

L'AUTONOMIE DU CONTRAT DE TRANSPORT

Maître de conférences Ana CĂLIN
Université "Danubius" de Galati

Rezumat: *Autonomia contractului de transport s-a format în timp având la bază prea puține elemente de legislație. Practica a fost aceea care, din nevoia de deplasare a mărfurilor și persoanelor, a conturat elementele care stau la baza contractului de transport. S-a opinat că este un contract civil ori comercial, care se distinge după calitatea de comerciant sau necomerciant a cărăușului. Elementul esențial care îl distinge de alte contracte constă în aceea că, de regulă, în derularea unui contract de transport intervin trei persoane și anume: expeditorul, cărăușul și destinatarul.*

Natura juridică și autonomia contractului de transport rezultă din faptul că este un contract real, consensual, are un conținut economic sub diferite modalități, părțile din contractul de transport trebuie să înțeleagă condițiile generale privind capacitatea de a controla consimțământul exprimat în mod valabil, are un obiect determinat, caracter licit și moral și formă prevăzută de lege. Este un contract comutativ. Contractul de transport se încheie în formă scrisă. Asupra evoluției și statorniciei autonomiei contractului de transport au făcut cercetări E. Cristoforeanu, Constantin Stătescu, Cezare Vivante etc. Împărtășesc opiniile exprimate de aceste distinse personalități, cu privire la definirea contractului de transport ca un contract autonom, chiar dacă a împrumutat elemente din dreptul civil și din dreptul comercial.

Cuvinte-cheie: *autonomie, expeditor, cărăuș, destinatar, economic*

Abstract: *The autonomy of the transport contract was developed over time having as basis few elements of legislation. Practice was the one that, in need of moving goods and persons, outlined the elements that are the basis of the transport contract. It was said that it is a civil or a commercial contract, which is distinguished by the quality of trader or non-trader of the carter. The essential element that distinguishes it from other contracts is that during the execution of the transport contract there are involved three persons, namely: the consignor, the carter and the consignee.*

The legal form and the autonomy of the transport contract result from the fact that there is a real and a consensual contract, that has an economic

content in different ways; the parties of the transport contract must understand that the general conditions on the ability to control the consent lawfully expressed, has a determined object, licit and moral feature and the form required by law. It is a commutative contract. The transport contract is concluded in written form. E. Cristoforeanu, Constantin Stătescu, Cezare Vivante investigated about the autonomy's development and stability of the transport contract. Such distinguished personalities expressed their opinions regarding the definition of transport contract as an autonomous contract, even though it borrowed elements of civil law and commercial law.

Keywords: *autonomy, the consignor, carter, the consignee, economy*

La notion de Contrat dans le droit des transports, a été définie comme l'action de déplacement de biens, bagages et voyageurs, ayant pour base le développement et le perfectionnement en fonction des conditions socio-économiques et, pour élément principal, la diversification et la rapidité qui favorisaient graduellement le progrès dans le cadre de la société et, par là, à permettre la réalisation et l'exécution de contrats réels, ce qui supposait la simple remise de la chose et, s'entend, le prix à payer. Dans le même contexte, peuvent être considérés les contrats consensuels, puisqu'ils se réalisaient par le simple accord de volonté des parties, étant créé également le cadre législatif nécessaire.⁸¹

Au fur et à mesure du développement de la relation économique, la différence entre l'objet et le domaine d'application des normes du droit civil se concrétise par rapport à celui commercial.⁸² La manifestation de l'autonomie du droit civil à l'égard de celui commercial a rendu possible et a développé le voiturage en ce qui concerne les moyens nécessaires de déplacement non seulement des marchandises, mais aussi de la prestation de services.

Des éléments de la notion du Contrat de transport se retrouvent dans le Code civil, art. 1470, d'où il résulte qu'il y a trois sortes de locations des travaux:

1. Celle par laquelle les personnes s'obligent à mettre leurs travaux au service des autres, ex.: selon les prévisions de l'art. 64(1) du Code du Travail, l'embauchage se réalise par la conclusion d'un contrat individuel de travail, rédigé par écrit, lequel comprendra des clauses concernant l'obligation de la personne embauchée de s'acquitter de ses tâches, dans le respect de l'ordre et de la discipline, des lois, le devoir de l'unité d'assurer des conditions adéquates pour le bon déroulement de l'activité, de rémunérer eu égard au travail fourni et d'accorder les autres droits, ainsi que d'autres clauses établies par les parties.

