

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

Ștefan Sipos

Institutul de Istorie „George Bariț” din Cluj-Napoca

Gabriella Menyhárt

Universitatea „Babeș-Bolyai” 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 cărașul 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 juridic¹ – contractul de transport de mărfuri produce efecte numai față de cei între care acesta a intervenit, deci între expeditor și căraș, 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.

beneficiarul transportului care face obiectul contractului, motiv pentru care el – ca și expeditorul – este **client** al cărașului public. Această calitate i-a fost confirmată și pe plan normativ, concret în *Regulamentul de transport pe căile ferate din România*², care include în sfera noțiunii de „client” pe expeditor și pe destinatar ca parte în contract³.

Drept urmare, prin semnarea contractului de transport de mărfuri, cărașul își asumă obligațiile față de **clientela sa**, deci deopotrivă față de expeditor (cu care, efectiv, încheie contractul) și, implicit, față de destinatar. Acest fapt rezultă din obligația contractuală a cărașului **de a preda marfa destinatarului** indicat de expeditor, tocmai în acesta constând rezultatul care este **de esența contractului de transport de mărfuri**. În mod corelativ, destinatarul – în baza contractului de transport de mărfuri – dobândește dreptul de a prelua marfa, expediată pe adresa sa, de la căraș. Mai mult, destinatarul are un **drept de acțiune împotriva cărașului**, pe care îl poate exercita în nume propriu în cazul în care predarea mărfii îi este refuzată de căraș sau marfa a fost pierdută, ori avariata în cursul transportului, el fiind considerat parte contractantă prejudiciată. De aceea, destinatarul este îndreptățit (ca și expeditorul) să formuleze și să depună reclamația administrativă la căraș, după care – în caz de nesoluționare a acesteia sau de răspuns negativ – să se adreseze justiției⁴. Iar dreptul la acțiune este „împărțit între expeditor și destinatar, în sensul că fiecare își poate valorifica pretențiile în mod distinct față de căraș”⁵. Aceasta înseamnă și faptul că, efectiv, cărașul întotdeauna este în raport juridic numai cu un singur subiect de drept: până la sosirea mărfii la destinație cu expeditorul, iar din acest moment (sau al primirii documentelor de transport fără marfă) cu destinatarul. Prin urmare, și sub acest aspect, contractul de transport de mărfuri poate fi considerat ca având caracter bilateral.

Că destinatarul nu este un simplu terț, rezultă și din împrejurarea că, la rândul său, și cărașul se poate îndrepta cu pretenții **izvorâte din contractul de transport** împotriva destinatarului, dacă acesta nu își îndeplinește obligația de preluare a mărfii expediate la adresa sa⁶ sau obligația (stipulată în contractul de transport) de a achita, după caz, taxa de transport⁷.

² Aprobabil prin Ordonanța Guvernului nr. 41/1997, „M.Of. al României”, Partea I, nr. 220/1997.

³ Anexa la *Regulamentul de transport pe căile ferate din România*, definiția termenului de „client”.

⁴ Art. 87.4 din *Regulamentul de transport pe căile ferate din România* nu face nici o deosebire între expeditor și destinatar, considerându-i, deopotrivă, părți îndreptățite să-și valorifice pretențiile față de căraș, prin reclamație 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 și existența obligației prealabile de a prelua transportul de la căraș.

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

3. Fără îndoială, poziția destinatarului în contractul de transport este una specifică și nu obișnuită, 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 „forțarea” – destinatarului din contractul de transport de mărfuri în poziția beneficiarului din instituția de drept comun a stipulației pentru altul. Această încercare este de la început discutabilă, deoarece poziția destinatarului este determinată de specificul contractului de transport de mărfuri, de faptul că acesta este un contract cu o configurație autonomă⁸, cu un regim juridic special și propriu, care nu se conformează întrutotul dreptului comun. Din această cauză, în locul forțării unei soluții artificiale, pe baza dreptului comun, trebuie îndreptată atenția spre soluția pe care o poate oferi dreptul special al transporturilor.

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

Din definiția dată contractului de transport de mărfuri de către Codul comercial român⁹ nu reiese cu certitudine caracterul real al acestui contract, definiție care nu mai corespunde realității faptice și juridice din zilele noastre¹⁰. 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 dispoziția expeditorului și predarea vagonului încărcat de expeditor în termenele convenite cu calea ferată, între părți există doar un *antecontract*¹¹, materializat în comanda de vagoane făcută de expeditor și acceptată de căraș. Părțile viitorului contract de transport convin asupra termenelor de predare a vagonului încărcat pentru ca transportul să poată pleca cu trenul la ora programată, asupra obligației de a garanta îndrumarea expediției cu trenul cerut, asupra obligației expeditorului de a plăti tarif orar de utilizare pentru mijloacele de transport care compun expediția până la următorul

