categorie de transport are un specific, anumite particularități determinate de caracterul propriu al căii și al mijlocului de transport utilizat, care impun reglementări distincte și în concordanță cu acestea. Dar putem observa în același timp că toate categoriile de transport au același obiect al activității, ceea ce imprimă caractere comune aplicabile întregii activități de transport:

- întreaga activitate de transport se desfășoară pe baza contractului de transport încheiat între transportator și expeditor;

- programarea transporturilor și încheierea contractului de transport urmăresc folosirea mijloacelor de transport. Contractul de transport apare ca o necesitate și o continuare firească a programărilor, având misiunea de a stabili cu exactitate obligațiile expeditorului, transportatorului și destinatarului, în cazul neîndeplinirii sau îndeplinirii defectuoase constituie temeiul răspunderii;

- executarea transporturilor are întotdeauna un caracter oneros. Prin tarifele aplicabile în cadrul fiecărei categorii de transport sunt stabilite taxele de transport;

- pentru ca expeditorii, transportatorii și destinatarii să-și îndeplinească întocmai obligațiile ce le revin, prin lege se instituie răspunderea lor patrimonială prin plata de: penalități, locații, despăgubiri.

## CAPITOLUL II

# REGLEMENTAREA JURIDICĂ A CONTRACTULUI DE TRANSPORT

## 1. Noțiunea contractului de transport

Destul de frecvent, literatura de specialitate se mărginește să enunțe definiția contractului ce ne preocupă, limitată numai la deplasarea de mărfuri. Astfel, "prin contractul de transport de mărfuri, căraușul se obligă să transporte sau să facă să se transporte dintr-un loc în altul lucruri, în schimbul unei prestațiuni (prețul transportului), predând la locul de destinație lucrurile transportate aceleiași persoane care le-a expedit sau unei alteia (expeditor) " <sup>9</sup> .

Inconvenientul acestei caracterizări constă în unilateralitatea ei, de altfel deliberată. Cum însă obiectul transportului nu se reduce numai la deplasarea de bunuri, trebuie să se țină cont deopotrivă de transportul persoanelor. Este cu alte cuvinte preferabilă o definiție unitară, independentă de diversificarea ce poate să rezulte din obiectul transportului (persoane, mărfuri, bagaje). În sensul arătat "prin contractul de transport, societatea de transport se obligă, în schimbul unui preț, să transporte, înăuntrul unui termen, călători, mărfuri sau bagaje și să păzească și să elibereze destinatarului - care poate fi expeditorul lor sau o terță persoană - mărfurile sau bagajele transportate"<sup>10</sup>.

Simplificând această definiție și actualizând-o, putem spune că prin contractul de transport înțelegem convenția pe care o parte, căraușul specializat se obligă, în schimbul unei remunerații, să efectueze o deplasare de persoane sau de bunuri pe o anumită distanță, cu un vehicul corespunzător.

## 2. Genul proxim al contractului de transport

În conformitate cu art. 1470 Cod Civil, contractul de transport se încadrează în sfera locațiunii de lucrări (locatio operis faciendi). Această clasificare tradițională provenită din dreptul roman nu mai corespunde în prezent.

În sensul arătat, în literatura juridică de specialitate, s-a remarcat cu deplină justificare că "locul pe care îl ocupă transportul în complexul materiilor de drept civil nu poate forma un criteriu absolut pentru

<sup>9</sup> Fiñescu I. N., "Despre contractul de transport", vol. I, București, 1929, p. 490.

<sup>10</sup> Demetrescu P., "Contractul de transport", București, 1962, p. 27.

caracterizarea juridică a contractului de transport, deoarece această așezare poate foarte bine să fie greșită, și în tot cazul nu ne oferă un argument de drept serios și suficient pentru el însuși să ne demonstreze în mod evident despre contractul de transport, că este cu adevărat o locațiune de servicii, cel mult, așezarea transportului în capitolul care tratează despre "locațiunea de operă" poate să nască prezumția înrudirii dintre contractul de transport și locațiunea de servicii"<sup>11</sup>.

Alt punct de vedere se sprijină pe analiza obligațiilor ce revin cărăușului. Acesta se angajează ca prin activitatea ce o desfășoară să strămute persoane sau obiecte de la locul de pornire la cel de destinație, această prestație se întregeste în mod necesar cu alte prestații adiacente, îndeosebi cu paza lucrurilor supuse deplasării. Sub acest aspect, colateral al transporturilor, dar care este inerent, Codul Civil art. 1473 asimilează pe cărăuș cu un depozitar. O altă îndatorire ce incumbă cărăușului constă în a pune la dispoziția celilalte părți contractante spațiul de încărcare convenit sau întreg vehiculul. Totuși nici în acest caz nu se poate vorbi despre o închiriere (locatio rei) distinctă de contractul de transport, din moment ce deplasarea este efectuată de însuși cărăușul "vehiculul de care se servește cărăușul are caracter cu totul auxiliar în săvârșirea prestațiunii"<sup>12</sup>.

În concluzie, operațiunea de transport se clasifică în funcție de sarcina primordială ce incumbă cărăușului (strămutarea de persoane sau bunuri) în categoria contractelor de prestări servicii.

S-a subliniat în acest sens, cu deplină justificare că " în orice transport găsim ambele elemente ale locațiunii de servicii:

- a) o prestațiune și
- b) remunerația serviciului prestat"<sup>13</sup>.

### **3. Particularități ale contractului de transport**

Pe lângă trăsăturile comune oricărei prestații de servicii, contractul de transport se individualizează și prin caracteristici proprii, care alcătuiesc în ansamblu diferențele sale specifice față de genul proxim. Cu acest titlu pot fi reținute următoarele: o activitate constând în deplasarea de persoane sau de mărfuri, exercitarea activității de cărăuș ca profesie de sinestătătoare, autonomia acesteia față de contractele corelative; trebuie în final precizat dacă și în ce măsură contractul de transport are o natură consensuală sau reală.

---

<sup>11</sup> Cristoforeanu E., "Despre contractul de transport", vol. I, 1925, p. 62.

<sup>12</sup> Cristoforeanu E., "Despre contractul de transport", vol. I, 1925, p. 63.

<sup>13</sup> Cristoforeanu E., "Despre contractul de transport", vol. I, 1925, p. 64.

a) Obiectul activității cărașului.

În materialitatea sa, transportul constă, așa cum s-a subliniat mai înainte, în deplasarea în spațiu a unor persoane sau mărfuri, strămutarea analizându-se ca obligație fundamentală a cărașului. Ca atare, orice transport implică parcurgerea unui itinerar prestabilit, fie prin tarifele publice ale cărașului, fie prin înțelegerea părților.

b) Specializarea activității desfășurată de căraș.

Este reținută, ca factor esențial, în definirea contractului de transport. Cerința specializării se întemeiază și pe dispoziții legale. În sensul arătat, atât art. 1476 și 1477 Cod Civil, cât și art. 3, pct. 13 Cod Comercial, se referă la "întreprinzători" de transporturi, așadar la persoane fizice sau juridice care organizează deplasarea de persoane sau de bunuri ca servicii puse la dispoziția publicului.

c) Gestiunea comercială și tehnică a transportului.

Deplasarea de persoane sau mărfuri, este o activitate complexă, care trebuie organizată, supravegheată și dirijată de către căraș, spre a se desfășura în condiții normale. Întreprinderea presatatoare de servicii își asumă o dublă sarcină, revenindu-i să asigure gestiunea comercială, cât și gestiunea tehnică.

Gestiunea comercială are ca obiect principal selectarea și instruirea personalului de specialitate, dotarea întreprinderii cu parcul mijloacelor de transport necesare, aprovizionarea cu combustibil, etc.

Gestiunea tehnică privește îndeosebi elaborarea și aplicarea corectă a normativelor pentru parcursul feroviar, rutier, naval sau aerian, verificarea și garantarea bunei stări de funcționare a mijlocului de transport, înaonte de începerea unei călătorii, conducerea efectivă a vehiculului pe tot parcursul etc.

d) Autonomia contractului de transport.

Constituie o trăsătură care se manifestă în cadrul circulației de bunuri materiale. Deplasarea de mărfuri, decurge de cele mai multe ori din vânzarea lor către un beneficiar cu sediul diferit de al producătorului.

Tot astfel, închirierea face necesară punerea lor la dispoziția beneficiarului, care prin ipoteză își desfășoară activitatea în altă localitate decât producătorul. În plus, aproape întotdeauna bunurile expediate sunt asigurate împotriva riscurilor de pieire sau avariere, în temeiul unui contract de asigurare și care este distinct față de cel de transport.

Oricât de strânsă ar fi conexiunea dintre operațiunea comercială și contractul de transport, acesta își păstrează autonomia. Regimul său juridic nu este influențat de existența vânzării, închirierii sau asigurării corelative.

e) Natura consensuală și reală a contractului de transport.

Natura consensuală a contractului de transport, încheiat în vederea unei deplasări de persoane, este unanim împrăștiată.

Transportul de bunuri suscită discuții, deoarece lurcurile trebuie predate de către expeditor în posesia cărașului, spre a fi strămutate la locul de destinație. În prealabil trebuie precizat căînsăși îndreptățirea de a diviza și despărți în două categorii contractele consensuale de cele reale este contestată de unii autori<sup>14</sup>.

Această teză observă că și contractele așa-zise reale iau naștere tot prin simplul acord de voință al părților.

Prin opoziție cu teza evocată, majoritatea doctrinei consideră că tradițiunea bunului, este esențială în contractele reale, condiționându-le însăși formarea iar nu numai executarea<sup>15</sup>.

Oaltă opinie, teza consensuală<sup>16</sup>, invocă și argumentul că transportul, indiferent de obiectul său juridic este o operație unitară. Natura sa nu poate fi contradictorie, adică reală pentru deplasarea de mărfuri și consensuală pentru deplasarea de persoane.

În cadrul controversei evocate, ar fi poate indicat să se adopte o soluție mai nuanțată. Clasificarea transportului în categoria de gen a contractelor pentru prestări servicii pare să învedereze că în concepția Codului Civil o asimilare generală cu contractele reale nu s-ar justifica, fiind precumpănitoare latura consensualității. Această trăsătură definește fără dubiu transportul de persoane. Numai că leguitorul nu poate prin dispoziții explicite, să condiționeze însăși nașterea contractului de transport de faptul remiterii obiectului de către expeditor în detențiunea cărașului, atribuind astfel convenției natura unui contract real. În lipsa unei asemenea cerințe, înclinăm să credem că remiterea bunului ține mai degrabă de executarea obligației cărașului, de a efectua deplasarea, făcând-o materialmente posibilă.

#### 4. Elementele contractului de transport

Contractul de transport pentru a fi valabil încheiat trebuie să îndeplinească anumite condiții legale de fond și, după caz, de formă:

➤ **Capacitatea părților** - pentru a încheia un contract de transport valabil părțile trebuie să aibă capacitate de exercițiu deplină, adică să poată să-și exercite drepturile și să-și asume obligațiile prin acte juridice încheiate în nume propriu;

<sup>14</sup> Popescu T. și Anca P., "Teoria generală a obligațiilor", București, 1968, p. 32.

<sup>15</sup> Stătescu C. și Bârsan C., "Drept civil. Teoria generală a obligațiilor", București, 1993.

<sup>16</sup> Cristoforeanu E., "Despre contractul de transport", vol. I, 1925, p. 67-68.

➤ **Consimțământul părților** - ca element al voinței juridice, reprezintă manifestarea hotărârii de a încheia actul juridic.

Condiții pentru a fi valabil:

- să emane de la o persoană cu discernământ;
- să fie dat cu intenția de a produce efecte juridice;
- să fie exteriorizat;
- să nu fie alterat de vreun viciu.

➤ **Obiectul** - constă în obiectul obligației ori obligațiilor generate din actul juridic civil respectiv, adică în prestația sau prestațiile, care la rândul lor, înseamnă fie transmiterea unui drept, fie un fapt al debitorului, precum și obiectul acestor prestații<sup>17</sup>. Obiectul contractului de transport constă în prestațiile, pentru unitatea de transport de a transporta marfa, bagajele sau călătorii, iar pentru expeditor de a plăti taxa de transport.

➤ **Cauza**<sup>18</sup> - contractul de transport fiind un contract sinalagmatic nu are o singură cauză, comună părților, ci câte o cauză a fiecăruia rezultată din obligațiile reciproce ale părților. Cauza în contractul de transport trebuie să existe, să fie reală, să fie licită și morală.

➤ **Forma contractului** - contractul de transport se încheie, de regulă, prin simplul acord de voință al părților, însă dovada încheierii lui se face printr-un înscris (scrisoare de trăsură, bilet sau legitimație de călătorie etc.). În cazul contractului de transport de mărfuri, cu excepția celui maritim, contractul nu este valabil încheiat decât prin predarea efectivă a mărfurilor, având astfel un caracter real<sup>19</sup>.

Forma scrisă a contractului de transport este cerută "ad probationem". Forma, conținutul și denumirea documentelor de transport variază de la o categorie la alta de transport: scrisoare de trăsură în transporturile pe calea ferată și cel fluvial, scrisoare de transport aeria, scrisoare de transport auto și conosament în transportul maritim.

## CAPITOLUL III

### PARTICULARITĂȚI ALE TRANSPORTURILOR AUTO

<sup>17</sup> Pop A. și Beleiu Ghe., Op. cit., p. 295.

<sup>18</sup> Andrei P., "Drept civil" (Partea generală), Centrul de multiplicare al Universității "Al. I. Cuza", Iași, 1976, p. 158 și urm.

<sup>19</sup> Mureșan M., "Exonerarea de răspundere pentru îndeplinirea planului operativ de transport", în Revista Arbitrajului de Stat, nr. 6/1968, p. 140.

## 1. Importanța și locul transporturilor auto

Evolutiv, este de reținut, o îndelungată perioadă în care transporturile rutiere dețineau în fapt, pe uscat, un avedărat monopol, în timp ce pe apă întâmpinau concurența navigației maritime sau fluviale.

Folosirea drumurilor a precedat cu milenii căile ferate, care sunt o cucerire modernă, localizabilă în secolul al XIX-lea. O altă competiție, cea iscată de transportul aerian de persoane și mărfuri apare la o dată mai recentă.

Din perspectiva tehnică, mijloacele de transport cât și infrastructura (șosele, poduri, tunele) sunt nemijlocit tributare descoperirilor științifice de profil.

Inventarea motorului cu explozie a revoluționat, în veacul nostru, condițiile deplasării terestre.

Pe plan juridic, definirea transporturilor auto face necesară cunoașterea clasificării ce le înglobează și le diversifică. odată se impune disocierea de activități economice sau de contracte cu structuri asemănătoare.

În lumea contemporană, traficul rutier se desfășoară, aproape în exclusivitate, cu vehicule cu motor, fie autobuze sau autocamioane pentru transportul de călători, fie autocamioane și remorci pentru strămutarea de mărfuri, la care se adaugă, în circulația urbană, tramvaiele și metroul. Datorită implantării și extinderii căilor ferate, ca mijloc preferențial de deplasare, transporturile auto au cunoscut o seamă de vicisitudini. Astfel, în secolul al XIX-lea, se poate vorbi despre un declin al transporturilor auto. În principalele țări ale lumii, transportul feroviar a înregistrat o creștere majoră care a devenit repede preponderentă.

Prima linie de fier a fost inaugurată în Anglia, în anul 1825, în Franța în anul 1827, a fost inaugurat tronsonul Paris-Saint Germain. Progresele s-au înregistrat și în statele germane, în 1835, existau linii ferate care legau orașele importante, drumurile de fier au cunoscut o creștere rapidă și în Statele Unite ale Americii începând cu anul 1830. Câteva decenii mai târziu, au fost străpuse marile tuneluri spre Egipt sau dinspre Austria, din aceeași epocă datează trans-canadianul și trans-siberianul. Căile ferate au devenit principala trăsătură de unire (pe uscat) dintre economiile unor țări diferite, depășindu-se relațiile de afaceri zonale, regionale și naționale. În epoca la care ne referim, transporturile auto au suferit, prin comparație, un declin vădit, ca efect al concurenței cu trenul.

Situația evocată mai înainte începe să se schimbe încă din primele decenii ale secolului al XIX-lea, pe măsură ce vehiculele auto dotate cu motor devin fiabile și se înmulțesc. Segmentul de piață pierdut va fi treptat

recuperat de la căile ferate. În cadrul acestei competiții se observă tendința ca autocamioanele și autobuzele să egaleze încă din anul 1970 sau chiar să întrecă ulterior traficul feroviar, atât cantitativ cât și valoric. Un avantaj l-a constituit perfecționarea autovehiculelor, care au devenit mai economice datorită micșorării consumului de carburant, apoi avantajul deplasării mărfii de la sediul furnizorului până la beneficiar, evitându-se astfel încărcări și descărcări la stația de excepție, la stația de sosire.

## **2. Caracteristici ale regimului juridic aplicabile transporturilor auto**

Politica economică de stat față de multiplele sectoare ale transporturilor prezintă, pe lângă trăsătura comună constând în protecția și încurajarea căraușilor, unele măsuri diferențiate în funcție de interesele publice majore, de ordin general. Din acest punct de vedere, transporturile auto se particularizează îndeosebi comparativ cu cele feroviare, printr-un grad sporit de libertate, pe mai multe planuri.

În primul rând, sub aspect organizatoric, transporturile auto aparțin domeniului privat. Ele funcționează de cele mai multe ori, sub egida unor societăți comerciale cu capital privat. De aici decurg o serie de consecințe: organizarea unei societăți de vehicule auto este accesibilă în principiu inițiativei particulare. Întreaga activitate de acest fel se desfășoară în condițiile concurenței de piață, care se exclude în transporturile feroviare, ocrotite de un adevărat monopol.

O altă caracteristică a transporturilor auto este descentralizarea. Deosebirile de regim juridic menționate se explică mai ales prin considerațiunea că transportul feroviar slujește nu numai economia națională, ci dimpotrivă interesele strategice de ordin militar, de apărare a patriei, îndeplinând sub aspect obligații de serviciu public, de o mare însemnătate. În consecință, transporturile feroviare beneficiază de un tratament preferențial față de cele rutiere (în majoritatea statelor), printre altele spre a feri trenul, pe cât posibil, de rezultate păgubitoare ale competiției cu autocamionul. Ca atare, "raporturile dintre stat și căraușii rutieri au întotdeauna o oarecare neîncredere din partea celor din urmă, care îi reproșează că susține în mod direct sau indirect calea ferată"<sup>20</sup>.

## **3. Categoriile de transporturi auto**

---

<sup>20</sup> Bartolt R., "Les transports rutiers", Paris, 1992, p. 34.



Deplasarea de persoane și mărfuri poate fi efectuată pe cale rutieră în condiții și cu finalități variate.

Ca efect al diversificării este necesar să disociem mai multe categorii de transporturi auto:

### *3.1 Transporturi comerciale sau în interes propriu*

Transporturile comerciale sunt puse de cărașul specializat, prin ofertă permanentă, la dispoziția clientelei. Deplasările de mărfuri sau persoane pot fi de asemenea executate în interesul propriu al persoanei în cauză. Uneori primele sunt numite "transporturi publice" iar celelalte "transporturi private"<sup>21</sup>.