⁸¹ Hanga, Vladimir, *Responsabilitatea contractuală în dreptul roman*, București, Editura Academiei, pp. 101-107.

⁸² *** *Istoria dreptului românesc*, vol. II, București, Editura Academiei, 1984, pp. 301-307.

Dans la littérature de spécialité, l'activité de prestation d'un travail par une personne est considérée comme une location du travail.⁸³

2. Celle des voituriers et des capitaines de navires, qui se chargent du transport des personnes ou des choses. De cette sommaire stipulation du Code civil, sont nées les obligations prévues au XII-e titre du Code Commercial, qui est dénommé «Du Contrat de Transport», dont la définition est la suivante: «*Le Contrat de Transport a lieu entre l'expéditeur, ou celui qui assigne la tâche pour le transport d'une chose et l'entrepreneur, qui s'oblige à s'en acquitter en son propre nom ou sur le compte d'un autre ou entre l'un d'eux et le voiturier qui se le donne pour tâche*», art. 413, alin. 1, Code commercial.

Le contenu de cette définition comprend des éléments importants du Contrat de transport, en ce sens que:

- il se conclut entre l'expéditeur ou celui qui assigne la tâche pour le transport d'une chose, donc l'expéditeur est partie à un contrat;
- l'entrepreneur s'oblige à s'en acquitter en son propre nom ou sur le compte d'un autre (dans l'intérêt d'un autre);
- ou entre l'un d'eux et le voiturier qui se le donne pour tâche.

Dans l'alin. 2, art. 413 du Code commercial, il est stipulé: «*on appelle voiturier la personne qui se charge et prend sur soi pour transporter, de quelque façon que ce soit, ou de faire transporter un objet quelconque*». De tels textes ont été appliqués lors de l'entrée en vigueur du Code civil (le 1^{er} décembre 1865) et du Code commercial (le 1^{er} septembre 1877) et, avec les modifications survenues, ils ont formé le cadre juridique général, constituant les sources du droit pour d'autres normes juridiques.

Par suite des transformations économiques, sociales, politiques, le droit des transports s'est organisé en discipline autonome, ce qui a fait que les éléments se trouvant à la base de la notion de contrat de transport soient formulés dans certains actes normatifs internes ou internationaux, ou, dans l'opinion de la doctrine juridique, ayant essentiellement les mêmes éléments, nuancés selon le moment de leur élaboration également.

Dans la Convention de Budapest concernant le contrat de transport sur les voies navigables intérieures, signée le 22 juin 2001, il est montré qu'un transportateur s'engage, contre le prix d'un fret, à transporter les marchandises sur les voies navigables intérieures. C'est une définition sommaire, qui amène la discussion sur l'une des modalités de transport sur les voies navigables intérieures, parce que, principalement, la littérature de spécialité s'est toujours occupée et a en vue, à présent aussi, les éléments du contrat de transport maritime. En considération de cela et pour argumenter que le droit des transports s'est affirmé comme discipline en soi, le contrat de transport a joui d'une autonomie propre, même s'il met à profit certaines sources du droit civile et du droit commercial.

⁸³ Hamangiu, C. (coord.), *Tratat de drept civil român*, vol. II, București, Editura Națională S. Ciornei, 1928, p. 602.

Dans l'art. 1(2) de la Loi no. 129/1996, modifiée, concernant le transport sur la voie ferrée roumaine, publié sur le *Journal Officiel* no. 268 du 30 octobre 1996, l'on stipule: «*les transports publics ferroviaires de voyageurs, bagages, marchandises et d'autres biens, s'effectuent sur la base d'un contrat de transport*» et, relativement à la modalité de réalisation, il est stipulé: «*le contrat de transport prend fin et s'exécute conformément aux stipulations du Code commercial, du Règlement de transport des Chemins de Fer Roumains et des conventions internationales auxquelles la Roumanie est partie*» (point 3).

Du point 3, il résulte que, dans la matière du Contrat de transport, toutes les fois qu'une loi nationale ne satisfait pas intégralement aux prétentions des parties, celles-ci seront corroborées avec les stipulations du Code commercial et du Code civil.

