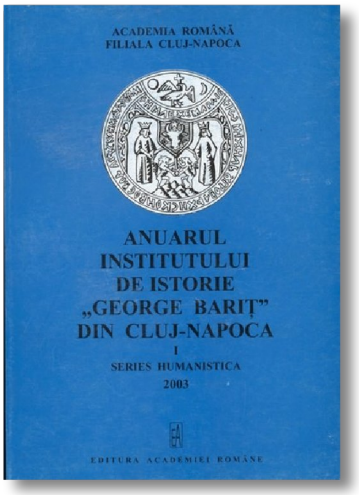

ISSN 1584-4404

Yearbook of the George Barițiu History Institute of Cluj-Napoca
Series *Humanistica*

humanistica.ro

Corelația dintre caracterul sinalagmatic și real al contractului comercial de transport de mărfuri

Ștefan Sipos, Gabriella Menyhárt

How to cite this article:
Sipos, Ștefan; Menyhárt, Gabriella (2003) *Corelația dintre caracterul sinalagmatic și real al contractului comercial de transport de mărfuri*, Yearbook of the George Barițiu History Institute of Cluj-Napoca, Series Humanistica, Vol. 1, pp. 431–436. DOI: 10.5281/zenodo.22965504

© 2003: The Publishing House of the Romanian Academy.
Humanistica Yearbook is published online since 2003.
Submit your article to Humanistica Yearbook: secretariat.dcsu@acad-cj.ro

CORELAȚIA DINTRE CARACTERUL SINALAGMATIC ȘI REAL AL CONTRACTULUI COMERCIAL DE TRANSPORT DE MĂRFURI

Ștefan Sipos
Institutul de Istorie „George Barițˮ din Cluj-Napoca

Gabriella Menyhárt
Universitatea „Babeș-Bolyaiˮ din Cluj-Napoca

1. Dintre caracterele juridice ale contractului comercial de transport de mărfuri, două – cel sinalagmatic și, respectiv, cel real – constituie obiectul unor dileme doctrinare persistente. Astfel, în mod repetat, în literatura de specialitate, se pune în discuție dacă, acest contract este sau nu bilateral, dat fiind că el, deși este perfectat între doi agenți economici – expeditorul și cărăușul public – la derularea sa participă și un al treilea subiect de drept, destinatarul. Din această cauză, apare, inevitabil, întrebarea: destinatarul este un terț, pe considerentul că nu este parte semnatară a contractului? În consecință – potrivit principiului relativității efectelor actului juridic[1] – contractul de transport de mărfuri produce efecte numai față de cei între care acesta a intervenit, deci între expeditor și cărăuș, nu și față de destinatar? Sau, dimpotrivă, destinatarul nu se situează în afara sferei contractului de transport de mărfuri, având în vedere faptul (confirmat și legislativ) că el are drepturi și obligații proprii în această calitate, față de cele două părți semnatare ale contractului.

2. Pentru a soluționa dilema astfel conturată, în opinia noastră, trebuie pornit de la analiza modului concret în care se manifestă caracterul sinalagmatic în cazul contractului de transport de mărfuri.

Într-adevăr, deși, formal, destinatarul nu este parte semnatară a contractului, el nu este, în realitate, străin de contract. Aceasta, în primul rând, pentru că el este

[1] Relativitatea efectelor contractelor este un principiu fundamental al dreptului privat, potrivit căruia contractul nu poate produce efecte decât între părțile contractante, persoane fizice și juridice care și-au dat consimțământul la încheierea contractului. În mod firesc, numai față de ele se produc efectele contractului, conform clauzelor stabilite prin acordul lor de voință. A se vedea în acest sens M. Costin, M. Mureșan, V. Ursa, *Dicționar de drept civil*, București, Edit. Științifică și Enciclopedică, 1980, p. 448; L. Pop, *Teoria generală a obligațiilor*, București, Edit. Lumina Lex, 1998, p. 98.

An. Inst. de Ist. „G. Barițˮ din Cluj-Napoca, Series Humanistica, tom. I, 2003, p. 431–436

beneficiarul transportului care face obiectul contractului, motiv pentru care el – ca şi expeditorul – este **client** al cărăuşului public. Această calitate i-a fost confirmată şi pe plan normativ, concret în *Regulamentul de transport pe căile ferate din România*[2], care include în sfera noţiunii de „client" pe expeditor şi pe destinatar ca parte în contract[3].