În realitate transporturile publice pot fi efectuate, așa cum se întâmplă de obicei, de către întreprinderi care au natura unor societăți comerciale. În sfera dreptului transporturilor se încadrează numai serviciile oferite publicului prin întreprinderea specializată. Deci se impune o delimitare de sfera transporturilor în interes propriu. Acestea din urmă se definesc prin următoarele caracteristici:

- a) sunt efectuate pe contul și în interesul persoanei sau întreprinderii care le execută;
- b) acea persoană sau întreprindere folosește vehiculul în calitate de proprietar sau în temeiul unui contract de locațiune;
- c) are față de marfa transportată calitatea de: proprietar, vânzător, locator, producător, etc.;
- d) transportul constituie un accesoriu în raport cu activitatea întreprinderii în cauză.

În lipsa vreuneia dintre condițiile arătate, se consideră că transportul este organizat spre a servi clientela<sup>22</sup>. Spre deosebire de transporturile în interes propriu, cele oferite clientului, constituind o activitate comercială specifică, sunt condiționate de obținerea prealabilă a unor autorizații și licențe, eliberate de organele de stat.

### *3.2 Transporturi cu periodicitate regulată sau ocazionale*

Transporturile cu periodicitate regulată, denumite "servicii regulate" sunt definite ca serviciile care asigură transportul de persoane efectuat după un program și pe itinerarii determinate, aceste servicii având posibilitatea de

<sup>21</sup> Peyrefitte L., "Transport routier", Paris, 1984, fascic. 730, nr. 65.

<sup>22</sup> Peyrefitte L., "Transport routier", Paris, 1984, fascic. 730, nr. 68.

a lua și de a lăsa pasageri din/în stații stabilite prealabil (Acordul European încheiat la Geneva la 1 iulie 1970).

Transporturile ocazionale sunt acele transporturi comandate de către client, în funcție de nevoile sale, beneficiază de o libertate contractuală mai extinsă decât transporturile cu periodicitate regulată.

### *3.3 Transporturi interne sau internaționale*

Această diviziune este făcută după cum elementul de extraneitate, este prezent sau absent, în contextul operațiunii de deplasare a persoanelor și mărfurilor.

Transporturile auto interne se definesc printr-o deplasare efectuată în limitele spațiului geografic al României, se aplică dispozițiile din dreptul român, dar sunt incidente și unele convenții internaționale la care România este parte.

Transporturile auto internaționale, factorul instinctiv față de cele interne, decurge din trecerea frontierei de stat a României.

### *3.4 Transporturi omogene sau mixte*

Transporturile auto omogene se caracterizează prin deplasarea de persoane sau mărfuri de către doi sau mai mulți cărauși supuși aceluiași regim juridic<sup>23</sup>. Ei utilizează același tip de vehicul de-a lungul întregului itinerariu convenit, așadar de la punctul de pornire până la destinație. Răspunderea ce le incumbă pentru prejudicii suferite de călători de marfă sau de terțe persoane este în principiu solidară, numai dacă nu s-a stabilit altfel.

Transporturile auto mixte se definesc prin deplasarea de călători sau marfă de către doi sau mai mulți cărauși care folosesc pentru a parcurge distanța de la punctul de pornire până la destinație, vehicule de tip diferit pe o anume porțiune din itinerariul convenit<sup>24</sup>. În principiu, fiecare cărauș este supus unui regim juridic diferit, opriu și specific mijlocului de locomoție în cauză. Diversitatea de regim juridic, aferentă pluralității mijloacelor de locomoție, se coroborează cu răspunderea solidară a tuturor căraușilor pentru prejudiciile încercate de călători, ori provocate mărfii sau terțelor persoane.

---

<sup>23</sup> Rodiere R., și Mercadal B., "Droits des transports terrestres et aeriens", et. V, Paris, 1990, p. 376, nr. 320.

<sup>24</sup> Rodiere R., și Mercadal B., "Droits des transports terrestres et aeriens", et. V, Paris, 1990, p. 376, nr. 321.

#### 4. Contractul de transport auto

Traficul de mărfuri ori persoane cu autovehicule se efectuează (exceptând deplasările în interes propriu sau cu titlu gratuit), în temeiul unui contract comercial de transport.

În acest sector de activitate se aplică prin urmare în mod corespunzător, dispozițiile de drept comun ale art. 313-441 din Codul Comercial. Unele particularități, derivând din legislația rutieră, sunt totuși de semnalat referitor la obligațiile transportatorului, atât de ordin general, cât și la punctul de pornire sau pe parcurs.

➤ ***Obligațiile de ordin general al conducătorului de autovehicul:***

În conformitate cu art. 44, pct. 14, 15 și 27 din Regulamentul pentru aplicarea Decretului nr. 328/1966, acesta este ținut:

- a) să nu încredințeze conducerea mijlocului de transport persoanelor care nu au permis de conducere;
- b) să nu încredințeze spre folosință altei persoane permisul de conducere;
- c) să se prezinte la verificarea medicală, când este trimis de organele poliției sau de unitatea unde lucrează.

➤ ***Obligațiile conducătorului de autovehicul înainte de plecare în cursă:***

Sunt stabilite tot de art. 44, pct. 1 din Regulamentul pentru aplicarea Decretului nr. 328/1966:

- a) să verifice starea tehnică a autovehiculului, dacă nu îndeplinește condițiile tehnice nu va pleca în cursă;
- b) la ieșirea din garaj și al schimbul pe traseu să semneze de primirea autovehiculului.

➤ ***Obligații ale conducătorului auto pe parcurs:***

Sunt reglementate tot de Regulamentul menționat mai sus:

- a) să nu conducă autovehiculul când se află sub influența băuturilor alcoolice;
- b) să nu transporte persoane în stare de ebrietate pe motociclete, în cabină ori în caroseria autovehiculelor;
- c) să transporte organele de poliție la cererea acestora când se află în interes de serviciu;
- d) să oprească imediat autovehiculul:
  - la semnalul regulamentar al lucrătorului de poliție;
  - la semnalul agenților căilor ferate postaji la trecerile de nivel;

- la semnalul conducătorilor de coloane;
- la semnalul orbilor,
- e) să prezinte, la cererea lucrătorului de poliție, actele doveditoare ale sale, a mărfii și a autovehiculului;
- f) să nu transporte persoane în caroseria autobasculantelor, pe platforme, pe părțile laterale ale caroseriei;
- g) să pornească de pe loc cu ușile închise și asigurate;
- h) să nu angajeze discuții, care l-ar putea distra de la condus;
- i) să nu circule fără motiv întemeiat cu viteză redusă;
- j) să păstreze față de vehiculul dinaintea sa o distanță corespunzătoare;
- k) să acorde prioritate pietonilor la trecerile prevăzute cu indicatoare;
- l) să nu stropască pietonii, clădirile sau alte vehicule în timp ce conduc autovehiculul etc.

## **CAPITOLUL IV**

### **TRANSPORTURILE AUTO ÎN TRAFIC INTERN**

#### **1. Temeiul legal**

Contractele de transport de orice fel, inclusiv deci cele auto, sunt cărmuite cu titlu general de dispozițiile art. 1470 și urm. din Codul Civil,

precum și de art. 413-441 din Codul Comercial, în limitele cerute de actualizarea textelor<sup>25</sup>.

### *1.1 Reglementări specifice transporturilor auto*

Cadrul legal include mai multe categorii de acte normative. Dintre acestea vom enumera numai pe cele care au ca obiect organizarea și desfășurarea transporturilor auto ca atare.

Un prim act normativ de bază îl constituie Decretul nr. 328/1966, privind circulația pe drumurile publice. În esență, Regulamentul cuprinde, în afară de dispozițiile generale din capitolul I (art. 1-8), reguli privind circulația pe drumurile publice (capitolul II, art. 9-77), obligațiile deținătorilor de autovehicule (capitolul III, art. 78-79), condițiile tehnice pentru admiterea în circulație a autovehiculelor și remorcilor (capitolul IV, art. 80-93), înmatricularea autovehiculelor și remorcilor și radierea lor (capitolul V, art. 94-108), permisul de conducere (capitolul VI, art. 109-123), circulația autovehiculelor în trafic internațional (capitolul VII, art. 124-125), constatarea și sancționarea contravențiilor (capitolul VIII, art. 126-137), concursul voluntar al unor conducători de autovehicule pentru combaterea încălcării regulilor de circulație (capitolul IX, art. 138-140) și dispozițiile finale și tranzitorii (capitolul X, art. 141-150).

Acest cadru legal, care a statornicit în linii mari regimul juridic al materiei, a fost dezvoltat prin Regulamentul pentru aplicarea Decretului 328/1966, aprobat prin H.C.M. nr. 772/1966 și republicat cu modificări în Buletinul Oficial nr. 49 din 28 iunie 1984. Regulamentul a suferit adaptări inevitabile, cerute de noile condiții ale pieței libere, prin H.G. nr. 152/1995 și prin H.G. nr. 778/1995.

Dintre actele normative post-revoluționare prezintă interes H.G. nr. 223/1992, deoarece privește, potrivit titlaturii sale destul de prolixă, normele de organizare și efectuare a transporturilor auto internaționale de persoane și mărfuri, a transporturilor auto de persoane în trafic interjudețean și județean și a transporturilor auto de mărfuri agabaritice și periculoase. În prezent, acest act normativ se aplică în forma modificată prin H.G. nr. 17/1994.

Altă modificare survenită în cadrul reglementărilor ce privesc transporturile auto, s-a produs prin Ordonanța de Urgență pentru modificarea și completarea Legii nr. 118/1996, privind constituirea și utilizarea Fondului special a drumurilor publice, publicat în Monitorul Oficial nr. 95 din 20 mai 1997. Prin această ordonanță se modifică și se completează Legea nr.

<sup>25</sup> Căpățână O., "Contractul comercial de transport", București, 1995, Ed. Lumina Lex, p. 21-23.

118/1996, arătând următoarele: proprietarii de autovehicule și remorci, persoane fizice și persoane juridice, vor plăti unele sume anuale fixe, cărora li se eliberează documentul care atestă dreptul de utilizare a drumurilor publice, denumit rovinetă, pentru care Ministerul Transporturilor va stabili modelul, forma și condițiile de eliberare. Aceste sume vor fi actualizate prin H.G., în funcție de rata inflației. Sunt exceptate de la aceste sume persoanele handicapate proprietare ale unui singur autoturism sau ale unei singure autoutilitară. Sumele datorate se plătesc la unitățile C.E.C. de către proprietarii de autovehicule și remorci. Persoanele fizice și juridice achiziționare de autovehicule și remorci după data de 1 ianuarie 1997, sunt exceptate de la plata sumei fixe anuale pe o perioadă de un an calendaristic de la data înscrierii în circulație.

Altă modificare survenită în legislația privind transporturile a fost publicată în Monitorul Oficial nr. 425 din 11 noiembrie 1998 și anume: Legea pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, care instituie următoarele: această ordonanță stabilește normele generale aplicabile modurilor de transport auto, naval, feroviar și aerian în cadrul sistemului național de transport auto, naval, feroviar și aerian din cadrul sistemului național de transport, precum și atribuțiile autorităților competente de reglementare, coordonare, control, inspecție și supraveghere cu privire la activitățile de transport și la mijloacele de transport. Sistemul național de transport are caracter strategic și are următoarele componente:

- infrastructurile de transport auto, feroviar, naval și aerian;
- operatorii de transport și ai activităților conexe transporturilor;

Principalele obiective ale sistemului național de transport sunt:

- realizarea conectării tuturor localităților la rețeaua națională de transport;

- asigurarea dreptului la libera circulație a cetățenilor;

- asigurarea efectuării transporturilor care privesc siguranța națională;

- participarea la dezvoltarea economică și socială a țării.

Utilizatorii de transporturi au acces legal și nediscriminatoriu la infrastructurile de transport în interes public. În toate raporturile generate de activitatea de transport, protecția vieții umane și a mediului este prioritară. Ca autorități competente avem Ministerul Transporturilor care este un organ de specialitate al administrației publice centrale. În ceea ce privește proprietatea publică și privată în domeniul transporturilor, prezenta lege arată: proprietatea publică în domeniul transporturilor este constituită din infrastructura deschisă accesului public, precum și din bunurile de interes

public, stabilite prin lege. Alte bunuri din domeniul transporturilor ce aparțin statului sau unităților administrativ-teritoriale, constituie proprietate privată a acestora. Transportul de bunuri sau de persoane poate fi transport în interes public sau transport în interes propriu.

### *1.2. convenții internaționale*

În mod obișnuit, asemenea instrumente juridice inetresează transporturile auto internaționale. Totuși unele convenții multilaterale au o sferă mai largă de aplicare, deoarece instituie măsuri de ordin general, cu incidență nemijlocită și în traficul auto intern.

Cu titlu de exemplu poate fi menționat Acordul european referitor la semnele rutiere, adoptat la Geneva la 13 decembrie 1957 și la care România a aderat prin Decretul 428/1963. În prezent se aplică Convenția asupra semnalizării rutiere încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968 și completată prin Acordul european semnat la Geneva la 1 mai 1971. România a ratificat ambele acte internaționale menționate, prin Decretul nr. 318/1980.

Aceste convenții multilaterale au înțeles să realizeze, așa cum se arată în preambul "uniformizarea semnelor rutiere", spre a contribui la securitatea circulației pe drumuri și șosele în trafic internațional.

Tot astfel, Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi auto internaționale, încheiat la Geneva la 1 iulie 1970 și la care România a aderat în temeiul Legii 101/1994, care cuprinde o serie de definiții și reglementări ce interesează deopotrivă traficul intern pe drumurile publice ale statelor contractante.

## **2. Instituții și societăți specializate în transporturi.**

### *2.1. Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului*

În calitatea de autoritate centrală de stat, care coordonează activitățile specifice transporturilor, acest minister, astfel cum a fost reorganizat prin H.G. nr. 452/1994, modificată prin H.G. nr. 714/1995, cuprinde în structura sa: Direcția Generală a Transporturilor Rutiere și Inspectoratul Rutier.

Dintre atribuțiile exercitate de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, prezintă legătură directă cu transporturile auto îndeosebi următoarele:

- stabilirea de norme obligatorii și siguranță a circulației în transporturi și controlul respectării acestora;

- exercitarea controlului de stat privind respectarea reglementărilor interne și internaționale în activitățile specifice transporturilor;
- autorizarea deplasării pe teritoriul României a mijloacelor de transport străine și exercitarea controlului acestor activități;
- stabilirea potrivit legii, de norme și normative tehnice, obligatorii pentru proiectarea, construirea, repararea și exploatarea mijloacelor de transport, cât și a drumurilor și autostrăzilor;
- asigurarea bunei organizări a activităților de supraveghere a traficului de cercetare a evenimentelor și a situațiilor de pericol;
- coordonarea sistemului de securitate în transporturi și în activitățile de protecție împotriva actelor de intervenție ilicită.

## *2.2 Societăți comerciale din sectorul transporturilor*

După anul 1990, o serie de întreprinderi, din domeniul transporturilor, au fost reorganizate și reprofile în condițiile Legii 15/1990, devenind societăți pe acțiuni, cu capital deținut inițial în totalitate de stat:

a) în temeiul H.G. nr. 1267/1990, au fost înființate 230 de societăți comerciale pe acțiuni, în sectorul transporturilor auto. Obiectul lor de activitate constă în: efectuarea de transporturi de mărfuri și persoane în trafic intern și internațional, transportul turistic, închirieri de autovehicule, efectuarea de lucrări de întreținere și reparații și activitatea de service pentru autovehicule, pregătirea șoferilor, etc.

b) în sectorul industriilor pentru transporturi au fost înființate 13 societăți comerciale în baza H.G. nr. 1236/1990. Obiectul de activitate constă în: producția de mijloace de transport specializate, producția de instalații, echipament, utilaje necesare mecanizării transporturilor, producția de agregate și piese de schimb pentru mijloace de transport, etc.

## *2.3. Alte instituții*

a) Consiliul interministerial pentru Siguranța rutieră.

Este un organ consultativ al Guvernului, înființat prin H.G. nr. 437/1995 și coordonat de primul ministru. Conducerea activității curente revine ministrului transporturilor, având calitatea de președinte. Obiectul acestei instituții îl constituie asigurarea unei concepții de ansamblu și coordonarea pe plan național a activităților privind îmbunătățirea fluenței circulației și siguranței rutiere, precum și elaborarea de propuneri către Guvern privind asigurarea și utilizarea mijloacelor financiare necesare pentru realizarea programului.



b) Oficiul Rutier Central.

Acest organ al administrației centrale de stat a luat ființă în temeiul art. 4 din H.G. nr. 223/1992, prin transformarea Serviciului de licențe, autorizații și atestări din cadrul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

Obiectivul de activitate constă în următoarele:

- eliberarea licențelor de transport și execuție;
- supravegherea și verificarea modului de respectare a prevederilor H.G. nr. 223/1992;
- ținerea evidențelor agenților economici care execută activități de cărauși auto.

c) Inspectoratele județene de Poliție.

Competența acestor structuri instituționale se exercită, potrivit art. 15 din Legea nr. 26/1994, privind organizarea și funcționarea Poliției Române, în orice domeniu al activității de transporturi.

Dintre atribuțiile ce le revin, pot fi menționate în principal următoarele:

- supravegherea și controlul circulației rutiere;
- ținerea evidenței conducătorilor de autovehicule și a mijloacelor de transport;
- constatarea și aplicarea de sancțiuni pentru contravenții la dispozițiile legale date în competența organelor de poliție;

d) Registrul Auto Român.

Este o regie autonomă cu personalitate juridică în sensul Legii nr. 15/1990. A fost înființat prin H.G. nr. 768/1991, modificată prin H.G. nr. 468/1992 și prin art. 3 din H.G. nr. 650/1994.

Registrul Auto Român funcționează în baza împuternicirii date de Ministerul Transporturilor, ca "autoritate în transporturi". Principalele sale atribuții sunt următoarele:

- certifică încadrarea vehiculelor auto în normele de siguranță a circulației, de protecție a mediului înconjurător și în categoria de folosință căreia îi sunt destinate;
- efectuează verificarea stațiilor de inspecție tehnică, la cererea Ministerului Transporturilor;
- îndeplinește operațiunile de registru pentru vehiculele auto înmatriculate în România.

e) Administrația Națională a Drumurilor din România.

Acest organ a fost înființat în temeiul H.G. nr. 1275/1990, care l-a aprobat și Statutul de organizare și funcționare ca regie autonomă cu personalitate juridică. Obiectul său de activitate cuprinde pe de-o parte

administrarea, întreținerea, repararea, modernizarea și exploatarea drumurilor naționale, în scopul desfășurării traficului auto în condiții de siguranță, de fluentă și de continuitate a circulației, iar pe de altă parte, coordonarea dezvoltării unitare a întregii rețele de drumuri, în concordanță cu cerințele economiei naționale și a celei de apărare.

### *3. Regimul juridic al activității de transport auto*

#### *3.1. Obținerea dreptului de a efectua transporturi auto de persoane și mărfuri.*

Transportul de persoane sau de mărfuri exercitat cu titlu profesional, fiind un act obiectiv de comerț, definit ca atare în mod explicit de art. 3, pct. 13 din Codul Comercial<sup>26</sup>, cărașul rutier trebuie să se încadreze statutului juridic de comerciant<sup>27</sup> și să se conformeze obligațiilor corespunzătoare.