A l'art. 1(1, 3), il est stipulé: «*Les transports publics ferroviaires sont conclus à base de contrats. Dans le trafic interne, le contrat de transport est conclu et mis à exécution conformément aux stipulations du Règlement de transport sur la voie ferrée et des réglementations en vigueur, mais aussi le fait que, pour le trafic international de marchandises, l'on tient compte des accords, conventions et ententes auxquels la Roumanie est partie*».

Des éléments de la notion de contrat de transport des marchandises se détachent d'autres stipulations du Règlement aussi, en ce sens que, en qualité d'opérateur, la voie ferrée exige que soient remplies les conditions suivantes (conformément à l'art. 54):

- l'expéditeur se conforme aux règlements et aux tarifs établis;
- le transport est possible avec le personnel et les moyens ordinaires;
- le transport n'est pas empêché par les circonstances que la voie ferrée ne peut éviter, lesquelles ne dépendent pas d'elle afin d'être annulées.⁸⁴

Sur la formation du contrat de transport sur la voie ferrée, sont stipulées d'autres conditions restrictives aussi, en ce sens qu'elle n'est pas obligée de recevoir les marchandises pour le chargement, transbordement ou déchargement; sont nécessaires des moyens spéciaux, excepté les cas où les stations auxquelles on demande de telles opérations, disposent des moyens nécessaires.

Là-dessus, selon la pratique arbitrale, l'expéditeur a l'obligation de vérifier, avant de procéder au chargement, si les moyens de transport mis à sa disposition par les voituriers, correspondent à effectuer en de bonnes conditions, le transport, afin d'éviter l'altération, la dégradation, l'écoulement et la perte des marchandises qui doivent être transportées. Il incombe au transportateur l'obligation,

⁸⁴ *Revista Română de Drept*, nr. 3/1981 (la Décision PAS no. 1564/30.06.1980), en ce sens que: «*dans la situation de l'établissement du prix dans la condition franco station 'expédition, les frais de transport des produits jusqu'au bénéficiaire sont supportés par ce dernier. Ces frais ne peuvent être imputés, si les produits ne sont pas correspondants au colis*».

dans l'éventualité où ces conditions ne sont pas remplies, d'en faire part en temps voulu au voiturier. La pratique arbitrale a constamment retenu que la responsabilité du voiturier peut être engagée au seul cas où, nonobstant sa mise au courant de ce que les moyens de transport ne correspondent pas, il les a gardés quand même. Dans le même contexte de la responsabilité des parties, les instances ont opiné qu'il faut distinguer entre les vices apparents du moyen de transport et les vices secrets de celui-ci. Dans le cas où le voiturier met à disposition un moyen de transport convenable/adéquat, ayant les défauts qu'on n'a pu saisir avant le chargement, il est tenu responsable pour les préjudices causés à l'expéditeur par l'écoulement, l'altération ou la dégradation de la marchandise remise au transport. L'établissement de la responsabilité des parties résulte aussi de l'obligation de l'expéditeur de vérifier le moyen de transport mis à sa disposition par le voiturier, sans exclusion, pour autant, l'obligation du voiturier d'offrir à l'expéditeur les moyens de transport aptes pour le transport des marchandises à destination en conditions normales, les deux obligations ayant le même but, l'utilisation rationnelle des moyens de transport.⁸⁵

Sur la responsabilité des parties porte également la Décision PAS no. 2674 du 10 septembre 1977, publiée sur la «Revue Roumaine de Droit», no. 11/ 1977, où l'on en conclut à ce que «*La fixation des préfabriqués dans les wagons, étant garantie par l'expéditeur, qui a loué les wagons justement pour les équiper des installations de fixation /arrimage conformes à la marchandise respective, ce qui implique aussi l'obligation du maintien de leur bon fonctionnement, fait qu'il n'existe plus de raison pour engager la responsabilité des Chemins de fer quant à l'avarie de la marchandise à cause du fonctionnement inadéquat des installations respectives.*»

Les Chemins de fer ne sont obligés de recevoir que les marchandises dont le transport peut se faire sans tarder.

