

Cristina STANCIU

DREPTUL TRANSPORTURILOR

Contracte de transport de bunuri

CRISTINA STANCIU

DREPTUL TRANSPORTURILOR

Contracte de transport de bunuri

Universul Juridic

București

-2015-

Editat de S.C. Universul Juridic S.R.L.

Copyright © 2015, S.C. Universul Juridic S.R.L.

Toate drepturile asupra prezentei ediții aparțin

S.C. Universul Juridic S.R.L.

Nicio parte din acest volum nu poate fi copiată fără acordul scris al

S.C. Universul Juridic S.R.L.

**NICIUN EXEMPLAR DIN PREZENTUL TIRAJ NU VA FI
COMERCIALIZAT DECÂT ÎNSOTIT DE SEMNĂTURA
ȘI ȘTAMPILA EDITORULUI, APLICATE PE INTERIORUL
ULTIMEI COPERTE.**

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

STANCIU, CRISTINA

Dreptul transporturilor : contracte de transport de bunuri /

Cristina Stanciu. - București : Universul Juridic, 2015

Conține bibliografie

ISBN 978-606-673-749-4

347.763(075.8)

REDACȚIE: tel./fax: **021.314.93.13**
tel.: **0732.320.666**
e-mail: **redactie@universuljuridic.ro**

DEPARTAMENTUL tel.: **021.314.93.15**
DISTRIBUȚIE: fax: **021.314.93.16**
e-mail: **distributie@universuljuridic.ro**

www.universuljuridic.ro

Abrevieri

alin.	- alineat(ul)
art.	- articol(ul)
cap.	- capitol(ul)
dr.	- doctor
doc.	- docent
ed.	- ediția
Ed.	- Editura
ibidem	- în același loc
idem	- același autor
lit.	- litera
op. cit.	- opera citată
p.	- pagina
parag.	- paragraf
pct.	- punct
prof.	- profesor
s.n.	- sublinierea noastră
ș.a.	- și altele
urm.	- următoarele
univ.	- universitar
vol.	- volum(ul)
C. aerian	- Codul aerian
C.civ.	- Codul civil
C. com.	- Codul comercial
C. pen.	- Codul penal
C. proc. civ.	- Codul de procedură civilă
C. proc. pen.	- Codul de procedură penală
CMR	- Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele
H.G.	- Hotărârea Guvernului
O.G.	- ordonanța Guvernului
O.U.G.	- ordonanța de urgență a Guvernului
B. Of.	- Buletinul Oficial
Dreptul	- revista Dreptul
M. Of.	- Monitorul Oficial
NCC	- noul Cod civil
R.D.C.	- Revista de drept comercial
RA	- regie autonomă
SC	- societate comercială
SA	- societate pe acțiuni
SRL	- societate cu răspundere limitată
ONU	- Organizația Națiunilor Unite
F.C.R.	- Forwarding Agents Certificate of Receipt

F.C.T.	- Forwarding Agents Certificate of Transport
F.B.L.	- F.I.A.T.A. combined Bill of Lading
F.W.R.	- F.I.A.T.A. Warehouse Receipt
C.F.R.	- Compania Națională de Căi Ferate
C.F.R. Marfă	- Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă
C.F.R. Călători	- Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători
S.A.A.F.	- Societatea de Administrare Active Feroviare
S.M.F.	- Societatea de Servicii de Management Feroviar
S.N.C.F.R.	- Societatea Națională de Căi Ferate Române

TITLUL I

INTRODUCERE ÎN DREPTUL TRANSPORTURILOR

CAPITOLUL I

Despre poziționarea dreptului transporturilor, ca ramură de drept, în contextul cadrului legal actual

Secțiunea 1

Impactul reglementărilor din Codul civil român asupra materiei dreptului transporturilor

§1. Preliminarii

De la intrarea în vigoare a Codului civil român actual, respectiv din octombrie 2011, în doctrină s-au făcut numeroase analize, s-au publicat diverse studii care au creionat noua structură a cadrului legal actual, impactul și efectele pe care acest Cod civil le-a avut și le are asupra tuturor ramurilor de drept privat. Aceste analize au evidențiat plusurile și minusurile, zonele de „confuzie”, aspectele nelămurite încă ale noii legislații civile, impactul de netăgăduit produs asupra ramurilor de drept privat care, în noul context juridic, trebuie să-și redefinească „pozițiile”, să-și regăsească statutul în cadrul sistemului de drept actual.