În conformitate cu art. 1 din H.G. nr. 223/1992, agenții economici deținători de autovehicule, care au ca obiect de activitate: transporturile internaționale auto de mărfuri și persoane, a transporturilor auto de persoane în trafic interjudețean și județean a transporturilor auto de mărfuri agabaritice și periculoase, pot să presteze aceste servicii numai pe bază de licență de transport și de execuție.

a) Licența de transport - este actul prin care se atestă capacitatea agentului economic de a efectua, în conformitate cu legislația în vigoare, transporturi de calitate și siguranță. Documentul trebuie să cuprindă în mod obligatoriu categoria de transporturi pe care agentul economic este abilitat să îl organizeze și să îl execute.

b) Licența de execuție - este documentul prin care agentul economic, obține drepturile de execuție a transporturilor pentru care se angajează să respecte prevederile caietelor de sarcini pentru transporturile de persoane prin curse regulate sau ocazionale și reglementările specifice pentru anumite categorii de mărfuri agabaritice și periculoase.

#### *3.2. Tipuri de transport auto de mărfuri și bunuri.*

- a) Transporturi de mărfuri și bunuri contra plată:  
- transporturi de mărfuri generale;

<sup>26</sup> Căpățână O., "Contractul comercial de transport", București, 1995, Ed. Lumina Lex, p. 26-38.

<sup>27</sup> Cărpenaru S., "Drept comercial român", vol. I, București, 1992, p. 75-93.

Turcu L., "Dreptul afacerilor", Iași, 1992, p. 50-53.

- transporturi de mărfuri perisabile;
- transporturi de mărfuri periculoase;
- transporturi de deșeuri și gunoaie;
- transporturi de animale vii;
- transporturi de mărfuri cu mase și dimensiuni depășite;
- transporturi de produse agricole din câmp;
- transporturi de produse agroalimentare (neperisabile) la piețe;
- transporturi în regim de taxi;
- transporturi în regim rent-a-car;
- alte categorii de transport.

b) Transporturi speciale de mărfuri:

- transporturi de produse petroliere;
- transporturi de recipiente și butelii cu gaze lichefiate;
- transporturi de lichide alimentare;
- transporturi de făină în vrac;
- alte categorii de transport.

c) Transporturi de mărfuri și bunuri cu autobasculante:

- transporturi de produse de carieră și balastieră;
- transporturi de cărbune;
- transporturi de produse de escavație din șantier;
- alte categorii de transport.

d) Transporturi de mărfuri și bunuri cu autovehicule

specializate:

- transporturi de pâine;
- transporturi de efecte poștale;
- transporturi de presă;
- transporturi de valori și bunuri;
- transporturi de intervenție;
- transporturi de prefabricate;
- transporturi de cadavre umane;
- transporturi de materiale radio-active;
- transporturi de materiale explozive;
- transporturi de mobilă;
- transporturi de confecții pe umerase;
- transporturi de materiale de construcție;
- alte categorii de transport.

## **CAPITOLUL V**

### **CONTRACTUL DE TRANSPORT AUTO DE MĂRFURI**

#### **1. Noțiunea contractului de transport auto de mărfuri.**

Elementele de bază ale organizării activității de transport auto sunt: căile de circulație, mijloacele de transport și sistemul de organizare a unităților și a procesului de transport<sup>28</sup>.

Avantajele pe care le prezintă transporturile auto au determinat creșterea importanței și contribuției pe care o aduc în "deplasarea" mărfurilor în trafic intern și internațional.

În raport cu celelalte categorii de transport auto, prezintă următoarele avantaje<sup>29</sup>:

- asigură transportu mărfurilor din "poartă în poartă";
- realizează viteze comerciale mai mari decât în alte modalități de transport;
- necesită investiții mai reduse;
- permite transportul unei game largi de produse;
- necesită cheltuieli valutare reduse reclamate de plata taxelor de utilizare a șoselelor, etc.;
- sunt folosite aproape întotdeauna în sistemul transporturilor multimodale;
- permit încărcarea mărfii la locul unde se află acesta.

Cu toate acestea, asemenea transporturi nu sunt lipsite de dezavantaje. Astfel, în condiții atmosferice neprielnice, viteza de circulație suferă, nu se pot transporta mărfuri prea grele sau prea voluminoase, consumă combustibili superiori și necesită un personal numeros "deoarece fiecare automobil constituie o unitate separată".

Considerat în ansamblul categoriilor de transport, utilitatea transportului auto s-a dovedit de eficiență mai ales pe distanțele mici și mijlocii.

Transporturile de mărfuri prin mijloace auto se diferențiază după raza lor de activitate, în transporturi locale, interurbane și internaționale; după locul și numărul încărcărilor și descărcărilor de mărfuri, în transporturi directe, de coletărie, de mărfuri în trafic combinat, transporturi de colectare și după varietatea mărfurilor și specificul procesului de transport: transportul de mărfuri obișnuit, de mărfuri grele și negabaritice, de mărfuri lichide, de mărfuri în vrac, de mărfuri perisabile, etc.

Această clasificare a transporturilor auto de mărfuri este necesară deoarece ele sunt supuse unor regimuri de exploatare și taxare specifice, ținându-se seama de caracteristicile de transport ale mărfurilor.

---

<sup>28</sup> Sbora T., Tănase Ghe., Șerban D., "Economia, organizarea și planificarea transporturilor", Ed. Did. și Pped., București, 1979, p. 177.

<sup>29</sup> Alexa C., Pencea R., "Transporturi, expediții și asigurări", Ed. Did. și Pped., București, 1980, p. 112-113.

## **2. Încheierea contractului de transport auto de mărfuri.**

Contractul de transport auto de mărfuri este acel contract prin care o societate comercială de transporturi auto (transportatorul sau cărașul) se obligă, în schimbul unui tarif, să transporte sub paza sa și înăuntrul unui anumit termen, o cantitate determinată de mărfuri pe care urmează să o elibereze destinatarului indicat de către expeditor prin documentul de transport.

În cazul transporturilor auto de mărfuri asistăm la renunțarea încheierii contractelor anuale de prestații de transport, încheierea contractelor auto de mărfuri trebuie examinată diferit.

Dacă s-a încheiat totuși un contract anual de prestații de transport, din aceasta se naște obligația pentru transportator și respectiv pentru expeditor de a încheia contractul propriu-zis de transport de mărfuri cu mijloace auto pentru fiecare transport în parte.

Potrivit art. 4 și 5 din "normele metodologice" transportatorul are obligația de a încheia contractul de transport, dacă transporturile au fost programate, iar în cazul celor neprogramate, obligația există numai în măsura în care are capacități de transport disponibile. În cazul transporturilor programate, expeditorii au obligația de a depune scrisoarea de transport semantă și ștampliată până la ora 13:00 ale zilei lucrătoare ce precede celei pentru care se solicită punerea mijlocului auto la dispoziția sa<sup>30</sup>.

Depunerea scrisorii de transport reprezintă manifestarea voinței expeditorului de a încheia contractul de transport, iar punerea de către căraș a mijlocului de transport la dispoziția expeditorului și primirea mărfii, reprezintă acceptarea acestei oferte, contractul fiind încheiat.

Dacă nu s-a încheiat un contract economic anual de prestații de transport, expeditorii au obligația de a prezenta cărașului comenzi individuale, prin care se solicită capacități de transport, pentru fiecare autovehicul în parte, urmând a se depune și un document de transport (scrisoare de transport auto)<sup>31</sup>.

Comanda individuală va fi acceptată de către transportator în limita capacității de transport disponibile, acordând prioritate transporturilor destinate exportului și celor de mărfuri perisabile, vietăți și mărfuri agroalimentare de consum public.

## **3. Părțile în contractul de transport auto de mărfuri.**

<sup>30</sup> Decizia P.A.S. nr. 36, în RDD nr. 8/1982, p. 66.

<sup>31</sup> Decizia P.A.S. nr. 263/1 1982 în "Revista Economică", Suplimentul nr. 14/1982, p. 3.

În cadrul operațiunilor privind strămutarea de mărfuri constatăm că încheierea contractului de transport are loc între expeditor și cărăuș; la destinație însă, de cele mai multe ori, eliberarea încărcăturii intervine față de o terță persoană, destinatarul, care o ia în primire.

a) *Cărăușul*. Principalul subiect de drept al contractului de transport este întreprinderea care se angajează să efectueze strămutarea de bunuri. Această obligație "in faciendo" constituie prestația caracteristică în materie. Însușirile care îl caracterizează pe cărăuș sunt arătate de art. 413, alin. 2 Cod Comercial "se numește cărăuș persoana care își ia însărcinarea ca într-un mod oarecare, să transporte sau să facă a se transporta un obiect oarecare". Această definiție folosește denumirea de cărăuș în două sensuri vădit diferite, care trebuie dissociate, deoarece nu mai sunt în nici un caz identice.

Mai întâi, art. 413, alin. 2 are în vedere întreprinderea care prin contractul de tranaport își asumă obligația de a executa deplasarea de persoane sau strămutarea de bunuri în nume propriu și cu mijloacele de transport din dotarea ce-i stă la dispoziție.

Pe de altă parte, art. 413, alin. 2 atribuie calitatea de cărăuș și întreprinderii care "face să se transporte" mărfuri. Această semnificație exprimă două situații diferite, fără să le evidențieze în mod explicit.

În primul rând, textul are în vedere pe cărăușul inițial care încheie contractul de transport în scopul unei deplasări internaționale, în atare situații este vorba de așa-numitele transporturi succesive<sup>32</sup>.

În al doilea rând, art. 413, alin. 2 înțelege să se refere, din păcate tot sub denumirea de cărăuș, la comisionarii care "fac să transporte" mărfuri de către comitent, acesta fiind cărăușul propriu-zis.

Astăzi însă, " nu mai există acești comisionari, locul lor luându-l cărăușii, care tratează direct cu expeditorii"<sup>33</sup>.

Semnificație improprie, astfel atribuită cărăușului se găsește și în definiția contractului de transport din art. 413, alin. 1 Cod Comercial. Acest text are ca obiect, în ealitate pe lângă contractul de transport care îbglobează în plus raporturile juridice dintre cărăușul comitent și comisionarul acesteia.

Acest text de lege pierde astfel din claritate, ceea ce câștigă în complexitate. În orice caz, cum noțiunea de cărăuș echivalentă cu un comisionar al cărăușului, comitent poate fi socotită ca perimată.

b) *Expeditorul*. În contractele care au ca obiect strămutarea de mărfuri, contractantul cărăușului este de regulă expeditorul, denumit de asemenea "încărcător" sau " predător". Adesea însă, în locul expeditorului

<sup>32</sup> Fiñțescu I.N., "Curs de Ddrept Ccomercial", vol. I, București, 1929, p. 491.

<sup>33</sup> Cristoforeanu E., "Despre Contractul de transport", vol. I, p. 89.

acționează pentru încheierea contractului de transport, mandatarul sau comisionarul său.

În virtutea mandatului, prin care se realizează o reprezentare deplină și perfectă, așa cum rezultă din art. 1532 Cod Civil și art. 374 Cod Comercial, parte în contractul de transport rămâne mandatarul expeditor.

Dacă expeditorul recurge la mijlocirea unui comisionar, situația se schimbă. Comisionarul denumit și "expediționar", încheie contractul de transport în nume propriu, dar pe contul comitentului, fiind direct obligat față de cărauș "ca și cum afacerea ar fi fost a sa proprie" - art. 406 Cod Comercial.

Expeditorul mărfii, la data încheierii contractului de transport trebuie să nominalizeze, în documentul ce se întocmește (scrisoarea de transport), persoana beneficiarului, căreia urmează să-i fie eliberată încărcătura la capătul călătoriei. Din acest punct de vedere, expeditorul are o facultate de opțiune. El își poate rezerva dreptul de a fi destinatarul mărfii transportate.

Se constată astfel că relațiile juridice născute din contractul de transport se diversifică: ele pot fi bilaterale, mărginindu-se la cărauș și expeditor, dacă acesta din urmă cumulează totodată și calitatea de beneficiar-destinatar. Dimpotrivă, contractul de transport generează raporturi juridice trilaterale, cu particularități deosebite, de îndată ce încărcătura urmează să fie eliberată, la capătul călătoriei unei terțe persoane - destinatarul, diferită cu alte cuvinte de expeditor.

*c) Destinatarul.* Una din trăsăturile originale ale contractului de transport rezultă din efectele pe care le produce față de destinatar, desigur dacă acesta este o terță persoană în raport cu contractul intervenit între cărauș și expeditor. În măsura în care destinatarul aderă la o asemenea convenție, el devine titular de anumite drepturi (i se va elibera marfa strămutată) și obligații (poate fi ținut la plata taxelor de transport) în raport cu căraușul, deși nu a contractat cu acesta nici personal, nici prin mandatar.

Fundamentul juridic al poziției pe care o deține destinatarul în cadrul contractului de transport a generat discuții și explicații variate. Astfel, potrivit cu teza "gestiunii de afaceri" se susține că transportatorul acționează în interesul destinatarului, comportându-se ca un "negotiorum gestor" al acestuia. Punctul de vedere arătat suscită rezerve, deoarece în conformitate cu art. 987 Cod Civil, inițiativa gestiunii de afaceri în favoarea unei terțe persoane aparține în mod normal gestorului. Ori în transportul de mărfuri inițiativa încheierii contractului revine expeditorului, iar nu căraușului.

O altă concepție explică poziția juridică a destinatarului în temeiul unei "cesiuni de drepturi". Se susține, în acest sens, că expeditorul în calitate de cedent, transmite drepturile ce decurg din contractul de transport în



favoarea destinatarului, care devine astfel cesionar. Teza evocată prezintă neajunsul de a trata pe destinatar ca un veritabil "succesor cu titlu particular" al expeditorului.

O altă însemnată parte a literaturii de specialitate consideră că drepturile destinatarului derivă dintr-o "stipulație pentru altul". În cadrul aceste "operații trilaterale", expeditorul este "stipulant", cărașul deține poziția de "promitent", iar destinatarul pe cea de "terț beneficiar".

Se poate însă obiecta că, în mod normal, stipulația pentru altul produce numai efectul de a crea drepturi în favoarea terțului beneficiar, nu și obligat. Ori, în cadrul contractului de transport, destinatarul poate fi ținut (în unele condiții) să suporte, integral sau parțial costul pentru deplasarea mărfii.

Dificultățile pe care le întâmpină tezele evocate denotă convingător că poziția juridică a destinatarului prezintă o certă originalitate.

Particularismul semnalat își găsește o reflectare mai apropiată de realitate în teoria potrivit căreia destinatarul poate fi socotit ca un titular de drepturi autonome, născute nemijlocit din contractul de transport. Potrivit acestei teze, destinatarul dobândește aceste drepturi față de căraș încă de la data încheierii contractului de transport, totuși subordonate unui termen suspensiv și unei condiții rezolutorii. Într-adevăr, drepturile destinatarului nu pot fi exercitate împotriva cărașului încă de la data perfectării contractului de transport, ele sunt suspendate până la sosirea mărfii la locul de destinație. Pe de altă parte, expeditorul poate revoca drepturile destinatarului, înlocuindu-l cu un alt destinatar, în timpul parcursului ce îl străbate încărcătura.

#### **4. Scrisoarea de transport auto.**

Contractul ce se încheie între căraș și expeditorul de mărfuri poartă denumirea generică de document de transport. Condițiile sale de formă sunt reglementate atât în dreptul comun, cât și în legi speciale.

- Dispozițiile din dreptul comun sunt în principal cele ale art. 414, alin. 1 Cod Comercial, care are în vedere, într-o terminologie învechită, o "scrisoare" și cele ale art. 557, care fac vorbire expresă despre un "act scris". Textul dă expeditorului de mărfuri posibilitatea să ceară cărașului eliberarea unei "scrisori" (document de transport). Întocmirea documentului de transport ar fi așadar facultativă. În sensul arătat, doctrina

reținuse următoarele: "Contractul de transport se poate încheia printr-un act înscris, dar se poate perfecta și numai oral...Scrisoarea de transport nu e necesară pentru perfectarea contractului"<sup>34</sup>. Realitatea este însă alta, constatăm în adevăr, că faptele astfel cum au evoluat, dezminț litera legii. În aceasta privință, unii autori observă, pe drept cuvânt, că "ceea ce în mintea și opera legiuitorului a fost o facultate, azi, sub puterea uzului și practicii s-a transformat într-o obligație, deoarece contractele verbale de transport atât de insidioase pentru expeditori, au dispărut aproape, fiind înlocuite cu scrisoarele de trăsură în dublu"<sup>35</sup>.

- Legile speciale, ținând seama de importanța juridică, economică și tehnică pe care o prezintă documentul de transport, impun întocmirea sa în formă scrisă. Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 914/1959, modificat prin H.C.M. nr. 362 din 18 mai 1960 și O.G. nr. 11 din 4 august 1997, generalizează condiția formei scrise, în orice domeniu al transporturilor de mărfuri printr-o serie de dispoziții care se referă explicit la documentul ce materializează aceste contracte. În orice caz, înscrisul sub semnătură privată este îndestulător, nu se cer, cu alte cuvinte, forme solemne. Practic, se folosesc de cele mai multe ori formulare tipizate, întocmite și difuzate de către cărauș. Ceea ce se impune este ca înscrisul să conțină toate datele și elementele necesare pentru ca deplasarea să fie efectuată în condiții normale. Forma scrisă prezintă avantajul de a facilita proba raporturilor juridice dintre părți. Totodată existența documentului de transport înlesnește controlul îndeplinirii obligațiilor la care acestea s-au angajat.

În ceea ce privește forma contractului de transport auto de mărfuri, încheierea se face în formă scrisă, acordul de voință al părților concretizându-se în documentul de transport, denumit "scrisoare de transport auto".

Scrisoarea de transport este: "un model imprimat pe un formular tipizat, pe care expeditorul are obligația să-l completeze în momentul depunerii la cărauș. Căraușul este obligat să confirme, prin semnătură și număr de înregistrare primirea scrisorilor de transport"<sup>36</sup>.

Comanda scrisă a expeditorului, urmată de acceptarea căraușului auto, în forma prezentată sau cu rezervele făcute, reprezintă contractul de transport ce se încheie, aceste acte și scrisoarea de transport făcând dovada încheierii.

---

<sup>34</sup> Fișescu I.N., "Curs de drept comercial", vol. I, București, 1929, p. 493.

<sup>35</sup> Cristoforeanu E., "Despre Contractul de transport", vol. I, p. 493.

<sup>36</sup> Pop A. și Ciobanu T., "Dreptul transporturilor", vol. I, Universitatea Bbucurești, 1984, p. 185.

Comanda de transport trebuie să cuprindă următoarele mențiuni obligatorii: felul și greutatea mărfii ce urmează a fi transportată, numărul coletelor, modul de asamblare, avizul sau factura însoțitoare, locul de încărcare, numele (denumirea) și adresa (sediul) destinatarului, contul și modalitatea de plată, capacitatea autovehiculului solicitat și dacă este cazul, anumite amenajări speciale (prelate, scară mobilă, coviltir, obloane mai înalte etc.).

Scrisoarea de transport face dovada: încheierii contractului de transport, dovada datei la care s-au solicitat mijloacele de transport, comenzii de transport, condițiilor de executare a transportului, permițând în același timp, urmărirea și confirmarea pe faze a transportului și, în final, executarea contractului de transport.