Le Code civil roumain, à l'art. 1470, pnt. 2, porte sur les voituriers. L'un de ces voituriers est le transportateur aérien, qui, selon les stipulations de l'art. 45 et suiv. du Code aérien (l'Ordonnance no. 29 du 22 août 1997, publiée sur le *Journal Officiel* no. 208 du 26 août 1997) relativement aux éléments qui peuvent être inclus dans la notion du contrat de transport, ceux-ci sont énoncés comme suit: «*Les transports aériens publics sont les transports de passagers, bagages, marchandises et poste, exécutés sur des bases commerciales, par les opérateurs aériens, qui possèdent un Certificat d'opérateur aérien et licence de transport aérien pour les courses régulières et irrégulières.*» Les transports aériens internationaux de passagers, bagages, marchandises et postes sont sujets aux conventions internationales dans le domaine des transports aériens, auxquelles la Roumanie est partie.

Du vaste contenu du texte mentionné, il résulte certains aspects qui, naturellement, doivent constituer ces éléments qui pourraient définir le contrat de

⁸⁵ *Revista Română de Drept*, nr. 6 /1980, pp. 66-67.

transport. Cependant, à l'art. 46, le législateur a stipulé que *«les transports aériens publics s'exécutent sur la base d'un contrat conclu entre l'opérateur aérien et le passager, ou l'expéditeur de marchandises et/ou de poste, comme par le fait que, dans le contrat de transport aérien, l'opérateur aérien s'oblige à mener, par la voie des airs, à (bonne) destination les passagers, le bagage, la marchandise et/ou la poste, et le bénéficiaire, de payer le prix du transport»*.

Par similitude avec les réglementations relatives au transport sur la voie ferrée et sur la voie des airs, il faut observer un fait essentiel, se trouvant à la base de la notion de transport, à savoir, que c'est un contrat commercial. En ce sens, dans l'article 46 de l'Ordonnance 42/1997, relative à la navigation civile, au chapitre IV, l'on stipule que le transport s'effectue à base de contrat commercial:

- le transport de marchandises et voyageurs pour les bénéficiaires internes et externes;
- les navires peuvent être utilisés pour la pêche, les constructions hydrotechniques, les recherches d'exploration des ressources marines, du fond de la mer ou du sous-sol de celle-ci;
- pour des activités auxiliaires de remorquage, opérations d'entretien des voies de communication par eau;
- le pilotage, le remorquage des navires, le sauvetage, la dépollution et d'autres services.

Le Contrat de transport est formé comme un contrat commercial, comme il résulte de l'art. 9 de l'Ordonnance no. 44/1997 relativement aux transports routiers, qui définit plus complètement les modalités de réalisation de telles opérations, en ce sens que: *«Le transport routier public s'effectue à base de contrat, moyennant finances, par un agent économique, titulaire de la licence, ayant pour objet d'activité le transport, qui détient en propriété ou à bail, véhicules routiers, indépendamment de leur capacité de transport»*.

3. De cet exposé, il résulte que l'activité de transport pour toutes les modalités d'exécution, a ses propres sources, comme suit:

- la location à laquelle réfère le pnt. 3 de l'art. 1470 du Code civil, trouve son application dans les stipulations de l'art. 77, alin. 3 de la Loi no. 105/1992, relative aux rapports de droit international privé, selon lequel: *«Le contrat relatif à un droit immobilier ou un droit d'utilisation temporaire sur un immeuble, a les rapports les plus étroits avec la loi de l'Etat où il se trouve situé»*;

- à l'art. 78, alin. 1, lettre *h* de la même Loi, il est prévu que *«la prestation de la poste qui, en raison d'un contrat de louage ou d'autres similaires, met à la disposition d'une personne, pour une période déterminée, l'utilisation d'un bien»*, s'avère être une prestation caractéristique

Dans la section VI de la Loi no. 105/1992, portant sur d'autres (types de) contrats, à défaut de la loi adéquate, il est stipulé qu'on l'appliquera:

- a. dans les contrats d'exécution de travaux, au siège de l'entrepreneur;
- b. dans les contrats de transport et d'expédition et d'autres similaires, la loi du siège du transportateur ou de l'expéditeur;
- c. porte sur les contrats bancaires;
- d. dans les contrats d'assurance contres risques, la loi du siège de l'assureur; cette loi s'applique également à la cession ou au gage de la police;
- e. les contrats de dépôt, la loi du siège du dépositaire, etc.