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

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

¹⁰ Definiția dată de *Codul comercial român* include în obiectul contractului de transport și expediția – cărașul fiind și persoana care face să se transporte – or expediția 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 garanției bănești, cu specială privire asupra garanției cerute în transporturile de mărfuri pe căile ferate*, „Drept Comercial”, nr. 5/1998; O. Manolache, *Dreptul transportului*, București, Edit. All Beck, 2001, p. 35-37.

tren, dacă expediția nu a plecat din vina expeditorului cu trenul convenit, asupra dreptului clientului de despăgubiri în cazul în care expediția nu a plecat din cauza căii ferate. Îndeplinirea obligației clientului se asigură prin depunerea unei garanții legale prevăzută în *Regulamentul de transport pe căile ferate din România*. Prin suma în lei sau valută depusă de expeditor se garantează obligația generală pe care și-a asumat-o prin *antecontract*, aceea de a încheia un contract de transport – obligație de a face – și ca obligații concrete circumscrise acestei obligații generale, *obligațiile de a folosi vagonul sau vagoanele puse la dispoziție, de a le încărca, de a le preda* în termenele convenite, pentru ca transportul să poată pleca cu trenul la ora programată.

Pe plan internațional, recurgem la definiția dată de Convenția Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare de la Hamburg din 1978¹². Definiția contractului de transport de mărfuri și a conosamentului din această convenție nu lasă nici o îndoială în privința caracterului *real* al contractului de transport maritim de mărfuri, legând încheierea acestuia de încărcarea mărfii¹³. Regulile de la Hamburg definesc contractul de transport maritim de mărfuri ca fiind un contract prin care căraușul se obligă, contra plății 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 și a preluării sau încărcării mărfii de către cărauș, prin care căraușul 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 mărfuri¹⁶, care se materializează în conosament, iar acesta din urmă devine principalul mijloc de dovadă a existenței contractului respectiv¹⁷, totul fiind legat de actul material al remiterii încărcăturii în vederea efectuării transportului. Un argument în plus în această privință constituie practica maritimă, potrivit căreia de obicei nu se încheie un contract de transport separat de

¹² Convenția de la Hamburg 1978 (denumită, uzual, „Regulile de la Hamburg”), ratificată și de România prin Decretul nr. 343/28.05.1981.

¹³ A se vedea O. Căpățână, Gh. Stancu, *Dreptul transporturilor. Partea generală*, București, 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 înțelege obligația de predare a mărfii căraușului la destinație, 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*, București, Edit. Lumina Lex, 1998, p. 288-289.

¹⁷ Nu se exclude (nefiind interzisă, în mod expres, de *Regulile de la Hamburg*) dovedirea existenței contractului de transport prin orice mijloace de probațiune, 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 cărașul are obligația de încărcare, iar expeditorul-încărcătorul numai cea de a predea mărfurile cărașului 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*) cărașul 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 cărașului 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 cărașului *în scopul deplasării și eliberării acesteia destinatarului*. Astfel, încă *din momentul încheierii contractului*, destinatarul dobândește dreptul și obligația de a primi marfa de la căraș. 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 specialitate¹⁸, 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 cărașului, voința expeditorului fiind aceea de a i se preda marfa destinatarului, care coincide cu voința cărașului. Specificul acestor drepturi și obligații constă însă în aceea că destinatarul deși le dobândește prin formarea acordului de voință între expeditor și căraș (marcată de remiterea mărfii de expeditor cărașului), el nu le poate executa efectiv, decât din momentul sosirii mărfii la destinație¹⁹. Așadar, *drepturile și obligațiile destinatarului sunt de natură contractuală*, izvorăsc' din contractul încheiat de expeditor și căraș, dar în momentul încheierii contractului sunt potențiale, devenind efective în momentul sosirii mărfii la destinație.

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

În consecință, efectele contractului de transport de mărfuri se produc și asupra destinatarului, nu numai asupra părților semnatare (expeditor și căraș). Este motivul pentru care s-a statuat ferm și constant în practica jurisdicțională că destinatarul nu poate refuza, valabil, preluarea mărfii de la căraș, numai pe motivul că aceasta nu s-a obligat, prin semnătură pe contractul de transport, la preluare, fiind, deci, străin de acest contract²⁰.

Rezultă, deci, că contractul de transport de mărfuri este eminentamente un contract sinalagmatic și real, tocmai datorită existenței destinatarului. Lui trebuie eliberată marfa și din această cauză se încheie contractul prin remiterea materială a mărfii de expeditor cărașului și tocmai el este care determină calitatea de părți contractante a expeditorului și cărașului.

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

²⁰ Vezi practica jurisdicțională invocată de F. Făiniș, *Dreptul transporturilor*, București, Edit. Fundației „România de Măine”, 2000, p. 143-145.