Scrisoarea de transport auto de mărfuri se întocmește în patru exemplare, fiecare având o anumită destinație:

- un exemplar se reține de către cărauș după prezentarea documentului de către expeditor;
- al doilea exemplar se reține de către expeditor;
- celelalte două exemplare însoțesc transportul servind la confirmarea pe parcurs a tuturor fazelor de executare, din care, la destinație unul se reține de către cărauș, iar celălalt se remite expeditorului numai dacă s-au ivit unele diferențe de plată față de calculul inițial al tarifului.

Scrisoarea de transport cuprinde următoarele mențiuni: denumirea și sediul societății comerciale de transport, denumirea (numele), sediul (domiciliul) expeditorului și destinatarului, felul mărfii și greutatea, felul ambalajului, ruta, tariful aplicat și suma reprezentând taxa de transport, documentele însoțitoare transportului.

Dintre aceste mențiuni enumerate mai sus, se disting unele clauze care au caracter obligatoriu și altele care sunt considerate facultative.

*a) Clauze obligatorii ale scrisorii de transport auto.*

• **Datarea contractului.** Potrivit cu preambulul art. 415 Cod Comercial, "scrisoarea de cărat trebuie să fie datată". Această primă mențiune obligatorie prezintă însemnătate, deoarece determină ziua încheierii contractului de transport, de când începe în mod normal executarea obligațiilor asumate.

• **Părțile în cauză.** În primul rând, art. 415, pct. 2 Cod Comercial, impune să se precizeze în documentul de transport "numele expeditorului și locuința sa" (domiciliul sau reședința, iar în ce privesc persoanele juridice, firma și sediul). Mențiunea arătată, uzuală în orice contract, deoarece identifică una dintre părți, prezintă o însemnătate adițională în transporturi, permițând să cunoască persoana de la care poate

primi, în timpul deplasării, așa-numite "contra-ordine", precum și cel de schimbare a destinației sau de înlocuire a a destinatarului.

În al doilea rând art. 415, pct. 3 Cod Comercial cere să fie specificate "numele și locuința căraușului" (domiciliu, reședința, sediu). Transportatorul fiind partea principală în contract, deoarece își asumă prestația caracteristică, trebuie să fie nominalizat, fiindcă numai astfel destinatarul sau cesionarul de drepturi va ști fără dubiu pe cine poate trage la răspundere în cazul pieririi sau avarierii bunului strămutat.

În fine, art. 415, pct. 4 Cod Comercial cere să fie nominalizată "persoana destinatarului", prin elemente uzuale de identificare. Mențiunea este necesară spre a înlesni căraușului, la terminarea călătoriei, determinarea persoanei îndreptățite să primească marfa.

• **Identificarea bunurilor transportate.** Descrierea încărcăturii pe care expeditorul o predă căraușului constituie încă o mențiune obligatorie în documentul de transport. Precizările corespunzătoare diferă, în funcție de felul lucrurilor, astfel:

▪ pentru obiectele "ut singuli", se precizează: natura, greutatea, măsura sau numărul lucrurilor de transportat;

▪ dacă lucrurile sunt în lăzi sau pachete, trebuie specificate în plus următoarele: calitatea acestora, numărul și sigiliile sau mărcile puse pe dânsule. Felul ambalajului nu se rezumă la cele arătate mai sus, surprinzând deopotrivă: butoaie, saci, baloturi, etc.;

▪ lucrurile prețioase, banii și titlurile comerciale trimise în colete trebuie individualizate de către expeditor, arătând nu numai felul lor, ci și valoarea exactă.

❖ **Obligațiile căraușului.** În această privință, art. 415, pct. 4 Cod Comercial, cere să se menționeze mai întâi "locul de destinație". Precizarea subînțelege prestația de bază pe care și-o asumă căraușul, constând în deplasarea lucrurilor până la punctul geografic înscris în document, potrivit înțelegerii părților.

În al doilea rând este necesar potrivit art. 415, pct. 6 Cod Comercial, să se menționeze "timpul în care trebuie să fie făcut transportul". Textul se întregește cu art. 422, care precizează că "termenul predării lucrurilor transportate se hotărăște prin învoirea părților".

❖ **Plata prețului.** Această obligație esențială trebuie de asemenea să fie exprimată în cuprinsul documentului de transport. În conformitate cu art. 415, pct. 5 Cod Comercial, se cere să se menționeze "portul sau prețul transportului". Este remunerația cuvenită în schimbul prestației efectuate de către cărauș și care conferă caracter oneros strămutării

de mărfuri. Costul depinde în principal de felul transportului, distanța parcursă, natura, dimensiunile și greutatea lucrului supus deplasării.

❖ **Semnăturile.** Reglementările art. 415 și 417 Cod Comercial, care au ca obiect subscrierea documentului de transport, exprimă situații valabile în trecut și devenite, în cea mai mare parte necorespunzătoare cu practica actuală. În prezent, se impune ca scrisoarea de transport să fie semnată de ambele părți contractante, atât căraușul, cât și expeditorul.

*b) Clauze facultative ale scrisorii de transport auto.*

În afară de clauzele obligatorii, arătate mai sus, documentul de transport cuprinde de asemenea: "celelalte stipulații asupra cărora părțile s-au înțeles".

Practic, întregirea contractului de transport include printre clauzele facultative: itinerariul de străbătut. Fără o asemenea specificare, mențiunea obligatorie a destinației ar fi uneori insuficientă. Este de asemenea uzuală clauza penală, care prestabilește cuantumul despăgubirilor datorate de cărauș în caz de întârziere în executarea deplasării convenite sau, cel puțin, criteriile pentru calcularea daunelor.

Se mai obișnuiește ca în cuprinsul scrisorii de transport să fie enumerate celelalte documente care însoțesc transportul: cele vamale, fitosanitare, de asigurări, etc.

Clauze facultative fiind lăsate la aprecierea liberă a părților, lipsa lor nu influențează validitatea contractului de transport. O altă completare ulterioară este oricând posibilă.

Clauzele considerate ca obligatorii sunt desigur necesare, în interesul ambelor părți. Totuși, dispozițiile Codului Comercial, aplicabil în materie, nu au caracter imperativ. În principiu, lipsa stipulațiilor corespunzătoare nu este lovită cu nulitatea. Conținutul clauzelor poate fi stabilit prin administrarea de dovezi, care să ateste intenția părților. O excepție, privește nedeterminarea obiectului contractului. Potrivit art. 948, pct. 3 combinat cu art. 964 Cod Civil, convenirea unui obiect determinat sau determinabil constituie o condiție de valabilitate. Sancțiunea nerespectării acestei cerințe constă în nulitatea actului juridic<sup>37</sup>.

#### **4.1. Funcțiile juridice ale scrisorii de transport auto.**

Întocmirea acestui document urmărește o triplă finalitate, care îi definește funcțiile specifice. Înscrișul care materializează acest contract de

---

<sup>37</sup> Beleiu Ghe., Actul juridic civil, în "Tratat de Drept Civil", vol. I, "Partea generală", București, 1989, p. 185-187.

transport este în esență un mijloc de probă pentru ambele părți, un ghid pentru executarea obligațiilor cărașului și, în fine, un titlu de legitimare al drepturilor invocabile de către expeditor pe parcurs și de către destinatar la punctul de sosire al mărfii.

*a) Funcția probatorie a scrisorii de transport auto.*

Acest înscris constituie principalul instrument probator pentru părți, făcând o triplă dovadă:

- atestă existența contractului de transport;
- face proba obligațiilor asumate de căraș față de cealaltă parte contractantă;
- certifică preluarea mărfii în posesia și custodia cărașului, angajându-i răspunderea corespunzătoare.

Acest document are, în principiu, cu alte cuvinte potrivit dreptului comun, partea doveditoare de titlu "ad probationem", iar nu "ad validitatem".

*b) Funcția călăuzitoare a scrisorii de transport auto.*

Acest înscris servește ca îndreptar cărașului în executarea obligației de deplasare la care s-a angajat. În transportul de mărfuri, clauzele cu caracter de îndrumare sunt îndeosebi complexe. Pe lângă mențiunile uzuale (itinerar, destinație, persoana destinatarului), pot fi specificate eventuale descărcări necesare de parcurs. Clauzele adiționale mai conțin instrucțiuni de expediere, afară numai dacă părțile au convenit ca predătorul mărfii să le comunice cărașului ulterior, prin act separat.

*c) Funcția de legitimare a scrisorii de transport auto.*

Posesorul acestui înscris are calitatea de titular al drepturilor izvorâte din contractul de transport și pe care le poate exercita, opunându-le valabil cărașului, spre a-l obliga să-și îndeplinească obligațiile asumate. În transportul de mărfuri, calitatea de titular aparține inițial expeditorului, ea trece asupra destinatarului, în principiu, din momentul în care documentul de transport îi parvine, ajungând în mod justificat în posesia sa. Titularul poate, printre altele, să dispună schimbarea itinerariului prestabilit, prin contra-ordin dat pe parcurs cărașului, suportând desigur diferența de cheltuieli pe care o prilejuiește.

## **5. Primirea mărfurilor la transport.**

Transporturile de mărfuri cu mijloace auto pot avea forma unor expediții cu mijloace auto complete, atunci când expeditorul utilizează

întreaga capacitate nominală (după greutate sau volum) a mijlocului respectiv.

Mărfurile pot fi transportate și ca expediții de coletărie auto în trafic interurban, atunci când greutatea lor este între 12 kg. până la 1000 kg.

Primirea mărfurilor la transport în cadrul expedițiilor cu mijloace complete, se face în locurile unde se află marfa și care sunt stabilite de către expeditor, iar în cazul expedițiilor de coletărie, la magazia cu această destinație a transportatorului, cunoscută de clientelă.

Atunci când elementul luat în calcul la stabilirea tarifului este cantitatea mărfii, este necesar să se procedeze la cântărirea ei, astfel:

- la expedițiile cu autovehicule complete, greutatea se stabilește de către expeditor și se declară în scrisoarea de transport;

- în expedițiile de coletărie, greutatea coletelor se stabilește prin cântărire executată de căraș în prezența expeditorului sau prin însumarea cantităților înscrise de predător pe etichetele aplicate pe colete.

Declararea inexactă de către expeditor a greutății mărfii va atrage răspunderea sa, iar atestarea de către salariații cărașului a unor date fără verificarea lor prealabilă, va atrage răspunderea lor în raport de natura faptei comise (răspundere materială, penală, etc.).

Dacă exercitând dreptul de control, transportatorul constată că mărfurile nu corespund cu cele înscrise în scrisoarea de transport sau sunt din categoria celor interzise la transport, va proceda fie la recalcularea taxei potrivit situației reale, iar în al doilea caz le va refuza.

## **6. Obligațiile părților din contractul de transport auto de mărfuri la punctul de pornire.**

Îndatoririle pe care părțile și le asumă prin contractul de transport diferă în funcție de particularitățile fiecărei deplasări, pe de altă parte, obligațiile părților prezintă multiple deosebiri, după cum ne referim la transporturile cu periodicitate regulată sau la cele ocazionale, efectuate la comandă.

Derularea contractului de transport de mărfuri parcurge trei etape distincte, prima la locul de pornire, următoarea de-a lungul itinerariului, iar ultima la destinație. În cursul fiecărei din aceste faze, părților le revin obligații cu obiect diferit.

### **6.1. Obligațiile expeditorului.**

În faza inițială, expeditorul este ținut de îndatoriri ce au ca obiect pregătirea condițiilor materiale și juridice pentru efectuarea transportului. Astfel sunt:

a) *Alegerea mijlocului de transport.* Opțiunea atârână, în principal, de felul mărfii ale cărei particularități le cunoaște cel mai bine tocmai expeditorul. Acesta trebuie să țină seama totodată de eventuala înțelegere cu destinatarul, referitor la alegerea vehiculului. Cu titlu general, art. 18 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 94/1995, dispune că "înainte de a proceda la încărcare, expeditorul trebuie să verifice dacă mijlocul de transport pus la dispoziție de căraș, corespunde efectuării în bune condiții a transportului, spre a se evita alterarea, degradarea, sustragerea, scurgerea sau pierderea mărfurilor ce urmează a fi transportate".

b) *Predarea mărfii în vedere transportului.* Acest fapt material, tipic fazei inițiale, realizează transmiterea temporară a posesiei mărfii de la expeditor la căraș, în scopul deplasării încărcăturii până la destinație. Obligația expeditorului de a preda mai trebuie să fie executată în funcție de:

- locul unde intervine această operație, diferă în funcție de felul transportului, la transportul de mărfuri efectuat cu autocamionul, predarea se poate realiza "loco fabrica";
- ziua (eventual ora) convenită pentru ca expeditorul să predea cărașului încărcătura spre transport, precizate prin contractul între părți, trebuie respectate cu strictețe;
- cantitatea mărfii trebuie stabilită de expeditor și declarată cărașului, fiind un element hotărâtor pentru alegerea unui mijloc de transport cu capacitate corespunzătoare, cât și pentru calcularea taxelor aferente. În documentele de transport este obligatoriu, să se indice două elemente de determinare cantitativă, în funcție de natura mărfii și de unitatea de măsură în care se contabilizează în scriptele expeditorului, ca de pildă greutate-volum, tip-dimensiune, număr de bucăți-metraj;
- încărcătura va fi prezentată cărașului într-un ambalaj care trebuie să fie din toate punctele de vedere potrivit, astfel încat marfa să poată suporta strămutarea, efectuată în condiții normale, fără deteriorări, degradări sau pierderi.

c) *Încărcarea mărfii în mijlocul de transport.* Această obligație cade în principiu în sarcina expeditorului. Operațiunea, care trebuie adusă la îndeplinire cu rapiditate uzuală, cuprinde trei laturi:



- introducerea bunurilor în spațiul interior al vehiculului, trebuie să se țină seama de capacitatea mijlocului de transport;

- așezarea mărfurilor în spațiul interior al mijlocului de transport trebuie realizată în așa fel încât să îndeplinească o triplă condiție: să utilizeze la maximum întreaga capacitate utilă de încărcare, să nu pericliteze stabilitatea vehiculului, să se asigure integritatea încărcăturii. În scopul arătat, încărcarea se întrecește, după caz, cu una din următoarele operațiuni: stivuire, calare, nivelare, legare, învelire a mărfii;

- măsurile preventive împotriva riscului de sustragere de mărfuri în cursul itinerariului, diferă în funcție de mijlocul de transport folosit. Când mărfurile sunt strămutate în mijloace de transport închise, folosite în întregime de expeditor, acesta este obligat ca, odată cu predarea mărfurilor către cărauș, să aplice pe sistemul de închidere sigilii proprii. Dacă se folosesc mijloace de transport deschise, expeditorul trebuie să ia următoarele măsuri: însemnarea sau marcarea mărfurilor în vrac. În practică, însemnarea suprafeței încărcăturii, la mărfurile care prezintă o suprafață regulată, se face prin una sau mai multe dungi de vopsea, la celelalte prin stropirea cu var<sup>38</sup>.

Operațiunile de încărcare trebuie aduse la îndeplinire și terminate cu suficientă celeritate. În consecință, contractul de transport stabilește, în mod obișnuit, timpul rezervat încărcării sau descărcării.

*d) Colaborarea expeditorului la întocmirea documentului de transport.* Faza inițială a transportului mărfii cuprinde, pe lângă operațiunile materiale amintite, demersul juridic al întocmirii și eliberării scrisorii de transport. Perfectarea acestui document face necesară cooperarea expeditorului, care trebuie să pună la dispoziția căraușului coordonatele de fapt, complete și exacte ale mărfii și itinerariului.

*e) Plata prețului transportului.* Această obligație, ce incumbă potrivit regimului general expeditorului, încă de la data încheierii documentului de transport, poate fi îndeplinită și în condiții diferite, derogatorii:

- în mod normal, calitatea de debitor contractual al prețului datorat căraușului revine expeditorului. Acesta are îndatorirea, să suporte integral, încă din faza inițială a transportului, prețul convenit. Momentul plății se stabilește de către părți și coincide în mod obișnuit cu predarea mărfii căraușului.

---

<sup>38</sup> Pătrășcanu P. și Atanasiu V., "Reglementarea circulației mărfurilor între organizațiile socialiste", București, 1974, p. 81.

- prin derogare de la cele arătate, costul deplasării mărfii poate fi pus, în totalitate sau în parte, în sarcina destinatarului printr-o clauză explicită inserată în documentul de transport și purtând denumirea generică de clauză de plată transmisă.

## **6.2. Obligațiile cărăușului.**

În virtutea contractului de transport, prestațiile cărăușului încep încă de la punctul de pornire, așadar, înainte de a se trece la parcurgerea itinerariului convenit. În faza inițială, această parte își asumă următoarele obligații:

a) *Acceptarea cererii de transport.* Întrucât cărăușul se află în stare permanentă de ofertă de servicii, adresate publicului, el este ținut în principiu să dea urmare, în mod operativ, oricărei cereri sau comenzi de a efectua o strămutare de mărfuri. Simpla adeziune a expeditorului - solicitant la condițiile prestabilite de cărăuș, realizează consimțământul contractual.

b) *Procurarea unui mijloc de transport corespunzător.* Vehiculul trebuie să fie apt din punct de vedere tehnic și funcțional pentru a realiza în condiții normale transportul convenit.

c) *Luarea în primire a mărfii de către cărăuș.* Data și locul aceste operațiuni coincid de obicei cu termenul și punctul convenire pentru predarea mărfii de către expeditor, obligațiile reciproce ale părților fiind corelative. Întrucât preluarea încărcăturii angajează răspunderea cărăușului pentru integritatea bunurilor pe tot parcursul, dispozițiile legale îi impun obligația și îi recunosc totodată dreptul de a proceda la anumite verificări, inclusiv cântărirea mărfii. Luarea în primire a mărfii, presupune, în toate cazurile, stabilirea corectă a greutateii mărfii. Această verificare poate consta într-o cântărire obligatorie sau numai facultativă pentru cărăuș.

❖ *Cântărirea obligatorie a mărfurilor.* Operațiunea se desfășoară în condiții diferite, după cum dispozițiile legale - art. 28 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959 - impun cântărirea cu titlu general sau numai pentru anumite categorii de mărfuri: o primă categorie o formează mărfurile destinate exportului; dar și mărfurile importate trebuiesc cântărite de cărăuș; în celelalte categorii de transporturi obligația există sau nu, în funcție de felul mărfii; cărăușul fiind obligat să cântărească produsele lactate, zahărul, carnea, produse alimentare fabricate, bumbacul, prelăria,

cerealele, legumele, semințele de floarea soarelui, ricin, linte, soia, mazărea, lemnele de foc, mangalul, piatra de var, oasele, etc.

❖ *Cântărirea facultativă a mărfurilor.* În principiu, primirea spre transport a altor mărfuri decât cele supuse obligatoriu cântării nu exclude în nici un caz facultatea de control cantitativ ce aparține căraușului. Din categoria mărfurilor supuse cântării facultative fac parte: utilajele, mașinile-unelte, balastrul și pietrișul<sup>39</sup>.

Dispozițiile legale impun căraușului să fie asistat de un delegat al expeditorului (sau al destinatarului la punctul de sosire), atunci când efectuează cântărirea mărfurilor.

Căraușul poate refuza de a primi marfa spre transport, ca un corolar al obligației căraușului de a verifica marfa prezentată în vederea strămutării. Refuzul se justifică numai în următoarele cazuri:

- coletele sunt necorespunzător ambalate;
- mărfurile au fost încărcate fără respectarea regulilor tehnice de încărcare și fixare;
- mărfurile au fost încărcate fără a fi sigilate sau marcate;
- încărcătura are ca obiect mărfuri interzise la transport.