Formula „noul Cod civil” a devenit una mult prea utilizată în scrierile actuale și rar există analize juridice din octombrie 2011 până în prezent care, indiferent de aspectele supuse analizei, să nu implice folosirea acestei sintagme care nu are alte valențe decât aceea de a sublinia contextul actual care se „redefinește” și care are drept premise: schimbarea, modificarea, actualizarea, unificarea, armonizarea legislației române cu cea europeană etc.

În tot acest context în care un întreg sistem legislativ se reazăază într-o nouă matcă, cea a unității raporturilor de drept privat (reunite într-un cod unic), și dreptul transporturilor, ca și celelalte ramuri de drept, își pune problema existenței sale ca ramură distinctă de drept, a poziționării sale în noua structură legislativă, a redefinirii sale în coordonatele prezentului.

Dacă anterior intrării în vigoare a Codului civil român se definea ramura dreptul transporturilor prin raportare la dreptul comercial care reprezenta drept comun pentru aceasta și cu care avea cele mai multe puncte de interferență, actualmente, când însăși ramura de drept – drept comercial își redefinesște instituțiile în structura legislativă actuală, cu atât mai mult pentru dreptul transporturilor se pune problema existenței sale ca ramură de drept independentă în cadrul sistemului nostru de drept.

De altfel, în trecut, în privința discuțiilor referitoare la locul pe care-l ocupă dreptul transporturilor în sistemul de drept român, în doctrină¹ s-au conturat două opinii: o opinie, considerată tradiționalistă, ce situa dreptul transporturilor ca o subramură a dreptului comercial, și o teorie nouă, ce definea dreptul transportului ca fiind o ramură de drept autonomă.

¹ Gh. Piperea, *Dreptul transporturilor*, Ed. All Beck, București, 2003, p. 7.

Opinia majoritară era că, ținând seama de reglementările existente în acest domeniu, caracteristicile specifice ale activității de transport, obiectul de reglementare specific, dreptul transporturilor se constituia într-o ramură de drept distinctă.

Importanța economică și socială a transporturilor este una de netăgăduit. Transporturile reprezintă, fără îndoială, un element important al producției materiale, o „condiție” a producției; ele reprezintă liantul dintre producție și consum și, în același timp, un catalizator pentru venitul național și pentru ideea de creștere economică. Altfel spus, transporturile influențează întreaga viață economico-socială și dezvoltarea lor este un imperativ atât timp cât se dorește o dezvoltare economică și o aliniere a economiei naționale la economia comunitară, o compatibilitate cu aceasta.

Doctrina a surprins întotdeauna corelația *sine qua non* existentă între transport și economie: „între industria transportului și viața economică există o corelație atât de intimă, încât nu putem concepe o activitate economică prosperă decât la adăpostul unor mijloace de transport numeroase și bine organizate și nici o industrie înfloritoare a transporturilor acolo unde pulsul activității economice bate slab”¹.

Rolul transporturilor trebuie privit în ansamblu, ca un element complex ce vizează aspecte economice, sociale, de politică a statului etc. Fără îndoială, transportul reprezintă un element de analiză a gradului de civilizație, gradul de dezvoltare a infrastructurii indicând, practic, gradul de dezvoltare al unei societăți.

Rolul transporturilor² este esențial pentru evoluția unei societăți: extinderea posibilităților de a face comerț peste piața locală, deplasarea oamenilor pe distanțe mari, posibilitatea deplasării mărfurilor în zone cu deficit, evitarea izolării unor zone slab populate de servicii ca cele medicale, facilitarea schimbului cultural, dezvoltarea turismului etc. sunt numai câteva dintre beneficiile dezvoltării transporturilor.

De-a lungul timpului, s-a observat³ că transporturile internaționale au urmat, de regulă, același curs de dezvoltare cu cel al comerțului internațional, interdependența dintre acestea influențând dezvoltarea relațiilor economice internaționale, în general⁴.