Le contenu du contrat de transport peut être défini, si l'on fait entrer en ligne de compte les éléments caractéristiques des lois énoncées, lesquelles, par généralisation, pourraient offrir un cadre orientatif pour les opérateurs de transport.

Dans ces conditions, le fonds législatif, dont les sources se retrouvent dans le Code civil et le Code commercial, constituera toujours un modèle de référence dans l'analyse et la définition du contrat de transport.

A remarquer aussi que, dans le projet de loi visant la modification du Code civil, du Code de Procédure pénale, de la Loi du Cadastre et de la Publicité immobilière, ainsi que d'autres actes normatifs connexes, publiés sur la Revue «Juridica» no. 11-12/2000, l'art. 1470 de l'actuel Code Civil relatif à la location des choses, ne se retrouve plus.

Les opinions de la littérature de spécialité quant à la définition du contrat de transport, sa manière de se former et d'exécuter a déterminé les auteurs, dans leurs mises en examen, à retenir, sur la multitude d'aspects, deux considérations plus importantes:

- le contrat de transport est un contrat commercial;
- le contrat de transport est un contrat autonome.

Au sujet de la définition du contrat de transport, E. Cristoforeanu analyse les aspects suivants:

- la détermination du caractère civil ou commercial du contrat de transport, qui peut se distinguer d'après la qualité de commerçant ou de non-commerçant du voiturier ou de l'expéditeur, ce qui entraîne la compétence de solution des litiges qui naissent par l'inexécution des obligations stipulées dans de tels contrats;

- à propos du caractère juridique des transports occasionnels, l'auteur montre que «*les transports effectués par une personne accidentellement, ne constituent pas des actes objectifs de commerce*». Le caractère commercial est déterminé par le fait que les transports doivent être faits d'une manière spécifique, en ce sens que la personne physique ou juridique doit disposer d'une organisation quelconque de moyens de transport;

- la nature contractuelle des conventions sur les transports se déduit du fait que, en règle générale, ces compagnies qui fournissent des services d'utilité publique, se dirigent d'après certaines normes réglementaires et des tarifs fixes, approuvés préalablement par l'autorité en droit, dans le cadre desquelles les expéditeurs sont tenus de contracter avec ces voituriers;

- la stipulation pour l'autre, laquelle peut être incluse dans le contrat de transport, réside en cela que, à l'ordinaire, dans un contrat de transport, il figure deux personnes, individualisées dans la personne de l'expéditeur et du voiturier;

- l'exception de cette règle se concrétise par cela que l'expéditeur et le voiturier peuvent passer le contrat en faveur d'une autre personne, laquelle est le destinataire et, du moment que le contrat a été conclu en sa faveur, il lui incombe des obligations propres, à savoir de reprendre la marchandise arrivée à destination, d'agir contre le voiturier en cas de retard, avarie, perte;

- l'auteur soutient que, en fait, le contrat de transport contient une location de services, tout à fait spécifique par la sorte même de prestation du voiturier, consistant en le déplacement d'une chose, ce qui la distingue de tous les autres services connus, et il en conclut à cela que, dans tout transport, on trouve des éléments de location de services, à savoir: «a) une prestation et b) la rémunération du service fourni.»

- «*le contrat de transport n'est pas un contrat réel*» soutient l'auteur, c'est pourquoi il avance comme arguments la conclusion d'un contrat et la remise effective des travaux, en comparaison d'autres opinions qui considèrent qu'il y aurait une fusion de la location de services avec celle du dépôt de biens, puisqu'un contrat de transport se parfait au moment où les parties conviennent de toutes les clauses principales, en ce sens que: «*indépendamment si, en même temps que la conclusion de la convention sur le transport, a eu lieu ou non la remise de la chose à transporter, le voiturier assume, dès ce moment, la charge de transporter*».

L'auteur se réfère aussi à l'**autonomie** du contrat de transport, les personnes qui figurent dans un tel contrat: l'expéditeur, le voiturier, le commissionnaire de transports, le destinataire, la capacité des parties, l'objet de la prestation.