Drept urmare, prin semnarea contractului de transport de mărfuri, cărăuşul îşi asumă obligaţiile faţă de **clientela sa**, deci deopotrivă faţă de expeditor (cu care, efectiv, încheie contractul) şi, implicit, faţă de destinatar. Acest fapt rezultă din obligaţia contractuală a cărăuşului **de a preda marfa destinatarului** indicat de expeditor, tocmai în acesta constând rezultatul care este **de esenţa contractului de transport de mărfuri**. În mod corelativ, destinatarul – în baza contractului de transport de mărfuri – dobândeşte dreptul de a prelua marfa, expediată pe adresa sa, de la cărăuş. Mai mult, destinatarul are un **drept de acţiune împotriva cărăuşului**, pe care îl poate exercita în nume propriu în cazul în care predarea mărfii îi este refuzată de cărăuş sau marfa a fost pierdută, ori avariată în cursul transportului, el fiind considerat parte contractantă prejudiciată. De aceea, destinatarul este îndreptăţit (ca şi expeditorul) să formuleze şi să depună reclamaţia administrativă la cărăuş, după care – în caz de nesoluţionare a acesteia sau de răspuns negativ – să se adreseze justiţiei[4]. Iar dreptul la acţiune este „împărţit între expeditor şi destinatar, în sensul că fiecare îşi poate valorifica pretenţiile în mod distinct faţă de cărăuş"[5]. Aceasta înseamnă şi faptul că, efectiv, cărăuşul întotdeauna este în raport juridic numai cu un singur subiect de drept: până la sosirea mărfii la destinaţie cu expeditorul, iar din acest moment (sau al primirii documentelor de transport fără marfă) cu destinatarul. Prin urmare, şi sub acest aspect, contractul de transport de mărfuri poate fi considerat ca având caracter bilateral.

Că destinatarul nu este un simplu terţ, rezultă şi din împrejurarea că, la rândul său, şi cărăuşul se poate îndrepta cu pretenţii **izvorâte din contractul de transport** împotriva destinatarului, dacă acesta nu îşi îndeplineşte obligaţia de preluare a mărfii expediate la adresa sa[6] sau obligaţia (stipulată în contractul de transport) de a achita, după caz, taxa de transport[7].

---

[2] Aprobat prin Ordonanţa Guvernului nr. 41/1997, „M.Of. al României", Partea I, nr. 220/1997.

[3] Anexa la *Regulamentul de transport pe căile ferate din România*, definiţia termenului de „client".

[4] Art. 87.4 din *Regulamentul de transport pe căile ferate din România* nu face nici o deosebire între expeditor şi destinatar, considerându-i, deopotrivă, părţi îndreptăţite să-şi valorifice pretenţiile faţă de cărăuşi, prin reclamaţie administrativă.

[5] A se vedea, în acest sens, art. 88 din *Regulamentul de transport pe căile ferate din România.*

[6] Conform art. 74.6 din *Regulamentul de transport pe căile ferate din România*, destinatarul „**trebuie să descarce**" mijlocul de transport sosit la adresa sa pe baza contractului de transport, ceea ce, evident, presupune şi existenţa obligaţiei prealabile de a prelua transportul de la cărăuş.

[7] Expeditorul, la încheierea contractului de transport, poate înscrie, după caz, menţiunile „francat" sau „transmis". În acest din urmă caz, plata taxei de transport cade în sarcina destinatarului, ca o obligaţie contractuală specifică a sa.

3. Fără îndoială, poziţia destinatarului în contractul de transport este una specifică şi nu obişnuită, ceea ce a prilejuit vii controverse în literatura de specialitate, controverse care, după opinia noastră, nu a condus încă la completa lămurire a problemei. Motivul constă în încercarea – chiar „forţarea" – destinatarului din contractul de transport de mărfuri în poziţia beneficiarului din instituţia de drept comun a stipulaţiei pentru altul. Această încercare este de la început discutabilă, deoarece poziţia destinatarului este determinată de specificul contractului de transport de mărfuri, de faptul că acesta este un contract cu o configuraţie autonomă[8], cu un regim juridic special şi propriu, care nu se conformează întrutotul dreptului comun. Din această cauză, în locul forţării unei soluţii artificiale, pe baza dreptului comun, trebuie îndreptată atenţia spre soluţia pe care o poate oferi dreptul special al transporturilor.