§2. Codul civil român și schimbările generate de el în sistemul de drept român

Cod civil român, Legea nr. 287/2009, a intrat în vigoare la 1 octombrie 2011 prin adoptarea legii pentru punerea în aplicare a Codului civil, Legea nr. 71/2011. Acest Cod civil marchează un moment de majoră schimbare legislativă, schimbare menită să realizeze o corelație a legislației cu evoluțiile economice și sociale ale societății românești, să unifice o serie de instituții juridice de drept privat și legi într-o unică reglementare și să introducă noi elemente legislative reclamate de modificarea izvorului material al dreptului – societatea, cu permanenta ei schimbare și evoluție.

¹ E. Cristoforeanu, *Despre contractul de transport*, Cartea I, Tipografia Curierul Judiciar, București, p. 37.

² A. Constantin, *Transporturi și expediții internaționale de mărfuri*, Ed. All, București, 1995, p. 38-45.

³ I. Budică, A. Bocean, A. Popescu, *Transporturi și asigurări de mărfuri*, Ed. Universitaria, Craiova, 2005, p. 18.

⁴ Relația transporturi internaționale – comerț exterior favorizează participarea pe piața internațională de mărfuri, facilitează realizarea unor obiective economice în diferite țări, contribuie la introducerea rapidă în circuitul internațional a noilor mărfuri care apar în special în domeniul industriei de vârf etc.

Actuala reglementare a Codului civil român este definită de trei trăsături principale: unificare de legislație, actualizare și introducere de elemente de noutate legislativă pentru sistemul de drept român.

În privința elementelor de unificare, precizăm că prin intrarea în vigoare a noii legislații civile au fost incluse în același cod mai multe legi speciale și instituții de drept privat. Astfel, Codul comercial a fost abrogat și abrogarea acestuia are ca efect faptul că noul Cod civil va include și reglementarea contractelor comerciale, inclusiv a celor care îi priveau în mod exclusiv pe comercianți. Așadar, actualul Cod civil are un impact major asupra legislației comerciale. Dar Codul civil nu a abrogat numai Codul comercial, ci și vechiul Cod al familiei. Mai multe legi care reglementează societățile comerciale, proprietatea intelectuală sau instituțiile de credit au suferit, de asemenea, modificări cu prilejul adoptării acestui Cod. Totodată, raporturile de drept privat sunt reglementate într-un cod unic în care sunt incluse toate dispozițiile cu privire la persoanele fizice sau juridice, relațiile comerciale și relațiile de familie. Mai mult, o serie de legi speciale au fost transpuse în cod, suportând modificările de rigoare, ca, de exemplu, dispozițiile Decretului nr. 31/1954 sau ale Decretului nr. 167/1958.

În privința elementelor de noutate aduse de Codul civil amintim, cu titlu de exemplu: transformarea comerciantului în profesionist, fiducia – separația de patrimonii, administrarea bunurilor altuia, convențiile matrimoniale, promisiunea de contract, modificarea regimului juridic al prescripției și al termenelor de decădere, schimbările aduse în materia garanțiilor, modificările din materia dobândirii bunurilor imobile sau cele din domeniul răspunderii civile delictuale etc.

În ceea ce privește caracterul de normă „actualizată”, normele Codului civil nu numai că includ reglementările legilor la care ne-am referit și le actualizează de la aspectul terminologic până la cel tehnico-juridic, dar în materia obligațiilor și contractelor utilizează prevederile proiectelor europene de unificare a dreptului, cum sunt principiile UNIDROIT ori Principiile Dreptului European al Contractelor, fiind considerată singura legislație europeană în vigoare ce a integrat texte ale proiectelor europene¹.