Cesare Vivante, dans son ouvrage: «**Principes de droit commercial**», en analysant le contrat de transport sur la voie ferrée, sans le définir pour autant, (dé-)montre qu'il est passé entre celui qui s'oblige à transporter des marchandises, des personnes ou des nouvelles/infos d'un endroit à l'autre, et celui qui offre un certain prix pour ce service, avec cela que, dans le déroulement d'un contrat sur la voie ferrée, il intervient, d'habitude, trois personnes: l'expéditeur, l'expéditeur dans l'expression usuelle moderne, le voiturier et le destinataire. En ce qui concerne l'activité de navigation, il montre que celle-ci a pour objet la réglementation des rapports juridiques nés de l'exercice de la navigation, soit qu'elle est pratiquée dans un but spéculatif (on entend par là, un but commercial), soit qu'elle est faite par plaisir, pour information, instruction, découverte, etc.

Parmi les auteurs roumains qui ont élaboré des concepts relatifs au droit des transports, portant surtout sur le contrat de transport, nous citons le professeur

Constantin Stătescu⁸⁶ qui, en définissant les caractères juridiques, apporte des arguments à l'appui de l'idée que ce contrat en est un d'autonome.

Dans son ouvrage *Dreptul transporturilor*, le professeur Petru V. Pătrașcanu⁸⁷ opine qu'à la base du contrat de transport, dans le but de sa définition, on doit analyser certains traits communs et d'autres spécifiques, en ce sens que:

- pour toutes les catégories de transport eues en vue, grâce à la manière dont elle se forme et se réalise, l'institution du contrat de transport est unitaire;

- par le contrat de transport, le voiturier se charge d'envoyer certains biens de l'expéditeur, lesquels constituent, au fond, la charge pour laquelle on passe ce contrat, où sont inclus également les autres opérations de transport. En ce qui concerne le transport de personnes, le voiturier assume son obligation de, pour le prix payé, les transporter depuis le point de départ au point d'arrivée.

Dans un recueil d'études, Vasile Stănescu⁸⁸ faisait remarquer, quant au contrat de transport, qu'il se distingue deux aspects essentiels relatifs aux parties qui participent à sa réalisation, d'une part dans le sens que, dans le contrat de transport de biens, il participe, à l'ordinaire, trois parties: le voiturier, l'expéditeur de la charge et le destinataire, que, dans certains contrats, le destinataire peut être l'expéditeur lui-même, et, dans le cas du contrat de transport de personnes, il doit y avoir deux parties: le voiturier et le voyageur. Dans la seconde partie de l'ouvrage, il traite du paiement du prix, ce sans quoi la prestation ne saurait se réaliser.

Le professeur Gh. Filip⁸⁹, dans son cours de *Droit des Transports*, partage l'opinion relative au contrat de transport, donnée par le «Dictionnaire de Droit civil», publié et réédité sous la coordination de MM. M. Costin, M. Muresan, V. Ursa, selon laquelle: «*Le Contrat de transport peut être défini comme ce contrat par lequel un agent économique spécialisé (nommé <unité de transport, transportateur ou voiturier>), «s'oblige, moyennant un prix (la taxe de transport ou le tarif), à transporter jusqu'à destination, dedans un certain délai, les voyageurs ou leurs bagages, ou à transporter, garder et délivrer au destinataire (qui peut être l'expéditeur ou une tierce personne), les marchandises ou les bagages qui lui ont été confiés à cette fin».*

De l'analyse faite par le professeur Octavian Căpățână dans son cours *Le Contrat de transport*⁹⁰, concernant la définition du contrat de transport, il résulte que, pour une telle opération de synthèse, il faut analyser plusieurs éléments, lesquels relèvent, d'une part, des stipulations du Code civil (art. 470, alin.2 (2) et du Code commercial (art. 413, alin.1), mais aussi des actes normatifs applicables, ayant

⁸⁶ Stătescu, Constantin, *Drept civil*, București, Editura Didactică și Pedagogică, 1972, pp. 14-16.

⁸⁷ Pătrașcanu, Petru V., *Dreptul transporturilor*, publié au Centre de Multiplication de l'Université de Bucarest, 1972, pp. 53-55

⁸⁸ Stănescu, Vasile, *Recueil d'études élaboré par le Ministère de la Justice*, sous la dénomination *Principii de drept*, București, Editura Științifică, 1958, pp. 385-387.

⁸⁹ Filip, Gh., *Curs de dreptul transporturilor*, București, Editura Șansa SRL, 1996.