Căraușul, în ipoteza în care nu refuză primirea mărfii la transport, poate primi marfa cu rezerve, adică poate înscrie rezerve în documentul ce se întocmește în acest scop, drept rezultat din prevederile art. 418 Cod Comercial. Rezervele constituie un mod eficient de apărare al căraușului împotriva răspunderii pe care și-o asumă de a asigura integritatea mărfii supusă strămutării.

*d) Încărcarea mărfii în mijlocul de transport.* Obligația de a introduce bunurile în spațiul interior al vehiculului poate să revină căraușului numai dacă părțile au convenit în acest sens. În mod normal, această îndatorire cade în sarcina expeditorului. În transporturile auto, expeditorul predă uneori căraușului camionul încărcat și sigilat. În toate cazurile, căraușul stabilește normele tehnice de încărcare sau așezare, stivuire, etc., în interiorul mijlocului de transport, având totdeauna calitatea să vegheze ca ele să fie riguros respectate.

*e) Eliberarea documentului de transport.* Este ultima operațiune care încheie faza de perfectare a contractului dinre părți la punctul de pornire mărfii. Căraușul are îndatorirea să emită un document de transport complet, incluzând așadar, toate mențiunile arătate anterior. Totodată, înscrisul

---

<sup>39</sup> Pătrășcanu P. și Atanasiu V., "Reglementarea circulației mărfurilor între organizațiile socialiste", București, 1974, p. 74.

trebuie să respecte o triplă concordanță: să corespundă cu tariful căraușului, să dea expresie înțelegerii convenite cu expeditorul și să țină seama de elementele specifice declarate, la predarea mărfii, de către această parte.

## **7. Obligațiile părților în cursul deplasării mărfii.**

De cele mai multe ori, strămutarea mărfii decurge în conformitate cu clauzele documentului de transport, convenite de părți încă de la punctul de plecare. Este situația normală. Prin excepție în fapt pot surveni incidente de natură să influențeze modul de desfășurare al deplasării.

### **7.1. Transporturi efectuate în condițiile inițial convenite.**

#### **7.1.1. Obligațiile expeditorului.**

În aceasta fază, încărcătura găsindu-se în posesia căraușului, expeditorul se află în expectativă fără să aibă de îndeplinit, în principiu, nici o obligație. Prin excepție, totuși, expeditorul poate fi ținut să pună la dispoziția căraușului unul sau mai mulți însoțitori. Dispozițiile legale deosebesc însoțirea facultativă de cea obligatorie.

Însoțirea facultativă este lăsată la aprecierea expeditorului sau destinatarului, fără nici o ingerință din partea căraușului.

Însoțirea este obligatorie în următoarele cazuri:

- când se transportă vieți în mijloace de transport complete;
- când transportul prin mijloace auto cuprinde produse în vrac ce nu se pot preda spre cântărire, număr de colete, bucăți ori volum.

#### **7.1.2. Obligațiile căraușului.**

Strămutarea mărfii fiind prestația definitivă la care se angajează căraușul, se înțelege de la sine că faza parcurgerii itinerariului îi impune să aducă la îndeplinire principalele obligații, dintre cele prevăzute în sarcina sa prin contractul încheiat cu expeditorul. În esență, îndatoririle corespunzătoare și care caracterizează prestația de bază caracteristică, sunt următoarele:

a) *Respectarea ordinii expedițiilor.* Spre a evita orice arbitrar, care ar fi de natură să creeze inegalitate, nemulțumiri și dispute între expeditori, dispozițiile legale au reglementat ordinea în care căraușul trebuie să dea satisfacție cererilor pentru transportul de mărfuri. Regimul astfel instituit se întemeiază atât pe o situație de generală aplicare, cât și pe o serie de derogări:

- ordinea generală a expedițiilor: rânduirea lor obligatorie este predeterminată de dispozițiile art. 419 Cod Comercial "cărăușul este dator să facă expediția lucrurilor de transport după ordinea în care le-a primit". Trebuie să se țină seama de succesiunea cronologică a cererilor depuse de expeditori;

- derogări de la ordinea generală a expedițiilor: excepțiile sunt formulate tot de art. 419 Cod Comercial: în primul rând, căraușul este îndrituit să deroge de la ordinea cronologică a primirii cererilor la transport, dacă natura lucrurilor supuse strămutării o impune, o altă excepție se întemeiază pe "cauza destinației ce acele bunuri o au", ordinea cronologică poate fi modificată și adaptată în raport cu organizarea "pe destinații" a activității căraușului. În fine, art. 419 Cod Comercial tolerează nerespectarea ordinii cronologice a cererilor de transport în situația în care căraușul "ar fi împiedicat de vreun caz fortuit sau de o forță majoră".

b) *Obligația căraușului de a parcurge ruta stabilită.* Itinerariul poate fi determinat prin contractul de transport urmând să fie explicit menționat în scrisoarea de transport auto sau prin tarifele publice ale căraușului, acceptate de expeditor, îndeosebi în cazul întreprinderilor care asigură deplasări cu periodicitate regulată. În oricare din situațiile amintite, clauza care precizează parcursul este obligatorie pentru cărauș, la fel ca orice altă stipulație contractuală.

c) *Obligația căraușului de a respecta durata transportului.* Îndatorirea de punctualitate există în sarcina căraușului, fie că timpul necesar pentru strămutarea încărcăturii de la punctul de pornire și până la destinație a fost hotărât prin învoiala părților, fie că este subînțeles, ca o clauză tacită și ca atare lăsat la aprecierea judecății. Prin acordul părților poate fi fixat un termen global și unitar aferent întregului parcurs sau dimpotrivă, durate divizate, în funcție de fiecare etapă a itinerariului.

d) *Obligația căraușului de a conserva marfa pe parcurs.* Primirea încărcăturii de la expeditor creează în sarcina căraușului, în temeiul contractului de transport, cumulativ cu obligația specifică de a realiza strămutarea lucrurilor, îndatorirea conexă de a le păstra intacte până la destinație. Din acest punct de vedere, art. 1473-1475 Cod Civil, asimilează pe cărauș cu un depozitar. Potrivit art. 1473, "dispozițiile din capitolul despre depozit și sechestrul relative la stăpânii de hoteluri se vor aplica și la căraușii și căpitaniii de corăbii, întrucât privește paza și conservarea lucrurilor încredințate lor". Răspunderea căraușului pentru conservarea lucrurilor supuse deplasării se apreciază mai sever decât în cadrul unui depozit voluntar, așa cum rezultă din art. 1475 și 1624 Cod Civil. Literatura de specialitate precizează că în atare situații, "căraușul răspunde de culpa

levis in abstracto"<sup>40</sup>. Totodată, în conformitate cu art. 1000 Cod Civil, cărauşul răspunde pentru pagubele pricinuite încărcăturii de către prepuşii săi.

Prin excepţie, desemnarea de către expeditor sau destinatar a unui însoţitor al încărcăturii este de natură să degreveze pe cărauş de îndatorirea corelativă, având ca obiect conservarea mărfii până la destinaţie.

## **7.2. Transporturi modificate prin voinţa expeditorului.**

Transportul de mărfuri prezintă unele deosebiri notabile faţă de regimul de drept comun al executării contractelor uzuale, civile şi comerciale. Acestea, în principiu, nu pot fi modificate decât prin acordul părţilor care le-au încheiat.

Ori, contractul de transport derogă vădit de la restricţiile amintite, Codul Comercial, art. 421, îngăduie, în anumite condiţii, modificarea contractului de transport prin voinţa unilaterală a expeditorului, exprimată printr-un act juridic ce poartă denumirea de contra-ordin. Enumerarea obiectivelor urmărite de expeditor prin emiterea unui contra-ordin, pe care îl aduce la cunoştinţă cărauşului, formează obiectul art. 421 Codul Comercial.

În primul rând, "expeditorul are dreptul de a suspenda transportul şi de a cere restituirea lucrurilor transportate". O asemenea măsură echivalează cu renunţarea expeditorului la contract şi cu revocarea acestuia.

Pe de altă parte, art. 421 Codul Comercial, îngăduie prin contra-ordin să se modifice unele clauze ale contractului de transport. În principal, potrivit textului, expeditorul are dreptul să ceară predarea lucrurilor aflate în curs de strămutare "unei alte persoane decât cea arătată în scrisoarea de transport auto".

Art. 421 din Codul Comercial are un caracter exemplificativ, iar nu limitativ, astfel, textul precizează că pe lângă modificările amintite, expeditorul poate de asemenea "de a dispune cum va crede de cuviinţă".

Condiţii de formă şi de fond ale contra-ordinului. Mai întâi, expeditorul trebuie să încunoştiinţeze pe cărauş, fie că a renunţat la contractul de transport, fie că l-a modificat. Sub acest aspect, art. 421 Codul Comercial, nu prevede condiţiile de formă corespunzătoare. În prezent, consecinţa unui înscris se impune, atât pentru documentul de transport, cât şi - prin consecinţă firească - pentru contra-ordin. Posibilitatea probelor este astfel mai bine asigurată, în avantajul ambelor părţi.

În ce priveşte consecinţele de fond ale contractului, în raporturile dintre expeditor şi cărauş, art. 421, alin. 1, Întelege să le pună în sarcina

<sup>40</sup> Rosetti I. - Bălănescu şi Băicoianu A., "Drept civil român", vol. II, Bucureşti, 1943, p. 383, nr. 1188.

celui dintâi, obligându-l să repare integral daunele pe care o asemenea măsură le poate cauza cărașului.

Modificările contractului de transport, pe care expeditorul le comunică prin contra-ordin, sunt obligatorii pentru căraș. Astfel spus, dispoziția dată de expeditor are caracter imperativ pentru celălalt contractant. În consecință, cum s-a reținut în literatura de specialitate, "cărașul nu poate să discute instrucțiunile expeditorului și să refuze executarea lor"<sup>41</sup>.

Facultatea expeditorului de a revoca sau de a schimba contractul de transport în condițiile arătate, poate fi transmisă, după caz, destinatarului sau unei terțe persoane.

### **7.3. Transporturi deficitare.**

Obstacolele de natură obiectivă, pe care le are în vedere art. 421 Cod Comercial, sunt cauzate de forță majoră. Aceste pot să intervină fie la punctul de pornire, împiedicând ab initio expedierea încărcăturii, fie în timpul mersului, întrerupând deplasarea.

Dreptul expeditorului de a fi încunoștințat despre perturbarea transportului. Este firesc ca expeditorul, în calitate sa de partener contractual principal al cărașului, să fie pus la curent cu dificultățile trecătoare sau definitive ivite în executarea transportului, spre a-i da practic posibilitatea să ia inițiativele necesare. Întârzierea poate fi asimilată unui caz fortuit sau de forță majoră numai dacă, fiind provocată de evenimente neprevăzute și de neînviș, depășește considerabil limitele rezonabile.

O împiedicare definitivă a transportului - fapt desigur mai grav decât întârzierea - constituie un caz de forță majoră sau un caz fortuit, dacă bineînțeles evenimentul - obstacol întrunește cerințele legale spre a primi o atare calificare.

Dreptul expeditorului de a decide soarta transportului deficitar. La primirea încunoștințării, expeditorul beneficiază de un drept de opțiune. El poate, în funcție de interesele proprii, să ia una dintre următoarele hotărâri:

- să mențină contractul în ființă, acceptând o decolare inevitabilă a datei de expediere sau de continuare a transportului;
- să declare contractul desființat prin rezoluțiune, așadar, printr-o manifestare unilaterală de voință.

Suportarea riscurilor contractuale în transporturile deficitare. Cazul fortuit și forță majoră, ridică în orice categorie de contracte, inclusiv în

---

<sup>41</sup> Cristoforeanu E., Op. cit., vol. I, p. 154.

transporturi, chestiunea suportării riscurilor de neexecutare la care părțile s-au angajat.

Transportatorul își asumă o obligație de rezultat. El se angajează față de expeditor nu numai să depună eforturi spre a duce încărcătura până la destinație, ci acceptă să realizeze necondiționat acest obiectiv, într-un mod pe deplin compatibil cu standardele profesionale.

Expeditorul, în calitate de creditor al prestației caracteristice, (neîndeplinite din pricina obstacolului fortuit), suportă daunele corespunzătoare, fără să poată pretinde căraușului să deplaseze marfa la destinație, dar nici nu-i datorează prețul aferent. Obligația neîndeplinită fiind a căraușului, acesta suportă riscurile, în sensul că pierde contravaloarea la care ar fi avut dreptul, dacă marfa ajungea la destinație.

Expeditorul datorează totuși căraușului, în cazul rezoluției contractului, întemeiată pe o cauză fortuită:

- o sumă echivalentă cu spezele suportate de acesta pentru pregătirea mijlocului de transport în vederea călătoriei, încărcarea mărfii, etc.;
- în plus, plata taxelor aferente strămutării încărcăturii în proporție de drumul făcut.

Soluțiile menționate, explicit art. 410 Cod Comercial, întrevăd în mod clar că obligațiile bănești ale expeditorului față de cărauș sunt mai restrânse în cazul rezoluției motivate de cauze fortuite decât în situația renunțării la contractul de transport prin act unilateral de voință, în condițiile art. 421 Cod Comercial.

## **8. Obligațiile părților la destinație.**

### **8.1. Obligațiile căraușului.**

Faptul material al sosirii încărcăturii la punctul de destinație termină faza strămutării bunurilor, fără ca obligațiile căraușului, născute din contractul de transport, să ia sfârșit. Executarea contractului încheiat cu expeditorul continuă până când are loc recepționarea mărfii de către destinatar. Astfel, căraușului îi revin următoarele îndatoriri principale:

*a) Identificarea destinatarului și avizarea acestuia despre sosirea transportului.* Căraușul are obligația de a individualiza persoana îndreptățită să primească mărfurile ajunse la destinație, destinatarul urmând să fie încunoștințat în toate cazurile despre sosirea încărcăturii.

- În cazul contractului de transport auto de mărfuri, persoana destinatarului este indicată nominal în cuprinsul înscrisului, cu precizarea adresei corespunzătoare. Căraușul dispune ca atare de toate datele necesare pentru a-l putea identifica pe destinatar;



- Destinatarul poate, în scopul recepționării mărfurilor, să acționeze în nume propriu sau să recurgă la un intermediar, care să-l reprezinte în mod valabil. În sarcina cărăușului se naște obligația de a verifica și împuternicirea, procura, contractul de comision sau agenție pe care trebuie să le prezinte destinatarul pe lângă contractul de transport, spre a fi sigur că eliberează încărcătura în posesia persoanei autorizate să o primească pentru și în interesul destinatarului, în calitate de mandatar, de prepus, de comisionar sau agent;

- Sosirea transportului la punctul final al rutei convenite cu expeditorul trebuie să fie adusă la cunoștința destinatarului sau a persoanei care îl reprezintă. O avizare adresată unei persoane necalificate nu valorează încunoștiințare, fiind juridicește lipsită de eficacitate.

Prin excepție, uneori, cărăușul poate găsi în situația obiectivă de a nu izbuti să identifice, pe baza datelor din documentul de transport, persoana destinatarului, deși a întreprins investigațiile necesare în acest scop. În atare cazuri, cărăușul nu poate rămâne pasiv, mai ales fiindcă blocarea mijlocului de transport îi cauzează prejudicii.

Măsurile care pot fi luate sunt prevăzute de art. 128 Cod Ccomercial, fără ca textul să le apuizeze: uzanțele comerciale impun cărăușului, înainte de toate, să încunoștiințeze pe expeditor despre dificultatea semnalată, apărută la destinație. Dacă cărăușul nu are posibilitatea de să-l încunoștiințeze pe expeditor sau dacă acesta nu răspunde într-un termen rezonabil, cărăușul urmează să-i ceară instanței judecătorești competentă, autorizația de a "depune" mărfurile. Depozitarea - desigur, pe socoteala destinatarului - în magazii generale sau antredepozite, face posibilă descărcarea din mijlocul de transport și eliberarea acestuia, în vederea refolosirii. Fără consimțământul expres al expeditorului, mărfurile ajunse la destinație nu pot fi înapoiate la locul de pornire, deoarece o asemenea măsură produce noi cheltuieli.

b) *Locul și data eliberării transportului la destinație.* Mărfurile urmează să fie predate destinatarului în conformitate cu clauzele scrisorii de transport auto. Reglementările art. 59, alin. 1 Cod Comercial, prevăd că "orice obligație comercială trebuie să fie executată la locul arătat în contract sau în locul care ar rezulta din natura operațiunii ori din intenția părților contractante"<sup>42</sup>.

În ce privește modul de eliberare a transportului la destinație, această operațiune înglobează atât o latură materială, cât și efecte juridice corelative:

- Cărăușul este obligat în temeiul art. 35 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959, să procedeze, împreună cu angajatul

<sup>42</sup> Căpățână O. și Brândușa Ștefănescu, "Tratat de Drept al comerțului internațional", vol. II, p. 51.

destinatarului însărcinat cu primirea mărfurilor și a membrilor comisiei de primire ce eventual sunt de față, la cântărirea mărfurilor, la verificarea sigiliilor, a semnelor sau marcajelor, a mijlocului de transport, precum și a coletelor, la deschiderea mijlocului de transport și la verificarea sumară a conținutului său.

- Rrecântărirea mărfurilor, aceasta este obligatorie și cărașul trebuie să procedeze la recântărire, din proprie inițiativă dacă: expedițiile de transport complete sau de călătorie poartă numele de violare, de sustragere, de pierdere, etc., mărfurile transportate prin mijloace auto neînsoțite, au fost predate spre transport după greutate.

- Pe lângă controlul cantitativ obligatoriu pentru căraș, art. 29 Cod Comercial prevede și cântărirea facultativă, pe care o poate cere în scris destinatarul sau delegatul expeditorului.

- Eliberarea mărfii la destinație nu se rezumă numai la latura materială a verificărilor enumerate mai sus. Mai important este efectul juridic care se produce între raporturile dintre căraș și destinatar. Punerea încărcăturii la dispoziția destinatarului face să înceteze posesia exercitată până atunci de către căraș asupra lucrurilor strămutate.

c) *Descărcarea mărfii la destinație.* Această obligație care prevede de regulă pe destinatar poate fi uneori îndeplinită de către căraș, din însărcinarea și pe socoteala expeditorului, în conformitate cu caluzele înscrise în documentul de transport.

O măsură cu caracter excepțional este dreptul cărașului de a refuza eliberarea mărfii la destinație. Ea contrazice neîndoielnic obligația esențială a cărașului, de a preda destinatarului încărcătura la punctul final al trasului convenit. Ca atare, dreptul de refuz poate fi exercitat numai în limitele admise de lege sau impuse, desigur tot în temeiul acesteia, pe cale judiciară:

- Un prim caz justificat de refuz al eliberării mărfii îl constituie, în temeiul legii, neplata taxelor de transport. Astfel se instituie în favoarea cărașului un drept de retenție, având ca obiect încărcătura aflată în posesia sa;

- Un alt caz decurge din natura și efectele anumitor documente de transport. Astfel, art. 433, alin. 3 Cod Comercial, prevede următoarele:

"Dacă scrisoarea de cărat e la ordin sau la purtător, cărașul se poate opune ca să facă predarea până la restituirea exemplarului subscris de dânsul".;

- În cazuri de excepție, reglementările fitosanitare pot impune măsuri de carantină față de mărfurile provenite din import. Este de la sine înțeles că până la expirarea duratei de interdicție, cărașul nu poate să elibereze încărcătura în posesia destinatarului;

- Refuzul cărăușului de a elibera marfa pe care a transportat-o, se poate baza pe existența unui sechestrul asigurător, ordonat de instanța competentă.