4. Din acest punct de vedere, considerăm că se impune a se avea în vedere şi modul în care se manifestă caracterul real în cazul contractului comercial de transport de mărfuri.

Din definiţia dată contractului de transport de mărfuri de către Codul comercial român[9] nu reiese cu certitudine caracterul real al acestui contract, definiţie care nu mai corespunde realităţii faptice şi juridice din zilele noastre[10]. Din această cauză am recurs la *Regulamentul de transport pe căile ferate din România.* Astfel, în cazul transportului de mărfuri pe căile ferate, până la încărcarea mărfurilor în vagoanele puse la dispoziţia expeditorului şi predarea vagonului încărcat de expeditor în termenele convenite cu calea ferată, între părţi există doar un *antecontract*[11], materializat în comanda de vagoane făcută de expeditor şi acceptată de cărăuş. Părţile viitorului contract de transport convin asupra termenelor de predare a vagonului încărcat pentru ca transportul să poată pleca cu trenul la ora programată, asupra obligaţiei de a garanta îndrumarea expediţiei cu trenul cerut, asupra obligaţiei expeditorului de a plăti tarif orar de utilizare pentru mijloacele de transport care compun expediţia până la următorul

---

[8] Literatura juridică clasică şi actuală a dretului transporturilor a demonstrat, fără echivoc, faptul că, contractul de transport de mărfuri are caracter autonom în ansamblul contractelor, deosebindu-se, în mod esenţial, de toate contractele cu care prezintă anumite trăsături comune (contractul de locaţiune, de depozit, de antrepriză), respectiv faţă de contractul de vânzare-cumpărare, care, de obicei, îl precede, în sensul că are un regim juridic distinct de acesta, soarta sa nefiind influenţată de cea a contractului premergător.

[9] *Codul comercial român* în art. 413(1) defineşte contractul de transport de mărfuri ca fiind „contractul ce are loc între expeditor sau acela care dă însărcinarea pentru transportul unui lucru şi întreprizătorul care se obligă a-l face în numele său propriu şi în socoteala altuia ori între unul dintre aceştia şi cărăuşul ce se însărcinează a-l face".

[10] Definiţia dată de *Codul comercial român* include în obiectul contractului de transport şi expediţia – cărăuşul fiind şi persoana care face să se transporte – or expediţia este obiectul exclusiv al unui alt contract de prestări servicii, contractul de transport având ca obiect numai activitatea de a transporta.

[11] A se vedea O. Manolache, F. Ciutacu, *Despre natura juridică a garanţiei băneşti, cu specială privire asupra garanţiei cerute în transporturile de mărfuri pe căile ferate*, „Drept Comercial", nr. 5/1998; O. Manolache, *Dreptul transportului*, Bucureşti, Edit. All Beck, 2001, p. 35-37.

tren, dacă expediţia nu a plecat din vina expeditorului cu trenul convenit, asupra dreptului clientului de despăgubiri în cazul în care expediţia nu a plecat din cauza căii ferate. Îndeplinirea obligaţiei clientului se asigură prin depunerea unei garanţii legale prevăzută în *Regulamentul de transport pe căile ferate din România*. Prin suma în lei sau valută depusă de expeditor se garantează obligaţia generală pe care şi-a asumat-o prin *antecontract*, acea de a încheia un contract de transport – obligaţie de a face – şi ca obligaţii concrete circumscrise acestei obligaţii generale, *obligaţiile de a folosi* vagonul sau vagoanele puse la dispoziţie, *de a le încărca*, de a *le preda* în termenele convenite, pentru ca transportul să poată pleca cu trenul la ora programată.