⁹⁰ Căpățână, Octavian, *Contractul de transport*, București, Editura Lumina Lex, 1995, p. 26 et suivantes.

un caractère de généralité, ou pour chaque domaine des transports. L'auteur saisit, dans son exégèse, les particularités et les caractéristiques d'un tel genre de prestations, celui de voiturage. Il résulte que de telles réglementations peuvent constituer des sources, ayant pour but et pour objectif de définir le contrat de transport comme un contrat commercial.

Dans l'ouvrage *Contrats internes et internationaux*, ses coordonnateurs: Dana Bivolaru, Sever Gabriel Bombos et Doru Bejan⁹¹, ont exprimé l'opinion selon laquelle «le contrat de transport est celui par lequel une partie (transportateur, voiturier) s'oblige, moyennant finances, à transporter jusqu'à destination les marchandises ou les bagages qui lui ont été confiés dans ce but».

Dans le cours *Droit des transports*, son auteur Ioan Tonel Ciobanu⁹² lorsqu'il traite de la définition du contrat de transport, affirme que, «selon les réglementations actuelles relatives au transport des marchandises et vu les exigences imposées à toute définition, laquelle doit se caractériser par clarté et concision, en évoquant le genre de proximité et en précisant la différence spécifique, nous allons définir le contrat de transport de marchandises comme étant ce contrat par lequel une partie, en tant que voiturier, s'oblige, moyennant un tarif, à transporter, sous sa garde et dedans un délai établi, certaines quantités de marchandises qu'il s'oblige à délivrer au destinataire indiqué par l'expéditeur».

Les opinions exprimées par les auteurs mentionnés, mais aussi celles des autres, constituent un cumul d'informations pour le domaine du droit des transports, des informations, des idées générales et particulières, mais l'opinion majoritaire est celle qui, essentiellement, additionnerait trois éléments importants ou principaux, à savoir: les parties, le déplacement des biens ou des personnes et le paiement du prix.

C'est dans ce contexte que je me rallie à la dernière opinion, que j'apprécie comme étant plus accessible, tant lors d'une analyse sommaire que de l'une de plus profonde, puisque chaque élément qui la forme, se retrouve exprimé d'une manière ou d'une autre. L'analyse de l'objet du contrat, implicitement le rapport juridique d'obligation entre l'expéditeur et le destinataire, est stipulé expressément dans le document de transport. Une fois à destination, le transportateur doit remplir l'obligation assumée envers l'expéditeur, de remettre la marchandise au destinataire. Avec ce dernier, il n'aura conclu aucun contrat, mais il a assumé l'obligation de remise des biens dès le moment où il passa ce contrat de transport. De là, on déduit, naturellement, la modalité de réalisation : ainsi, le contrat, qui n'est rien d'autre qu'une convention des parties, sur la base de laquelle l'opérateur de transport s'oblige, moyennant un prix, à transporter à destination marchandises, bagages, voyageurs.

La présente étude a en vue le fait que le domaine des transports, en tant que discipline autonome, pourrait inclure tous ces domaines, de sorte que nous ne

⁹¹ Bivolaru, Dana, Bombos, Sever Gabriel, Băjan, Doru, *Contracte interne și internațională*, București, Editura Tribuna Economică, 1999, p. 64.

⁹² Ciobanu, Ioan Tonel, *Dreptul transporturilor*, București, Editura Actami, 2000, p. 41.

trouvons pas nécessaire de le diviser encore dans ses composantes, à savoir: le droit maritime, le droit terrestre, par le transport sur la voie ferrée et le droit aérien.

Dans une opinion soutenue par Marin Voicu et Maria Veriotti⁹³, de prestigieux auteurs du domaine du transport maritime, ceux-ci soutiennent que l'existence d'une discipline dédiée uniquement au droit maritime, serait opportune. Nous ne partageons nullement cette idée, puisque le contrat de transport maritime est une composante du droit des transports internes et internationaux. Le maintien du contrat de transport maritime dans le système du droit des transports, serait à l'avantage des opérateurs de transport maritime, car là aussi les obligations des parties renferment plus spécialement des éléments de la responsabilité commerciale et civile en subsidiaire.