§3. Dreptul comercial în contextul actual

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

¹ FL.A. Baias, E. Chelaru, R. Constantinovici, I. Macovei (coordonatori), *Noul cod civil. Comentariu pe articole, art. 1-2664*, Ed. C.H. Beck, București, 2012, p. XXI. În același sens, G. Tița-Nicolescu, în *Riscul contractual în reglementarea noului Cod civil*, Revista Studia Iurisprudentia nr. 2/2012: „Constatăm că cele două materiale de bază în materie de cercetare juridică și unificare a dreptului comparat european (atât PECL, cât și DFCR) au stat la baza reglementărilor actuale, lucru firesc de altfel, având în vedere însuși scopul reglementărilor europene, și anume codificarea dreptului privat în materie de contracte, în vederea conceperii unui drept privat european. Totodată, legiuitorul român a avut în vedere reglementări din state europene în care există un cod civil de sorginte latină (Italia, Germania, Spania, Elveția), foarte apropiat, conceptual, de dreptul nostru privat, dar și din state noneuropene, respectiv Brazilia, S.U.A. și Canada”; M. Istrătoaie, *Obligațiile vânzătorului în noul Cod civil și legislația consumeristă*, Ed. Hamangiu, București, 2013, p. 99-102.

În cazul dreptului transporturilor, *drept comun* erau considerate dreptul comercial și dreptul civil. Astfel, dreptul civil era drept comun pentru dreptul transporturilor în mod direct, dar și indirect, prin mijlocirea dreptului comercial, pentru că, la rândul său, dreptul comercial apela la dreptul civil pentru norme juridice, principii de ramură ori instituții juridice și reguli generale pentru aspecte în care era lacunar, dreptul civil fiind drept comun și pentru dreptul comercial.

Altfel spus, dreptul civil era drept comun în mod nemijlocit pentru dreptul transporturilor ori de câte ori acesta din urmă apela la normele, principiile și regulile generale aparținătoare primului și era drept comun pentru dreptul transportului și în mod mijlocit (derivat), datorită faptului că dreptul civil reprezenta drept comun pentru dreptul comercial care, la rândul lui, era drept comun pentru dreptul transporturilor.

Actualmente, dualitatea dreptului privat este abandonată de legiuitorul român. Normele comerciale, ca și cele de dreptul familiei, sunt înglobate în dreptul civil.

Astfel, dreptul civil nu va mai fi ceea ce, în mod clasic, înțelegem prin acest termen, un drept al particularilor și al averilor statice, ci un drept privat unitar, care vizează și activitățile profesioniștilor de creare a bunurilor și valorilor și de circulare a acestora.

Așa cum am mai precizat, una din schimbările semnificative ce au avut loc în ultimii ani în sistemul legislativ român este cea care constă în consacrarea de către Codul civil român a sistemului monist de reglementare a raporturilor de drept privat. Reglementarea unitară a raporturilor de drept privat are ca efect și faptul că actualul Cod civil și-a lărgit domeniul de aplicare și cuprinde în sfera sa, pe lângă raporturile juridice dintre particulari, și raporturile dintre profesioniști, precum și raporturile dintre profesioniști și alte subiecte de drept civil, adică acele raporturi care cădeau sub sfera de aplicare a Codului comercial de la 1887.

Așadar, în comparație cu perioada anterioară intrării în vigoare a Codul civil, când raporturile civile și raporturile comerciale aveau reglementări distincte, în prezent există o reglementare unică, cea a Codului civil, care guvernează raporturile dintre profesioniști, precum și raporturile dintre aceștia și orice alt subiect de drept civil.

Profesioniștii sunt, potrivit Codului, toți cei care exploatează o întreprindere, iar exploatarea unei întreprinderi reprezintă exercițiul sistematic al unei activități de producție, comerț sau prestări de servicii, indiferent dacă se urmărește sau nu un scop lucrativ.

Doctrina¹ remarcă faptul că există deosebiri între profesionist și particular, în sensul că un profesionist: exercită o activitate, în mod continuu, asumându-și un risc, este supus unei înmatriculări, autorizări, înscrieri în registre publice pentru opozabilitate față de terți și pentru protecția intereselor acestora și are un patrimoniu de afecțiune; iar întreprinderea presupune o afacere organizată, adică o activitate sistematică de producție, comerț sau prestări de servicii organizată de întreprinzător pe risc economic propriu.

Tot în literatura de specialitate se precizează faptul că profesionistul nu trebuie confundat cu comerciantul, pentru că ar însemna să se confunde genul cu specia. Profesionist înseamnă comerciant, întreprinzător, operator economic, precum și orice altă persoană autorizată să desfășoare activități economice sau profesionale. Comerciantul nu este identic cu profesionistul, ci este doar o specie de profesionist.