Pe plan internaţional, recurgem la definiţia dată de Convenţia Naţiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare de la Hamburg din 1978[12]. Definiţia contractului de transport de mărfuri şi a conosamentului din această convenţie nu lasă nici o îndoială în privinţa caracterului *real* al contractului de transport maritim de mărfuri, legând încheierea acestuia de încărcarea mărfii[13]. Regulile de la Hamburg definesc contractul de transport maritim de mărfuri ca fiind un contract prin care cărăuşul se obligă, contra plăţii unui navlu, să transporte mărfuri pe mare de la un port la altul, iar conosamentul este „un document care face dovada unui contract de transport pe mare şi a preluării sau încărcării mărfii de către cărăuş, prin care cărăuşul se obligă să livreze[14] contra prezentării acestui document"[15].

Rezultă că, din punct de vedere practic, conosamentul se identifică cu contractul de transport maritim de mărfuri[16], care se materializează în conosament, iar acesta din urmă devine principalul mijloc de dovadă a existenţei contractului respectiv[17], totul fiind legat de actul material al remiterii încărcăturii în vederea efectuării transportului. Un argument în plus în această privinţă constituie practica maritimă, potrivit căreia de obicei nu se încheie un contract de transport separat de

---

[12] Convenţia de la Hamburg 1978 (denumită, uzual, „Regulile de la Hamburg"), ratificată şi de România prin Decretul nr. 343/28.05.1981.

[13] A se vedea O. Căpăţână, Gh. Stancu, *Dreptul transporturilor. Partea generală*, Bucureşti, Edit. Lumina Lex, 2000, p. 54-56; Stefan Sipos, *Dreptul transporturilor*, vol. I, Cluj-Napoca, Editura Risoprint, 1999, p. 31-32. În acest mod, contractul de transport maritim de mărfuri s-a aliniat ansamblului contractelor de transport de mărfuri, care – în mod constant – au fost considerate de literatura de specialitate *contracte reale*.

[14] Prin livrare se înţelege obligaţia de predare a mărfii cărăuşului la destinaţie, destinatarului contractual.

[15] Conosamentul încorporează contractul de transport naval de mărfuri, dar cele două nu trebuie confundate, pentru că obiectul contractului de transport (indiferent de ce fel) este serviciul – translocarea mărfii –, iar obiectul conosamentului este marfa preluată, mai ales în calitatea sa de titlu reprezentativ.

[16] Pentru opinie contrară, a se vedea Gh. Caraiani, *Transport maritim*, Bucureşti, Edit. Lumina Lex, 1998, p. 288-289.

[17] Nu se exclude (nefiind interzisă, în mod expres, de *Regulile de la Hamburg*) dovedirea existenţei contractului de transport prin orice mijloace de probaţiune, admise în materie comercială, care, în dreptul român, sunt prevăzute în articolul 46 din *Codul Comercial*.

conosament. Așa fiind, înaintea emiterii conosamentului **nu există nici o obligație contractuală de a transporta marfa**, neexistând nici contractul de transport maritim de mărfuri. Faptul că, potrivit articolului 15(2) din *Regulile de la Hamburg*, comandantul navei are obligația de a emite conosamentul numai *după încărcarea mărfii pe navă* atestă indubitabil caracterul real al contractului de transport.

Un alt argument în privința caracterului real al contractului de transport maritim este faptul că *Regulile de la Hamburg* fac distincție între noțiunile de *predare-primire* și de *încărcare*. Aceasta, deoarece în cazul transportului de linie cărăușul are obligația de încărcare, iar expeditorul-încărcătorul numai acea de a predea mărfurile cărăușului spre încărcare. Aceste două momente – predare și încărcare – sunt marcate prin emiterea a două conosamente diferite, unul la predarea mărfurilor spre transport, care este dovada unui *antecontract de transport* (asemănător celui existent în transportul feroviar de mărfuri), și altul la încărcarea acestora în navă cu mențiunea „îmbarcat", și care este dovada *contractului de transport* valabil încheiat. Cu alte cuvinte, până la încărcarea efectivă a mărfii pe navă, contractul de transport naval nu se naște în mod valabil, ceea ce dovedește caracterul real al contractului de transport. Prin conosamentul emis la predarea mărfurilor (potrivit articolului 14 din *Regulile de la Hamburg*) cărăușul își asumă obligația de a emite un conosament cu mențiunea „îmbarcat" la încărcarea efectivă a mărfurilor, adică își asumă o obligație de „a face", concretizată în încheierea contractului de transport. *Regulile de la Hamburg* prevăd în articolul 15(2) obligația cărăușului de a emite un al doilea conosament, cu mențiunea „îmbarcat", **după** ce mărfurile **au fost încărcate**.