## 8.2. Obligațiile destinatarului

Beneficiarul încărcăturii (altul decât însuși expeditorul), fără să fi participat la încheierea contractului de transport, este ținut să se conformeze clauzelor acestuia, de îndată ce l-a acceptat. Ori de câte ori devine parte la contractul de transport, care este opozabil în totalitate, destinatarul se angajează să aducă la îndeplinire următoarele obligații principale:

a) *Luarea în primire a mărfii transportate.* Obligația corespunzătoare este instituită de art. 49 al Regulamentului aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959. Textul menționat prevede că "destinatarul este obligat să primească mărfurile de la cărăuș și să le transporte la locul de depozitare", care îi aparține. Recepția este precedată de anumite verificări, care pot eventual să justifice refuzul destinatarului de a primi încărcătura:

- O primă măsură preventivă constă în verificarea documentelor de transport.

- Un control preventiv mult mai complex are ca obiect încărcătura transportată.

- Controlul cantitativ și calitativ al mărfurilor la destinație parcurge două etape, mai întâi are loc o verificare, relativ sumară, în momentul primirii mărfurilor de la cărăuș. Ulterior ridicării încărcăturii, destinatarul efectuează un control complet în depozitele proprii.

- Cheltuielile inerente, conform art. 434, alin. 1 Cod Comercial, verificărilor cantitative și calitative la punctul de sosire a mărfurilor, cad în sarcina destinatarului, în măsura în care au fost cerute de acesta.

Verificarea transportului în momentul preluării de la cărăuș;

- În mod uzual, la primirea încărcăturii de la cărăuș, angajatul destinatarului urmează să procedeze împreună cu prepusul cărăușului, la cântărirea mărfurilor, să verifice sigiliile, semnele sau marcajele atât ale mijlocului de transport, cât și ale coletelor, precum și să deschidă vehiculul.

- În cazul în care obiectul strămutării constă în expediții de coletărie, delegatul destinatarului urmează să verifice, în momentul primirii de la cărăuș, împreună cu prepusul cărăușului, numărul, identitatea și starea lor, în raport cu actele de livrare și documentele de transport.

- Când se primesc la punctul de de sosire mărfuri în mijloace de transport complete, a căror recântărire este obligatorie, potrivit dispozițiilor legale, destinatarul trebuie să ceară recântărirea lor.

- Când se primesc mărfuri ușor alterabile, acestea vor fi verificate în mod cât se poate de complet la locul de primire de la căraș, atât cantitativ cât și calitativ.

*b) Descărcarea mărfii din mijlocul de transport.* În mod uzual, această datorie incumbă destinatarului. Destinatarul, potrivit art. 55 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959, este ținut să descarce complet mijlocul de transport și să-l lase cărașului fără resturi sau reziduuri din marfa care a fost încărcată în el.

Eliberarea mijlocului de transport trebuie realizată de către destinatar în timp util. Durata corespunzătoare este precalculată, de regulă, prin contractul de transport.

Verificarea transportului la locul de depozitare al destinatarului. Destinatarul trebuie să procedeze la încă un control, după aducerea mărfurilor în depozitul propriu. Această fază secundă, are ca obiect o examinare minuțioasă, de fond, este reglementată de art. 57-69 din Regulamentul aprobat prin H.C.M. nr. 941/1959. Finalitatea acestui control constă în repartizarea eventualelor daune, în funcție de vinovăție, între contractanți (vânzător și cumpărător, locator și locatar, etc.), în cazul lipsurilor cantitative ori deficiențelor calitative ale produsului primit. Prin excepție totuși, constatările făcute la locul de depozitare al destinatarului pot să implice răspunderea cărașului.

*c) Plata sumelor de bani datorate cărașului.* Această obligație revine destinatarului în temeiul art. 134, alin. 2 Cod Comercial "destinatarul care primește lucrurile, e obligat să plătească ceea ce se datorește pentru transport, după scrisoarea de cărat, precum și toate celelalte cheltuieli. " Obligația semnalată poate fi adusă la îndeplinire de bună voie sau, dimpotrivă, prin mijloace de constrângere, la care cărașul e nevoit să recurgă:

- Obiectul plății îl poate forma, mai întâi, taxa de transport restantă. Este un caz derogator de la regula obișnuită, potrivit căruia cărașul cere și obține achitarea prețului pentru deplasarea mărfii încă de la locul de expediere, spre a se evita astfel riscurile de neplată la destinație.

- Din punct de vedere procedural, pentru valorificarea creanței arătate, cărașul urmează să comunice destinatarului suma de plată. Înștiințarea trebuie să arate și termenul de plată.

- Plata benevolă, făcută de destinatar, asigură eliberarea promptă de către căraș a încărcăturii, la locul de destinație.

- Neplata sumelor datorate de către destinatar poate avea consecințe negative pentru cărauș, dacă eliberează încărcătura, fără să fi procedat la demersurile de natură conservatoare arătate.

*d) Conservarea dreptului la acțiune împotriva căraușului.* În transporturile deficitare, destinatarul poate avea pretenții de despăhubire împotriva căraușului pentru pierderea sau avarierea mărfii ori pentru deficit cantitativ. În lipsa unei soluții amiabile, diferendul urmează să fie dus spre rezolvare instanței judecătorești sau arbitrare competente. Destinatarul pierde însă vocația de a se adresa organelor de jurisdicție, dacă a neglijat să formeze rezerve corespunzătoare în documentul întocmit în momentul primirii mărfii la locul de descărcare. Decăderea este instituită de aer. 440 Cod Comercial "plata portului și primirea fără rezerve a lucrurilor transportate, chiar când plata portului ar fi fost făcută înainte, sting orice acțiune contra căraușului".

## CAPITOLUL VI

### REGIMUL JURIDIC AL MĂRFII TRANSPORTATE

Spre deosebire de transportul de persoane, deplasarea de mărfuri impune să li se determine regimul juridic în intervalul dintre punctul de pornire și cel al sosirii la destinație. În etapa arătată, căraușul devine titular de drepturi specifice asupra încărcăturii, în virtutea contractului de transport. Drepturile căraușului asupra mărfii pe care o transportă decurg din faptul material al deținerii ei, ca efect al predării efectuate de către expeditor la punctul de pornire.

#### **a) Detențiunea exercitată de cărauș asupra mărfii transportate.**

Pentru caracterizarea poziției juridice a căraușului față de încărcătură este necesar să se ia în considerare distincția dintre posesia propriu-zisă și posesia cu titlu precar. Deosebirea dintre cele două noțiuni prezintă interes în domeniul transporturilor, întrucât căraușul, nu este posesor deplin, ci unul

precar, având simpla calitate de deținător al încărcăturii. Dobândirea detențiunii mărfii de către cărauș este considerată consecință nemijlocită a acceptării acesteia la transport, în punctul de pornire. Tot astfel, încetarea detențiunii asupra încărcăturii coincide cu eliberarea ei, în sens juridic, la locul de sosire, în mâinile destinatarului, care o acceptă ca atare.

În interval, căraușul exercită stăpânirea asupra încărcăturii pentru "versu dominus", oricine ar fi acesta, identificarea calității sale de proprietar fiind în principiu nesemnificativă în raporturile juridice născute din contractul de transport.

### **b) Transmiterea proprietății și riscurilor asupra mărfii aflate în curs de transport.**

Transferul dreptului de proprietate și al riscurilor de la vânzător la cumpărător are loc, potrivit legii române, în condiții diferite, după cum obiectul vânzării îl formează mărfuri determinate în individualitatea lor sau numai generic:

- În ce privește corpurile certe, art. 971 Cod Civil, dispune că "în contractele ce au ca obiect translațiunea proprietății sau unui alt drept real, proprietatea sau dreptul se transmit prin efectul consimțământului părților și lucrul rămâne în rizico-pericolul dobânditorului, chiar când nu i s-a făcut tradițiunea lucrului".

De câte ori obiectul vânzării îl formează bunuri determinate prin caractere generice, transferul dreptului de proprietate are loc în lipsă de clauză diferită, în momentul când marfa este individualizată, iar nu la data încheierii contractului de transport.

### **c) Dreptul de retenție al căraușului.**

Potrivit unei definiții uzuale, dreptul de retenție, în accepțiunea sa generală, constă în dreptul creditorului de a refuza, cât timp nu este plătit, să restituie debitorului său un lucru, mobil sau imobil, ce-i aparține acestuia<sup>43</sup>.

Regimul juridic, instituit în materie de prevederile art. 433 Cod Comercial, prezintă multiple asemănări de fond cu sistemul de drept comun în ce privește dreptul de retenție al căraușului, dar și unele deosebiri: Dreptul de retenție al căraușului, decurge tot dintr-o dispoziție legală (art. 433 Cod Comercial), care, fără să-l nominalizeze "in terminis", îl conferă neîndoielnic transportatorului. Ca și în dreptul comun, căraușul poate să refuze eliberarea mărfii strămutate numai cu condiția de a avea o creanță împotriva destinatarului - conexă cu transportul - și de a fi păstrat detențiunea lucrului.

Obiectul dreptului de retenție al căraușului.

Sfera lucrurilor asupra cărora căraușul poate să exercite dreptul de retenție este mai restrânsă decât în dreptul comun. Mărfurile supuse

<sup>43</sup> C. Stătescu și C. Bârsan, *Drept Civil, Teoria generală a obligațiilor*, București, 1992, nr. 342, p. 375.

transportului, îndeplinesc condiția de ordin general de a fi bunuri mobile corporale. Dintre ele se înlătură, bineînțeles, titlurile de credit.

Condiții de exercitare a dreptului de retenție de către cărauș.

Regimul juridic instituit în materie de art. 433 Cod Comercial, a înțeles să concilieze interesele antinomice ale transportatorului și pe cele legate de circulația mărfurilor, derogând în acest scop, cel puțin în parte, de la normele dreptului comun. Interesul căraușului, deopotrivă cu al oricărui alt creditor, constă în consolidarea dreptului de a constrânge pe debitor la plată, refuzându-i eliberarea lucrului ce-i aparține, până la completa stingere a datoriei.

#### **d) Privilegiul căraușului asupra mărfii transportate.**

Natura acestei garanții poate fi stabilită prin raportare la sistemul general al privilegiilor, instituit de Codul Civil. Potrivit dreptului comun, deosebim două clase distincte de privilegii, unele fiind generale, altele speciale<sup>44</sup>.

În domeniul transporturilor, privilegiul și gajul căraușului asupra mărfii prezintă însemnate puncte de convergență, fără ca notele distinctive să fie total înlăturate:

- principala analogie decurge din calitatea căraușului de a fi în toate cazurile deținător al încărcăturii, ca titular, fie al privilegiului, fie al gajului. Posesia precară a bunului ce formează obiectul garanției este o trăsătură specifică pentru gaj. Acesta se clasifică, în mod normal, în categoria garanțiilor bazate pe deposedarea debitorului.

- la fel cum privilegiul reglementat de art. 437 Cod Civil prezintă o vădită originalitate față de regimul de drept comun, ceea ce îl aproprie într-o măsură însemnată de gaj, acesta din urmă presupune, la rândul său, o creanță garantată printr-un privilegiu, în temeiul art. 1730, pct. 3, Cod Civil, caracterizându-se astfel printr-o dublă natură.

Privilegiul și gajul sunt recunoscute de dispozițiile legale în favoarea exclusivă a căraușului, în sensul strict al acestei noțiuni. Astfel, "proprietarul unor vehicule, care le închiriază în vederea efectuării unui transport, nu este titular nici al privilegiului căraușului, nici al gajului asupra mărfii transportate. Creanța decurgând din contractul de locațiune nu poate fi, așadar, valorificată asupra lucrurilor care sunt deplasate de către utilizatorul mijlocului de transport".

Atât privilegiul cât și gajul încetează odată cu stingerea creanței pe care o reglementează, deoarece, în atare situații devin fără obiect. În plus, există și cauze specifice care pot atrage stingerea privilegiului sau gajului.

---

<sup>44</sup> C. Stătescu și C. Bârsan, op. cit., nr. 369, p. 388.

- în temeiul art. 1730 Cod Civil, cărauşul beneficiază de privilegiul creanţei sale "întrucât îl are în posesia sa în cele 24 de ore ce vor urma trădării (eliberării) lucrului la destinatarul său, dacă acesta din urmă a conservat posesia lucrului".

Dar în relaţiile comerciale, este de actualitate teza potrivit căreia "dreptul de privilegiu încetează odată cu dreptul de retenţie, odată ce cărauşul a predat marfa, nu mai are acest privilegiu"<sup>45</sup>.

- gajul fiind o garanţie indisociabilă de faptul deposedării debitorului, se stinge prin remiterea voluntară de către creditor (cărauş) în mâinile proprietarului (destinatar) a lucrului grevat.

#### **e) Sechestrarea mărfurilor aflate în curs de transport.**

Încărcătura reprezintă o certă valoare patrimonială, mai ales când însumează o cantitate însemnată, ca atare, creditorii expeditorului sau destinatarului pot avea interesul să-şi recupereze sumele ce li se datorează din valoarea mărfii aflate în tranzit. Aceasta formează, desigur, gajul general al creditorilor în sensul art. 1718 Cod Civil, potrivit căruia "oricine este obligat personal, este ținut de a îndeplini îndatoririle sale cu toate bunurile sale, mobile și imobile, prezente și viitoare". Cărauşul fiind titular al unui privilegiu special, este pus la adăpost, în principiu, împotriva neplății taxelor de transport. În plus, art. 438 Cod Comercial, îl autorizează, în anumite situații neprevăzute, apărute la destinație, să obțină sechestrarea încărcăturii, în condiții facilitare.

---

<sup>45</sup> I.N. Fiñescu, Curs de drept comercial, vol. I, București, 1929, p. 505, nr. 433.



## CAPITOLUL VII

### CONFIRMAREA EXECUTĂRII TRANSPORTURILOR ȘI TARIFUL DE TRANSPORT

#### 1. Confirmarea transporturilor

În vederea determinării cu exactitate a prestațiilor efectuate de către căraș, pentru ca pe această bază să se stabilească taxa de transport, expeditorul are obligația să confirme întreaga activitate a mijlocului de transport sau numai efectuarea transportului, după caz.

Confirmarea se face prin înscrierea, pentru fiecare loc în care se execută operațiunea de încărcare-descărcare, a datelor referitoare la locul respectiv a orei de sosire sau de plecare a autovehiculului și a prestației executate. Confirmarea executării transportului se face pe:

**a) Fișa de transport.** Se utilizează pentru înregistrarea succesivă a numărului de curse executate într-o zi de exploatare, la care se aplică tariful pe oră și kilometru, la care:

- încărcătura ciculă fără cântărire și fără aviz de expediție sau alt document;
- expeditorul nu asigură evidență pe fiecare cursă a orei de sosire și de plecare a mijlocului auto de la locul de încărcare și descărcare;
- sunt stabilite anticipat distanțele între punctele de lucru și modul de înregistrare a curselor.

**b) Bonul de transport.** Se utilizează ca document de confirmare a fiecărei curse, pe câte un formular separat, în cazul transporturilor pentru care se aplică tariful pe oră și pe kilometru sau autovehiculul/kilometru când:

- transporturile sunt angajate global prin programări sau contract, astfel încât datele referitoare la mijlocul auto, la programul lui de lucru, expeditorul și modalitatea de plată rămân neschimbate pentru toate transporturile sau nu este necesară precizarea lor pentru fiecare transport în parte, prin comenzi individuale;
- determinarea timpului de utilizare a mijlocului auto impune evidența pentru fiecare cursă în parte a timpului de încărcare, circulație, descărcare, etc.

Bonul de transport se utilizează și ca instrument de confirmare globală a activității mijlocului de transport auto într-o zi, uneori el se poate folosi și ca document de livrare și însoțire a mărfii.

**c) Scrisoarea de transport.** Este documentul prin care se realizează înscrierea condițiilor de executare a transportului, confirmarea transportului se face pe faze și calculul sumelor de plată.

Ca document de confirmare a executării transporturilor, scrisoarea de transport se utilizează la:

- transporturile ocazionale din afara tarifului pe oră și kilometru și pe autovehicul kilometru;
- transporturile interurbane din sfera acestor două tarife la care este necesar ca datele privind expeditorul, destinatarul, transportatorul, data începerii cursei, ruta, felul și capacitatea mijlocului auto, etc., să fie preceizate anterior pentru fiecare transport prin comandă individuală;
- transporturile din sfera tarifului pentru expediții parțiale;
- transporturile de coletărie și mesagerie.

**d) Foaia de parcurs.** Este un imprimat cu regim special, prevăzut cu serie și număr.

Prin completarea foii de parcurs se asigură:

- legalitatea circulației autovehiculului pe ruta, pentru beneficiarul și în perioada înscrisă de unitatea deținătoare la emiterea foii;

- identificarea autovehiculului și remorcilor tractate, a unității deținătoare și a personalului de bord;
- confirmarea de către șofer a stării de funcționare a autovehiculului la plecarea din locul de parcare;
- desfășurarea pe faze a activității autovehiculului și confirmarea acesteia;
- înscrierea datelor primare necesare determinării prestațiilor, tarifului, consumurilor și retribuiției șoferului.

La unele categorii de transporturi, foaia de parcurs este însoțită, după caz, de următoarele documente:

- scrisoare de transport, în cazul transporturilor interurbane, al celor pentru populație, al celor ocazionale, precum și la transporturile de bază pe contract, la care au aceeași foaie de parcurs se lucrează la mai mulți beneficiari;
- fișa de transport, în cazul transporturilor ciclice, cu multe curse într-o zi de exploatare sau schimb de lucru.

Foaia de parcurs constituie baza evidenței primare în transporturile auto. Din ea se culeg toate informațiile privind activitatea autovehiculului și șoferului. În cazul autovehiculelor echipate cu tahograf, datele înscrise în foaia de parcurs se verifică și completează cu informațiile furnizate de diagramele tahograf.

De regulă, o foaie de parcurs se emite pentru activitatea pe o zi a unui autovehicul sau pentru o cursă programată să dureze mai mult de o zi (cazul unor transporturi interurbane). Prin excepție, foaia de parcurs emisă pentru activitatea dintr-o zi rămâne valabilă și pentru ziua sau zilele următoare, în cazul în care autovehiculului nu i se înapoiază la garaj sau locul de parcare la sfârșitul activității din ziua respectivă, rămânând imobilizat de pe o zi pe alta la locul de încărcare sau la cel de descărcare, pentru continuarea uneia dintre aceste operațiuni în ziua următoare.

Foaia de parcurs trebuie să se găsească asupra șoferului în tot timpul pentru care a fost emisă și în care autovehiculul se află în afara garajului sau locului de parcare.

## **2. Tariful de transport.**

Contractul de transport auto de mărfuri, fiind un contract cu titlu oneros, în schimbul prestației transportului de către cărauș, expeditorul este obligat la plata taxei de transport, stabilită conform tarifului unic și a tarifelor actualizate, de la o etapă la alta, în funcție de creșterea prețului de

cost, unele societăți comerciale de transport auto procedând chiar la negocierea tarifului.