Deși sunt opțiunile Codului civil actual, noțiunile de *profesionist* și *întreprindere*, care înlocuiesc *comerciantul* și *faptul de comerț*, nu sunt definite de acesta, deși nevoia con-

¹ www.juridice.ro/157402/despre-noul-cod-civil-comercial.html, Gh. Piperea, *Despre noul Cod (civil) comercial*.

rării conținutului acestor noțiuni era necesară: este important, din perspectivă teoretică și practică, să știm ce este profesionistul¹ în raport cu simplul particular și ce este întreprinderea în raport de simpla activitate, oricare ar fi ea².

Literatura de specialitate este cea care face delimitările necesare: definește profesionistul în raport de simplul particular, prin câteva trăsături esențiale, ca fiind o persoană care:

- exercită o activitate, în mod continuu, asumându-și un risc,
- este supus unei înmatriculări, autorizări, înscrieri în registre publice ș.a.m.d., pentru opozabilitate față de terți și pentru protecția intereselor acestora și
- are un patrimoniu de afectațiune.

Altfel spus, întreprinderea este o afacere organizată, adică o activitate sistematică de producție, comerț sau prestări de servicii organizată de întreprinzător pe risc economic propriu.

Comerciant înseamnă nu numai ceea ce în mod obișnuit înțelegem prin acest termen, ci și persoanele fizice autorizate, întreprinzătorul individual sau cel familial care sunt supuse obligației de înscriere în registrul comerțului pentru a putea funcționa ca atare. Persoane fizice autorizate sunt nu numai comercianții, ci și taximetriștii, bloggerii, free-lancerii, ziariștii și cei care încasează venituri din cesiuni de drepturi de autor³.

Secțiunea a 2-a

Statutul dreptului transporturilor, ca ramură de drept a sistemului de drept actual

§1. Obiectul dreptului transporturilor

Precizări prealabile. Sistemul de drept, în ansamblul său, este rezultanta însumării unor subsisteme – ramurile de drept, iar diviziunea sistemului unitar al dreptului în aceste subsisteme are la bază o serie de criterii situate pe două planuri: un plan principal, ce

¹ Profesionist, în sensul art. 8 alin. (1) din Legea de punere în aplicare, înseamnă comerciant, întreprinzător, operator economic, precum și orice altă persoană autorizată să desfășoare activități economice sau profesionale, inclusiv profesii libérale. Comerciantul nu este identic cu profesionistul, ci este doar o specie de profesionist.

² Conform art. 3 alin. (2)-(3) din Codul civil, profesionistul este cel care exploatează o întreprindere, iar exploatarea unei întreprinderi înseamnă exercițiul sistematic al unei activități de producție, comerț sau prestări de servicii, indiferent dacă se urmărește sau nu un scop lucrativ.

³ S-a spus în doctrină că „dreptul comercial (mai precis, obligațiile și contractele generate de activitățile de producție, comerț și de prestări de servicii) subzistă în Noul Cod civil. Mă întreb ce calificare juridică și terminologică ar putea primi raporturile juridice care rezultă din aceste activități: sunt ele raporturi juridice civile, în genere, dar comerciale (de afaceri), ca specie? Dacă ar fi așa, înseamnă că dreptul civil, în noua sa haină legală, este genul, iar dreptul activităților de producție, comerț și prestări de servicii (activități profesionale, afaceri) este specia. O specie pe care am putea să o denumim *drept civil comercial*, pentru a putea opera distincția terminologică față de restul dreptului civil, care se aplică exclusiv simplilor particulari, în relațiile dintre aceștia. Un drept civil care să înglobeze tot ceea ce înseamnă drept privat ar trebui împărțit, așadar, în două categorii: (i) dreptul civil al simplilor particulari, în care se pot include toate raporturile juridice de dreptul familiei, persoana, și de starea civilă, precum și contractele care se încheie doar între simpli particulari și (ii) *dreptul civil comercial* (dreptul activităților profesionale, dreptul afacerilor), adică cea mai mare parte a dreptului civil, care este dreptul pe care îl practică profesioniștii, dintre care cei mai importanți și ca volum, și ca valoare sunt comercianții.” [Gh. Piperea, *Despre noul Cod (civil) comercial*].