5. Datorită caracterului real al contractului de transport de mărfuri, destinatarul – deși nu participă la încheierea contractului – dobândește drepturi și obligații proprii *din acest contract*. Marfa este predată de expeditor cărăușului *în scopul deplasării și eliberării acesteia destinatarului*. Astfel, încă *din momentul încheierii contractului*, destinatarul dobândește dreptul și obligația de a prim marfa de la cărăuș. În acest sens, *Regulamentul de transport pe căile ferate din România* prevede că transportatorul „avizează pe destinatar despre sosirea și punerea la dispoziție a expedițiilor pentru descărcare" (art. 74.1) și este obligat „să elibereze marfa în stația de destinație contra semnăturii de primire" (art. 74.2), pe care destinatarul o aplică pe scrisoarea de trăsură, în care se materializează contractul de transport al mărfurilor. În mod corelativ, după sosirea mărfii în stația de destinație, destinatarul este îndreptățit să ceară căii ferate „să-i remită scrisoarea de trăsură și să-i elibereze marfa" (art. 74.5), respectiv este obligat *„să descarce complet mijloacele de transport"* (art. 74.6, subl.ns – Șt.S., G.M.).

Așa cum s-a subliniat în literatura de specialitate[18], destinatarul dobândește drepturile sale, respectiv i se nasc obligațiile încă în momentul încheierii

[18] În acest sens, a se vedea E. Kovács, *Dreptul transporturilor*, Cluj-Napoca, Universitatea „Babeș-Bolyai" 1982, p. 53-55.

contractului de transport, prin remiterea mărfii de expeditor cărăuşului, voinţa expeditorului fiind aceea de a i se preda marfa destinatarului, care coincide cu voinţa cărăuşului. Specificul acestor drepturi şi obligaţii constă însă în aceea că destinatarul deşi le dobândeşte prin formarea acordului de voinţă între expeditor şi cărăuş (marcată de remiterea mărfii de expeditor cărăuşului), el nu le poate executa efectiv, decât din momentul sosirii mărfii la destinaţie[19]. Aşadar, *drepturile şi obligaţiile destinatarului sunt de natură contractuală*, izvorăsc din contractul încheiat de expeditor şi cărăuş, dar în momentul încheierii contractului sunt potenţiale, devenind efective în momentul sosirii mărfii la destinaţie.

6. În concluzie, destinatarul are o poziţie juridică specifică: el nu este străin în contractul de transport, nu se situează în afara acestuia, deşi nu este parte semnatară a lui.

În consecinţă, efectele contractului de transport de mărfuri se produc şi asupra destinatarului, nu numai asupra părţilor semnatare (expeditor şi cărăuş). Este motivul pentru care s-a statuat ferm şi constant în practica jurisdicţională că destinatarul nu poate refuza, valabil, preluarea mărfii de la cărăuş, numai pe motivul că aceasta nu s-a obligat, prin semnătură pe contractul de transport, la preluare, fiind, deci, străin de acest contract[20].

Rezultă, deci, că contractul de transport de mărfuri este eminamente un contract sinalagmatic şi real, tocmai datorită existenţei destinatarului. Lui trebuie eliberată marfa şi din această cauză se încheie contractul prin remiterea materială a mărfii de expeditor cărăuşului şi tocmai el este care determină calitatea de părţi contractante a expeditorului şi cărăuşului.

---

[19] Potrivit art. 88.5.2 din *Regulamentul de transport pe căile ferate din România*, destinatarul îşi poate exercita drepturile, *„care derivă din contractul de transport"* (subl. ns. – Şt.S., G.M.), din momentul în care a primit scrisoarea de trăsură (contractul de transport) şi expeditorul nu mai are dreptul să modifice contractul de transport, prin indicarea unui alt destinatar. Or, acestea se realizează în momentul sosirii mărfii în staţia de destinaţie, indicată în contractul de transport, la încheierea acestuia.

[20] Vezi practica jurisdicţională invocată de F. Făinişi, *Dreptul transporturilor*, Bucureşti, Edit. Fundaţiei „România de Mâine", 2000, p. 143-145.