În principiu, cuantumul tarifului se determină în funcție de felul și cantitatea mărfii, de capacitatea autovehiculului și distanța parcursă, de timpul de utilizare, precum și de tariful aplicat. Calculul tarifului se face pe baza elementelor rezultate din confirmare.

Tarifele aplicabile pentru transporturile auto de mărfuri sunt de mai multe feluri și anume:

- tarifele propriu-zise de transport, de exemplu: tariful de cantitate, tariful pe autovehicul și transporturile în sfera a două tarife;
- tarife pentru transporturi în condiții sau mijloace speciale;
- tarife de dislocare;
- tarife pentru operațiuni adiacente transportului;
- sporuri și majorări ale tarifelor.

Realitatea existentă, constând în extinderea câmpului de aplicare a tarifului pe oră și kilometru, astfel acest tarif are două componente:

- tariful pe timpul de utilizare;
- tariful pentru parcursul efectuat.

Calculul sumelor de plată se face pe baza documentelor de confirmare, a scrisoarei de transport și a borderoului de tarifare-restituire.

## **CAPITOLUL VIII**

### **RĂSPUNDEREA PĂRȚILOR PENTRU NEEEXECUTAREA OBLIGAȚIILOR REZULTATE DIN CONTRACTUL DE TRANSPORT AUTO**

Expeditoarea răspunde pentru depășirea timpului liber tarifar de încărcare, prin plata unei taxe de transport. Deci, suma ce trebuie plătită transportatorului reprezintă un tarif și nu o penalitate. Ea se calculează potrivit tabelelor pentru "timpul de utilizare" ale tarifului pe autovehicul, corespunzător capacității nominale a mijlocului auto folosit. Expeditoarea răspunde și pentru plata la termen a taxei de transport, orice întârziere ducând la plata de penalități. În sfârșit, răspunderea expeditoarei mai poate interveni și în caz de deteriorare a autovehiculului cu ocazia încărcării sau pentru neambalarea corespunzătoare și nefixarea mărfii, cât și pentru exactitatea mențiunilor din scrisoarea de transport.

Societatea de transport auto răspunde pentru pierderea totală sau parțială a mărfii ori pentru avarierea ei, din momentul primirii la transport și

până în momentul eliberării la destinație. Despăgubirea ce urmează să o plătească transportatorul pentru pierderi se calculează după prețul prevăzut în factura care însoțește transportul, iar în lipsa acesteia, după prețul oficial, dacă există, în caz contrar, după prețul curent al mărfii la locul și data predării. În afara acestei despăgubiri, cărașul va suporta și taxa de transport și alte eventuale cheltuieli făcute în legătură cu transportul mărfii pierdute. În cazul avarierii mărfii în timpul transportului și din culpa cărașului, despăgubirea la care va fi obligat constă în suma corespunzătoare deprecierei mărfii, fără alte daune. Folosirea mărfurilor de către căraș atrage răspunderea sa prin plata unei despăgubiri, calculată la valoarea dublă a mărfurilor folosite. Dacă prin depășirea termenului de executare a contractului de transport, marfa a ajuns la destinație cu deprecieri calitative, transportatorul va fi obligat la plata despăgubirilor corespunzătoare.

Cărașul va obține exonerarea de răspundere dacă va putea dovedi că pierderile sau avarierile mărfurilor au fost cauzate din motive care nu-i sunt imputabile, cum sunt: cazurile de forță majoră, lipsa sau defectuoșitatea ambalajului, natura mărfii supusă uscării, evaporării, spargerii, etc., în limite stabilite prin dispoziții legale, încărcare-descărcarea defectuoasă, executată de expeditor (destinatar), faptul însoțirii mărfii, etc.

În ceea ce privește răspunderea destinatarului, acesta poate interveni în cazul când, prin executarea descărcării mărfurilor, s-au provocat avarii mijlocului de transport, cât și pentru staționarea autovehiculului peste termenul liber tarifar de descărcare.

## CAPITOLUL IX

### ACȚIUNI IZVORÂTE DIN CONTRACTUL DE TRANSPORT AUTO DE MĂRFURI

Acțiunile izvorâte din contractul de transport pot avea ca obiect plata neregulată a prețului sau pretenții decurgând din executarea necorespunzătoare a contractului de transport, adică acțiunile în despăgubire, cât și acțiunile în regres<sup>46</sup>.

În ce privește prima categorie, acțiunile promovate pot urmări achitarea taxei de transport neplătite sau restituirea integrală ori parțială a taxei plătite.

În ceea ce privește cea de-a doua categorie de acțiuni, în despăgubire, pentru neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor născute din contractul de transport, acestea se pot referi la obligația de executare a transportului, de pază a mărfii și de eliberare a ei în termen, în aceeași cantitate și calitate, cât și la obligațiile accesorii transportului.

---

<sup>46</sup> P. Pătrășcanu, Curs asupra dreptului transporturilor, Centrul de multiplicare al Universității din București, 1972, p. 123.

În cazul nașterii unor pretenții împotriva transportatorului, titularul dreptului la acțiune poate folosi calea reclamației administrative sau acțiunea la instanța de judecată.

Reclamația administrativă constituie o cale procedurală obligatorie de soluționare, pe cale administrativă, a litigiilor rezultate din neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor născute din contractul de transport. Din modul în care este reglementată reclamația administrativă, ea apare ca o modalitate de rezolvare operativă a unor pretenții și de descongestionare a instanțelor judecătorești, nu se timbrează și se soluționează de către transportator, fără a fi necesară prezența reclamantului<sup>47</sup>.

Introducerea reclamației administrative trebuie făcută în interiorul termenului de prescripție, iar transportatorul primind reclamația administrativă trebuie s-o rezolve în termen de 3 luni. Dacă transportatorul nu a soluționat reclamația în termenul stabilit, a fost soluționată parțial sau respinsă, reclamantul se poate adresa instanței judecătorești cu acțiune.

Reclamația administrativă cât și acțiunea în justiție pot fi exercitate după cum urmează:

- acțiunea în restituirea unor taxe încasate în plus, aparține celui care a plătit-o și care poate fi expeditorul sau destinatarul;
- acțiunea referitoare la rambursuri, aparține întotdeauna expeditorului;
- în toate celelalte cazuri, dreptul la acțiune aparține expeditorului atât timp cât are dreptul să modifice contractul de transport, iar destinatarului din momentul încetării acestui drept, deci al aderării sale la contractul de transport.

Expeditorul mai are posibilitatea de a exercita acțiunea în situația în care destinatarul i-a cesionat dreptul său de creanță prin mențiune pe documentul de transport sau prin adresă specială și înăuntrul termenului de prescripție. Dacă dreptul la acțiune deși aparține destinatarului, totuși a fost exercitat de către expeditor, instanța de judecată va introduce din oficiu pe destinatar în cauză și invers<sup>48</sup>.

Prescripția dreptului la acțiune<sup>49</sup>. Una din cele mai importante condiții și limite ale exercitării pe cale de acțiune a drepturilor civile este prescripția extinctivă.

---

<sup>47</sup> N. Ionescu, Reclamația administrativă, Mijloc de realizare de economii și soluționare operativă a litigiilor..., în revista "Arbitrajul de stat", nr. 6/1964, p. 41.

<sup>48</sup> Curtea Supremă de Justiție, secția economică, Decizia nr. 374 din 24 octombrie 1991, în revista "Dreptul", nr. 2/1993, p. 127.

<sup>49</sup> C. Stătescu, C. Bârsan, Tratat de drept civil, Teoria generală a obligațiilor, Ed. Academiei, București, 1981, p. 162.

Orice acțiune izvorâtă dintr-un contract de transport auto îndreptată împotriva transportatorului, de către o persoană fizică sau juridică, potrivit art. 4, lit. e din Decretul nr. 167/1958, privitor la prescripția extintivă<sup>50</sup> se prescrie în termen de 6 luni, fie că se referă la transport propriu-zis, fie la prestații prestatorii și adiacente transportului. În conformitate cu alin. 2 al aceluiași articol, termenul de prescripție nu mai este de 6 luni, ci de un an dacă contractul de transport a fost încheiat spre a fi executat succesiv, cu mijloace de transport diferite (în trafic combinat). De la regula termenului de prescripție de 6 luni, în practica și literatura de specialitate au fost stabilite unele excepții, convingător motivate, cu toate că acțiunile sunt îndreptate împotriva transportatorului. Fiind vorba de excepții de la termenul de prescripție de 6 luni, înseamnă că în aceste cazuri termenul de prescripție aplicabil este cel de drept comun, după caz, 18 luni sau de 3 ani. Revenind la execuțiile de care am amintit, acestea sunt următoarele:

- dacă s-a încasat de două ori taxa de transport sau o penalitate aplicată ca urmare a încălcării unei obligații izvorâte din contractul de transport;

- în cazul când se solicită plata unor penalități derivând din neîndeplinirea obligațiilor născute din programarea transporturilor;

- când prejudiciul a fost generat prin dolul sau culpa gravă a prepușilor căraușului.

În cadrul contractului de transport auto, putem afirma că prescripția începe să curgă, în transporturile de mărfuri din ziua în care a expirat termenul de eliberare a mărfurilor. Ca orice termen de prescripție și termenul în care se poate exercita o acțiune izvorâtă din contractul de transport este supus suspendării și întreruperii.

---

<sup>50</sup> Decretul nr. 167/1958, a fost modificat prin Decretul nr. 218 din 1 iulie 1960.



## **CAPITOLUL X**

### **ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI AUTOVEHICULELOR ÎN TRAFICUL DE MARFĂ**

În funcție de distribuția în timp și spațiu a curenilor de mărfuri, se întâlnesc mai multe tipuri de circuite. Aceste tipuri de circuite sunt: pendular, inelar, radial, de colectare și de distribuție.

Mersul pendular constă în efectuarea mai multor curse între două puncte fixe de încărcare-descărcare, determinate de existența unui anumit curent de trafic. În cazul acestui tip de circuit, autovehiculele se deplasează încărcate într-un sens sau în ambele sensuri.

Mersul radial constă în deplasarea unuia și aceluiași autovehicul, între același punct de încărcare (descărcare) și mai multe puncte de descărcare (încărcare). În cazul mersului radial, autovehiculele circulă în relația plin-gol (gol-plin). Mersul radial poate fi adoptat în cazul combinațiilor de mers pendular, care au în comun fie punctul de încărcare, fie punctul de descărcare.

Mersul inelar constă în deplasarea autovehiculelor pe un circuit închis, în mai multe curse delimitate de puncte succesive de încărcare-descărcare. Caracteristica acestui tip de mers este că toate (majoritatea) punctelor de descărcare sunt și puncte de încărcare.

Mersul de colectare constă în deplasarea unuia și aceluiași autovehicul între mai multe puncte de încărcare succesive și un singur punct de descărcare. Caracteristica acestui tip de mers este aceea că sarcina transportată de un autovehicul se mărește, în mod succesiv, până la limita capacității sale nominale.

Mersul de distribuție constă în deplasarea unuia și aceluiași autovehicul, între un singur punct de încărcare și mai multe puncte succesive de descărcare. Caracteristica acestui tip de mers este aceea că sarcina transportată de un autovehicul scade în mod succesiv, fiind nulă în momentul serviciului ultimului punct de destinație.

Pentru atenuarea principalului dezavantaj al mersului de colectare (distribuție, gradul redus de utilizare a capacității autovehiculului, se folosește ori de câte ori este posibil mersul de colectare-distribuire, care este o combinație între cele două tipuri de mers.) (diferă de mersul inelar.)

Foarte important în organizarea circulației autovehiculelor, mai ales în cazul mersului de colectare și de distribuire, este modul de alegere a succesiunii punctelor servite (alegerea traseului optim).

Pentru rezolvarea problemelor de acest tip, există o serie de metode euristice sau de optimizare care permit obținerea de soluții aproximative sau optime (algoritmul Dacev, algoritmul Litter, algoritmul comparării distanțelor, etc.). În general, principalele restricții ale unor asemenea metode se referă la:

- prin fiecare punct să se ajungă și să se plece o singură dată;
- să nu rămână nici un punct necesar a fi servit, în afara traseului;
- circuitul realizat să se închidă (punctul de plecare inițială să fie și punctul de sosire finală).

Funcția obiectiv urmărește minimizarea costurilor de exploatare prin reducerea parcursurilor echivalente în funcție de parcursurile efective și coeficienții de corecție pentru starea drumurilor.

Îmbunătățirea modului de utilizare a capacității autovehiculelor, eliminarea parcursurilor neproductive, presupun existența unei activități de dispecerizare a transporturilor auto foarte bine pe la un punct, la nivelul fiecărui agent economic.

## CAPITOLUL XI

### CONCLUZII PRIVIND EFICIENȚA ECONOMICĂ A ACTIVITĂȚII ÎN TRANSPORTUL AUTO DE MĂRFURI ȘI UNELE PROPUNERI DE ÎMBUNĂTĂȚIRE A ACESTEIA

#### **a) Eficiența economică în transportul auto de mărfuri.**

Eficiența economică în transport exprimă sub aspect cantitativ raportul dintre ansamblul efectelor utile obținute într-un interval de timp în urma activităților desfășurate și totalul eforturilor-cheltuieli de muncă efectuate pentru obținerea lor. Eficiența economică în transporturi nu este numai un raport cantitativ între efect și efort, ci o sinteză a factorilor calitativi care acționează în acest domeniu de activitate. Eficiența transportului trebuie analizată nu numai la nivelul ramurei, ci și la nivelul economiei naționale. Există și situații în care efectele se manifestă în sensuri contrare. De exemplu, creșterea distanței de transport va determina creșterea volumului prestației, deci și a veniturilor obținute, ceea ce va conduce la creșterea eficienței la nivelul ramurei ci și la nivelul economiei naționale. Există și situații în care efectele se manifestă în sensuri contrare. De exemplu, creșterea distanței de transport va determina creșterea volumului prestației, deci și a veniturilor obținute, ceea ce va conduce la creșterea eficienței la nivelul ramurei, dar transporturile neraționale vor spori artificial

cheltuielile de transport și drept urmare se va reduce eficiența la nivelul economiei naționale.

Dintre indicatorii valorici cu care se exprimă eficiența transportului auto de mărfuri, enumerăm:

- producția netă;
- veniturile brute;
- beneficiul;
- rentabilitate.

Pentru urmărirea activității transportului auto se folosesc indicatori care exprimă volumul activității și gradul de utilizare a mijloacelor de transport, care fiecare în parte exprimă un aspect al eficienței economice.

Efortul de a îndeplini o dorință sau o acțiune este, de regulă, una ct dificil, dorindu-se un maxim de rezultate cu minim efort.

Eficiența economică exprimă raportul dintre efectul socialmente util (rezultatul) și efortul necesar pentru obținerea lui, sau invers, raportul dintre consumul de factori de producție, pe de-o parte și rezultatele obținute pe de altă parte. Raportul rezultate/cheltuieli este strâns legat de maximizarea unor cheltuieli, fapt care conduce la ideea optimizării unor rezultate din ansamblul fenomenului.

Eficiența economică în activitatea de transport auto de mărfuri se calculează ținându-se seama de următorii parametri:

- *Rentabilitatea*. Unul dintre cei mai buni indicatori de eficiență economică este rentabilitatea sau capacitatea întreprinderii de a obține profit. În sens general, rentabilitatea este plus produsul creat în procesul de producție. În sens practic, rentabilitatea este profitul rezultat la nivelul unui produs sau al unei întreprinderi. Sporirea rentabilității depinde de mai mulți factori, între care enumerăm: productivitatea muncii, reducerea costurilor de producție, creșterea volumului producției în ansamblu sau pe structuri, prețuri, creșterea vitezei de circulație a capitalului, marketing, etc.

- *Productivitatea*. Se aplică în toate domeniile productive, inclusiv în transporturi, adică în sfera serviciilor. Productivitatea este rodul eficienței cu care se cheltuiește munca umană. Ea presupune folosirea extensivă, dar mai ales intensivă a acelei părți din timpul total consacrat diferitelor domenii de activitate în așa fel încât pe unitatea de efect util produs să se consume cât mai puțin.

Productivitatea se exprimă în general prin cantitatea de produse de o anumită calitate obținute într-o unitate de timp sau prin consumul de muncă pe unitatea de produs de o anumită calitate.

Productivitatea muncii crește odată cu sporirea progresului, deci prin automatizări, robotizare, tehnologii noi, modernizarea capacităților de lucru,

caracteristicile constructive, funcționale, estetica, etc. prin pregătirea și perfecționarea rezultatelor umane, prin cointeresarea materială.

- *Eficiența economică în funcție de coeficientul capitalului sau mărimea capitalului pentru producerea unei unități de venit.*

- *Eficiența utilizării forței de muncă, a capitalului fix și a capitalului circulant.*

Produs național (Y) se calculează cu relația:

$Y = E(M + F + C)$ , iar eficiența economică (E), cu formula:

$E = Y / (M + F + C)$ , în care:

- M - reprezintă forța de muncă;

- F - valoarea capitalului fix;

- C - valoarea capitalului circulant.

Productivitatea muncii (W), se determină astfel:  $W = Y / M$

### **b) Stabilirea condițiilor de livrare celor mai adecvate în funcție de posibilitățile de tratare a operațiunilor de vânzare-cumpărare a mărfurilor de export-import.**

Există cazuri când unele firme de comerț exterior, cu ocazia încheierii contractelor comerciale cu parteneri străini, stabilesc clauze de livrare care nu permit părții române să obțină pentru parcursul extern, condițiile cele mai avantajoase din punct de vedere al cheltuielilor de transport. În vederea obținerii unei eficiențe maxime, se propune ca toate firmele de comerț exterior, la încheierea contractelor economice cu parteneri străini, să stabilească condițiile de livrare și de derulare a mărfurilor astfel:

- la importul de mărfuri transportate cu mijloace auto să se stabilească la paritatea "franco frontiera țării exportatoare" fără a se nominaliza punctul de ieșire din țara vânzătorului;

- la exportul de mărfuri expediate cu mijloace auto, condițiile de livrare să se stabilească "franco frontiera țării importatoare" fără a se nominaliza punctul de ieșire din țara vânzătorului;

- la exportul de mărfuri expediate cu mijloace auto, condițiile de livrare să se stabilească "franco frontiera țării importatoare" fără a se nominaliza punctul de ieșire din România și respectiv de intrare în țara cumpărătorului sau "franco stația de destinație".

Stabilirea acestor condiții de livrare ar fi avantajoasă pentru partea română sub următoarele aspecte:

- posibilitatea negocierii de către partea română a rutelor de îndrumare și obținerea unor însemnate reduceri la tarifele oficiale, în cazul în care partea română apare ca plătitor a taxelor de transport pe parcurs extern.

### **c) Optimizarea rutelor de îndrumare prin întocmirea de programe pe calculator.**

Activitatea de transport fiind foarte complexă, este influențată în mod contradictoriu de o serie de factori. Astfel, obținerea unor rezultate favorabile ca urmare a luării în considerare a nivelului cheltuielilor de transport, se realizează cu consecințe nefavorabile, dacă se are în vedere durata transportului, data ajungerii mărfurilor la destinație, etc. Ca urmare, este necesară optimizarea efectelor complexe ale diferiților factori, încât rezultatul final să fie favorabil pentru operațiunile respective.

În vederea obținerii rezultatelor optime și în mod operativ, se propune să se efectueze prelucrarea automată a datelor. La întocmirea programelor pe calculator se va ține seama de toți factorii care influențează alegerea rutelor:

- Valuta în care se efectuează transportul;
- Termenul de livrare al mărfii;
- Durata de transport;
- Condițiile de livrare;
- Marfa (poziția tarifară și clasă);
- Taxe accesorii;
- Taxe de transport diferențiate pe încărcături;
- Restricțiile prevăzute pentru punctele de frontieră;
- Termenul de valabilitate al acriminatorului.

Pe baza acestor date, se vor obține cele mai raționale rute, în condiții de economicitate și urmărirea derulării operațiunilor printr-o mai bună organizare a activității.

### **d) Strategia creșterii eficienței economice sub raport marketing.**

Abordarea problemei din punct de vedere al marketingului, impune a se ține seama de necesitatea îndreptării tuturor activităților din domeniu, spre consumatorul care va beneficia de serviciile transportului auto.

- Strategia prețului sub raport marketing auto.

Una din cele mai discutate probleme în economia de piață, este prețul. În marketing, acesta definește adesea, însuși segmentul de piață.

Cunoașterea prețului este foarte importantă, chiar dacă acest fapt nu se poate realiza decât cu o oarecare aproximație. Din punct de vedere al marketing-ului, impune pentru preț următoarele definiții privind funcționalitatea acestuia.

Preț global - preț unic care rezultă din însumarea prețului de transport cu diverse prestații legale de transport, a căror departajare este cunoscută.

Preț forfetar - preț unic care rezultă din însumarea prețului transportului cu diverse prestații din care unele exterioare transportului propriu-zis și a căror departajare este cunoscută.

Preț complet - prețul cel mai ridicat posibil în raport cu piața, în cazul prețurilor pe piață sau în cazul prețurilor rezultate din suma prețurilor naționale.

- *Factorii de creștere ai eficienței economice.*

În afara problemei optimizării proceselor de producție în transportul auto, literatura de specialitate consemnează, în general, factorii direcți și factorii indirecți de creștere a eficienței economice.

Factorii direcți:

- *Perfecționarea tehnicii și tehnologiei.*

Sporirea eficienței traficului de marfă sub aspectul perfecționării tehnicii se poate preconiza prin: sporirea caracteristicilor tehnice și constructive ale autovehiculelor, perfecționarea tehnicii de încărcare-descărcare a autovehiculelor, perfecționarea mijloacelor de informare operativă, conducerea circulației cu radio, etc.

- *Perfecționarea organizării producției.*

Organizarea judicioasă, fără investiții, ar conduce în primul rând la micșorarea valorică a rulajului autovehiculului. Pentru aceasta este necesar: să se reducă procentul curselor cu autovehicule goale, să se reducă timpul de staționare al autovehiculelor în tranzit fără prelucrare, să se sporească valoarea vitezei comerciale, etc.

- *Folosirea tuturor capacităților de producție.*

Câteva măsuri ce s-ar putea lua în acest sens: exploatarea întregului parc de autovehicule la întreaga capacitate, exploatarea autovehiculelor adecvat mărfurilor ce se încarcă, etc.

- *Îmbunătățirea calității transportului.*

Această îmbunătățire a calității transportului se poate realiza cu precădere prin lucrări ce ar necesita cheltuieli ridicate.

- *Întărirea ordinii și disciplinei.*

Această prestare de serviciu, respectiv transportul auto, se poate realiza prin: calificarea personalului în vederea cumulării unui volum de cunoștințe profesionale, care să-l facă apt la efectuarea unui complex de sarcini în domeniul mișcării și al comercialului, creșterea conștiinței profesionale privind complexitatea funcției prestate, ridicarea cunoștințelor de etică profesională, folosirea echipamentului de protecție și de lucru,

respectarea fără abatere a tehnologiei și prescripțiilor specifice locului de muncă, să respecte normele de protecție a muncii, etc.

- *Ridicarea gradului de pregătire profesională.*

Formarea personalului pentru activitatea de transport auto este o problemă destul de dificilă, deoarece pe lângă cunoștințele profesionale, lucrătorii trebuie să se distingă printr-o înaltă responsabilitate în domeniul siguranței circulației, financiar și al protecției muncii.

- *Sporirea calității prestațiilor.*

La nivelul întreprinderii, problematica are o complexitate deosebită, urmărindu-se să fie îmbunătățită munca potrivit profilului, producția dorește să reducă costurile de producție, aprovizionarea să reducă prețul materiilor prime și al stocurilor, finanțele să reducă cheltuielile întreprinderilor la maximum, iar marketing-ul să maximizeze profitul.

- *Concurența și cooperarea mijloacelor de transport.*

Concurența a două (sau mai multe) mijloace de transport, nu exclude, atunci când este cazul, în folosul clienței, cooperarea, în care scop pot fi încheiate acorduri între transportatorul auto și companiile de transport aerian, cu calea ferată sau alt mijloc de transport. Asocierea transportatorului auto cu oricare mijloc de transport sub forma unei oferte integrate, trebuie să aibă în vedere, în principiu nelimitativ, infrastructura, stabilirea ofertelor, exploatarea, tarifele, vânzările, informarea și publicitatea.

#### **e) Determinarea cu ajutorul unor indicatori ai influenței cheltuielilor de transport asupra eficienței economice a operațiunilor de comerț exterior.**

O problemă importantă ce se pune în legătură cu activitatea de comerț exterior, este ca aceasta să fie eficientă. Eficiența economică este dată de raportul dintre rezultatele și cheltuielile, respectiv dintre efectele obținute de pe urma schimburilor cu piețele externe și cheltuielile de muncă socială. În activitatea de comerț exterior, transporturile internaționale de mărfuri au un rol important, influențând creșterea eficienței acestora. Eficiența este o categorie economică bogată în conținut, cu efecte directe, dar și cu efecte ce nu pot fi măsurate. Partea cuantificabilă, cea cu efecte directe, care reflectă rezultatele bănești nemijlocite, obținute din operațiunile export-import, este cunoscută în mod curent sub denumirea de rentabilitate. Rentabilitatea poate fi exprimată prin diferiți indicatori, fiecare redând anumite aspecte ale acesteia.

#### **f) Dotarea cu parc corespunzător de autovehicule adaptate naturii mărfurilor sau dimensiunilor acestora.**



Ținând cont de rapiditatea cu care se dezvoltă și se diversifică producția de bunuri materiale datorită revoluției tehnico-științifice, se propune întocmirea unui plan privind modernizarea și diversificarea parcului de autovehicule speciale și specializate, adaptat la cerințele de transport a mărfurilor de export și import, actuale și cele previzibile.

#### **d) Dezvoltarea activității de transporturi prin deschiderea de noi rute de transport.**

În ultimii ani, ca urmare a creșterii traficului de mărfuri cu mijloace auto, capacitatea de transport a infrastructurii a devenit insuficientă, având drept urmare supra-aglomerarea unor rute, cu consecințe negative în desfășurarea activității de transport interne și de export pentru România.

Deschiderea de noi rute de transport înseamnă posibilități de transport în plus cu țările din vestul Europei și nu numai, se vor reduce astfel staționările determinate de închiderile temporare de trafic, se va evita plata cheltuielilor suplimentare de transport pe rute ocolitoare.

Avantajele pe care le prezintă transporturile auto, au determinat creșterea importanței și contribuției pe care o aduc în deplasarea mărfurilor în trafic intern și internațional. Principalii factori care, probabil vor influența dezvoltarea viitoare, în Europa, a transporturilor în general și a transporturilor auto în special, sunt efectele activității de transport auto mediului înconjurător, procesul de integrare ce are loc în Europa de Vest și reformele economice inițiale în Europa de Est.

Tot ce s-a întreprins până în prezent, ca și ceea ce se va întreprinde în continuare, pentru dezvoltarea și liberalizarea comerțului și implicit a transporturilor - acțiuni în vederea creșterii bunăstării populației - nu poate să nu aibă în vedere și complexul de măsuri necesare pentru protecția mediului înconjurător și anume, măsuri și cheltuieli pentru protejarea mediului și a sănătății oamenilor împotriva rezultatelor poluante, în diferite forme a activității de transport.

În sfârșit, un alt factor deosebit de important care va influența dezvoltarea viitoare a transporturilor rutiere - în special în fostele țări socialiste și, deci, și în România - este modul în care vor evolua reformele economice începute în Europa de Est.

## BIBLIOGRAFIE

1. XXX - Acordul European referitor la semnele rutiere, Geneva, 13 decembrie 1957
2. XXX - Acordul European privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale, Geneva, 1 iulie 1970
3. **Alexa C., Pencea R.** - "Transporturi, expediții, asigurări", Ed. "Didactică și Pedagogică", București, 1980
4. **Andrei P.** - "Drept civil", (partea generală), Centrul de multiplicare al Universității "Alexandru Ioan-Cuza", Iași, 1976
5. Bartott R. - "Les transports rutieres ", Paris, 1922
6. Beleiu Ghe. - "Actul juridic civil" în "Tratatul de drept civil" vol. I, Partea generală, București 1989
7. Caraianii Ghe. - "Transporturile și expedițiile rutiere", București 1988, Editura "Lumina Lex"
8. Căpătâna O. și Ștefanescu B. - "Tratat de drept civil comercial internațional", vol. 2
9. Căpătâna O. - " La genese et l'evolution du marche libre .Theories et realites" (note de cus), anul academic 1991-1992
10. Căpătâna O. - " Contractul comercial de transport", București, 199, Editura "Lumina Lex"
11. Căpătâna O. - "Dreptul transporturilor", București, 1997, Editura "Lumina Lex"
12. Cărpenaru S. - " Drept comercial român", vol I, București, 1992
13. XXX - "Codul civil"
14. XXX - "Codul comercial"
15. XXX - "Codul de procedura civila"
16. XXX - "Codul de procedura penala"
17. XXX - "Convenția asupra semnalizării rutiere, încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968
18. Cristoforeanu E. - "Despre contractul de transport, vol 1, 1925
19. XXX - "Curtea Suprema de Justiție, secția economică, Decizia nr. 374 din 24 octombrie 1991, în Revista "Dreptul", nr.2 din 1993

20. XXX -"Decizia P.A.S.,nr.36 in Revista Romana de Drept,nr.8 din 1982
21. XXX -"Decizia P.A.S. nr.263/1982, în Resvista Economica, supliment,nr. 14 din 1982
22. Demetrescu P. -"Contractul de transport", Bucuresti, 1962
23. Demetrescu P. -"Dreptul transporturile" Editura Didactica si Pedagogica, Bucuresti
24. XXX -Decretul nr. 167 din 1958, modificat prin Decretul nr.din 1 iulie 1960
25. XXX -Decretul nr.468 din 1977, privind organizarea și efectuarea transporturilor cu autovehicule
26. XXX -Decretul nr.328 din 1966, privind circulatia pe drumurile publice
27. XXX -Decretul nr. 373 din 1979, privind unele măsuri pentru concentrarea parcului de folosință proprie sau locală din dotarea agențiilor economice
28. **Filip Ghe.** -"Dreptul transporturilor", București, 1993, Casa de Editură și Presă "Șansa" S.R.L.
29. **Fințescu N. I.** -"Despre contractul de transport", vol. I, București, 1929
30. **Fințescu N. I.** -"Curs de drept comercial", vol I, București, 1929
31. **Francois H.** -"L'Europe de l'abondance", Collection Scienceset Techniques Humanies, Fayard, 1967
32. **Garirigou-Lagrance** -"Histoire des foits economiques a l'epoque contemporaine", ediția a II-a, Paris, 1986
33. XXX -H.C.M. nr. 941 din 1969, privind unele măsuri referitoare la circulația mărfurilor între agenții economici, în scopul asigurării mărfurilor la expediție, transport și destinație
34. **Ionescu N.** -"Reclamația administrativă, mijloc de realizare de economii și soluționare operativă a litigiilor... ", Revista "Arbitrajul de Stat", nr. 6 din 1964
35. **Josserand L.** -"Les transports", Paris, Rosseau, 1926
36. XXX -Legea pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 9 din 1997 privind transporturile
37. XXX -Legea 129 din 1996 privind transporturile pe CFR
38. XXX -Legea 118 din 1996 privind constituirea și utilizarea Fondului special a drumurilor publice
39. XXX - Manualul Uniunii Internaționale a Ttransporturilor Rutiere, 1991-1996
40. **Munteanu V.** -"Dezvoltarea rețelei de drumuri din România. Preocupări. Priorități", EDE-ONU- Divizia Transporturilor, Ministerul Transporturilor.
41. **Mureșan M.** -Exonerarea de răspundere pentru îndeplinirea planului operativ de transport, în Revista "Arbitrajul de Stat", nr. 6 din 1968
42. **Nașcu I. Ghe.** -"Managementul întreprinderilor de I. Mateescu V. transport", Universitatea Română-Americană, curs, 1995
43. XXX - Ordinul nr. 341 din 31 iulie 1997 al Ministerului Transporturilor privind exercitarea controlului privind constituirea și utilizarea Fondului special al drumurilor publice
44. XXX -Ordinul nr. 341 din 31 iulie 1997 al Ministerului Transportuilor privind delimitarea în teritoriu a lucrărilor finanțate din Fondul special al drumurilor publice
45. XXX -Ordinul nr. 527 din 25 noiembrie 1997 privind Normele de organizare și efectuare a transporturilor rutiere și activităților conexe acestora
46. XXX -Ordonanța de urgență pentru modificarea și completarea Legii nr. 118/1996 privind constituirea și utilizarea Fondului special al drumurilor publice
47. XXX -Ordonanța privind regimul juridic al drumurilor publice, publicat Monitorul Oficial nr. 221 din 28 august 1997
48. XXX -Ordonanța privind transporturile rutiere, publicat în M. Of. nr. 222 din 29 august 1997
49. XXX -Ordonanța privind aprobarea Rregulamentului de transport pe CFR, publicată în M. Of. nr. 220 din 28 august 1997
50. XXX -Ordonanța privind transporturile nr. 19 din 19 august 1997,M. Of. nr. 200 din 20 august 1997
51. **Pătrășcanu P.** -"Curs asupra Dreptului Internațional", București, 1972
52. **Pătrășcanu P. și Atanasiu V.** -"Reglementarea circulației mărfurilor între organizațiile socialiste ", București, 1974
53. **Popescu T. și Anca P.** -"Teoria generală a obligațiilor", București, 1993

54. **Popescu T.** -"Dreptul comerțului internațional", Editura Didactică și Pedagogică, 1980
55. **Poenaru M., Ormecișan P., Rusac G., Dinescu N.**  
 -"Exploatarea autovehiculelor", Editura Didactică și Pedagogică, București, 1980
56. **Peyrefitte L.** -"Transport routier", Paris, 1984
57. **Pop A., Ciobanu T.** -"Dreptul transporturilor", vol. I, Universitatea București, 1984
58. **Preda C.** -"Dreptul transporturilor", Note de curs, anul universitar 1997, pag. 140
59. XXX -Private and Public Instrument in Transport, European Conference of Mministers of Transport, Round Table 81, Paris, 1990
60. XXX -Regulamentul pentru aplicarea Decretului 328/1996 privind circulația pe drumurile publice
61. XXX -Regulamentul privind recepția, expediția și primirea mărfurilor, precum și stabilirea răspunderii expeditorului, cărașului și destinatarului în circulația mărfurilor, adoptat prin H.C.M. nr. 914 din 1959, modificat prin H.C.M. nr. 362 din 18 mai 1960 și Oordonanța Guvernului nr. 11 din 4 august 1997
62. **Rodiere R.** -"Droit de transports terrestres et aeriens", Precis, Dallaz, Paris, 1973
63. **Rodiere R. și Mercadal B.** -"Droit des transports terrestres et aeriens" ediția a V-a, Paris, 1990
64. **Roseti-Bălănescu I. și Băicoianu A.**  
 -"Dreptul civil român", vol II, București, 1943
65. XXX -Revista de drept comercial, colecția 1993-1997, Editura Lumina Lex, București, 1995
66. **Savin S., Calciu Gh.** -Cercetarea în domeniul transporturilor auto în perioada de tranziție spre o economie de piață. ECE-ONU.  
 Divizia Ttransporturi, Ministerul Transporturilor Rutiere, România, Sinaia, 8-10 oct. 1991
67. **Sbora T., Tănase Ghe., Șerban D.**  
 -Economia, organizarea și planificarea transporturilor", Editura Didactică și Pedagogică, București, 1979
68. **Sbora T., Șerban D., Nistorescu T.**  
 -"Sistemul unitar al transporturilor", Editura Scrisul Românesc, Craiova, 1984
69. **Stătescu C. și Bârsan C.**  
 -"Drept civil. Teoria generală a obligațiilor", București, 1993
70. **Turcu I.** -"Dreptul afacerilor", Iași, 1992

## CUPRINS

Introducere

### **Cap. I Considerații generale privind activitatea de transport**

1. Incursiune în istoria activității de transport
2. Obiectul și importanța activității de transport
3. Clasificarea transporturilor
4. Specificul activității de transport
5. Principii comune aplicabile tuturor categoriilor de transporturi

### **Cap. II Reglementarea juridică a contractului de transport**

1. Noțiunea contractului de transport
2. Genul proxim al contractului de transport
3. Particularități ale contractului de transport
4. Elementele contractului de transport

### **Cap. III Particularități ale transporturilor auto**

1. Importanța și locul transporturilor auto
2. Caracteristici ale regimului juridic aplicabile transporturilor auto
3. Categoriile de transporturi auto
  - 3.1. *Transporturi comerciale sau în interes propriu*
  - 3.2. *Transporturi cu periodicitate regulată sau ocazională*
  - 3.3. *Transporturi interne sau internaționale*
  - 3.4. *Transporturi omogene sau mixte*

### **Cap. IV Transporturile auto în trafic intern**

### **Cap. V Contractul de transport auto de mărfuri**

1. Noțiunea contractului de transport auto de mărfuri
2. Încheierea contractului de transport auto de mărfuri
3. Participanții la contractul de transport
4. Scrisoarea de transport auto
  - 4.1. *Funcțiile juridice ale scrisorii de transport*
5. Primirea mărfii la transport
6. Obligațiile părților din contractul de transport auto de mărfuri la punctul de pornire
  - 6.1. *Obligațiile expeditorului*

- 6.2. *Obligațiile cărăușului*
- 7. Obligațiile părților în cursul deplasării mărfii
  - 7.1. *Transporturi efectuate în condițiile inițial convenite*
    - 7.1.1. *Obligațiile expeditorului*
    - 7.1.2. *Obligațiile cărăușului*
  - 7.2. *Transporturi modificate prin voința expeditorului*
  - 7.3. *Transporturi deficitare*
- 8. Obligațiile părților la destinație
  - 8.1. *Obligațiile cărăușului*
  - 8.2. *Obligațiile destinatarului*

**Cap. VI Regimul juridic al mărfii transportate**

**Cap. VII Confirmarea transporturilor și tariful de transport**

- 1. Confirmarea transporturilor
- 2. Tariful de transport

**Cap. VIII Răspunderea părților pentru neexecutarea obligațiilor rezultate din contractul de transport auto**

**Cap. IX Acțiuni ce izvorăsc din contractul de transport auto de mărfuri**

**Cap. X Organizarea circulației autovehiculelor în traficul de marfă**

**Cap. XI Concluzii privind eficiența economică a activității în transportul auto de mărfuri și unele propuneri de îmbunătățire a acestuia**

*Bibliografie*

*Anexe*