Dans les conditions où l'on soutiendrait l'autonomie du droit maritime, par similitude, il faudrait soutenir également la formation d'un droit interne et international pour le transport des marchandises sur les voies navigables intérieures, ainsi qu'il fut réglementé par la Convention signée le 22 juin 2001, à Budapest.

La nature et les caractères juridiques du Contrat de transport, offrent la possibilité de voir que:

- au moment de la conclusion du contrat, sont définies les parties qui participent à son exécution, en ce sens que l'expéditeur doit remettre le bien qui doit être transporté, et le voiturier doit le (re-)prendre, en assurer la garde et le transporter chez le destinataire. Ce moment de la conclusion du contrat entre les deux parties, le caractérise comme étant un contrat bilatéral synallagmatique;

- de même, au moment de la conclusion du contrat, il faut connaître le destinataire, qui n'a pas l'obligation d'être présent, mais, vu que les biens doivent être expédiés en sa faveur, il est connu tant par l'expéditeur que par le voiturier.

La littérature de spécialité (Ioan Tonel Ciobanu⁹⁴ – *De la nature juridique du contrat de transport*), faisait remarquer qu'il ressort plusieurs aspects, en ce sens que, par la conclusion du contrat, l'obligation de l'expéditeur envers le tiers destinataire tire sa source dans un contrat de fourniture, vente-achat, donc dans un acte juridique préexistant au contrat de transport, dont le voiturier n'a pas pris connaissance et donc il n'intervient pas dans la relation entre l'expéditeur, il s'oblige justement à transporter les biens.

Dans ces conditions, la position juridique du destinataire apparaît dans la phase finale d'exécution du contrat. Comme il détient le titre de créateur du transport, étant une personne étrangère à celles qui ont conclu le contrat, à moins que l'expéditeur ne soit pas le même que le destinataire.

⁹³ Voicu, Marin, Veriotti, Maria, "Considerații generale privind obiectul și autonomia dreptului maritim", in *Revista de drept comercial*, no. 10/2001, pp. 146-147.

⁹⁴ Ciobanu, Ioan Tonel, "Natura juridică a contractului de transport", in *Revista Română de Drept*, no. 1/1986, pp.24-30.

Exemple: une personne achète des meubles dans une localité, étant donc le titulaire de la marchandise et, en même temps, l'expéditeur, et par le contrat de transport qu'il conclut, il demande au voiturier de transporter ces meubles à son domicile.

«*L'opinion selon laquelle les droits du destinataire naissent au moment de la conclusion du contrat de transport, leur exercice est suspendu par l'effet de la loi, jusqu'au moment de l'arrivée de la marchandise à destination ou jusqu'à l'écoulement du terme d'exécution du contrat, moment où le destinataire prend connaissance que, en sa faveur, il y a une stipulation qu'il peut accepter ou refuser*⁹⁵» Sur le moment de la responsabilité du destinataire, il y a aussi les suivantes stipulations du Règlement de transport sur la voie ferrée, en ce sens que la livraison de la marchandise à destination (art.74 et suiv.) se fait comme suit:

- les Chemins de Fer avisent le destinataire de l'arrivée et de la mise à sa disposition des expéditions pour le déchargement, par leur affichage dans la station de destination;

- les clients qui ont des conventions-cadre de chargement-déchargement, passées avec les Chemins de Fer, établissent la manière d'avis de l'arrivée des expéditions dans ces conventions;

- les Chemins de Fer ne sont pas tenus, sous quelque prétexte que ce soit, d'obtenir des clients une confirmation de l'avis des transports.

Conformément au même Règlement, le destinataire:

- reçoit la lettre de voiture;
- paie les taxes, au cas où elles n'ont pas été payées par l'expéditeur;
- reçoit la marchandise dans la station de destination, ou la ligne industrielle, le dépôt ou autres endroits similaires prévus dans le contrat;

- décharge complètement les moyens de transport;
- nettoie les moyens de transport de tout reste provenant de la marchandise déchargée;

- lève les anciens scellés et étiquettes;
- ferme les portes et les bâcles;
- procède au montage des parties mobiles des wagons, avant de les remettre aux Chemins de fer;

- de telles opérations peuvent être faites par les Chemins de Fer, aux frais du destinataire, dans les conditions prévues par les normes uniformes;

- le destinataire peut faire valoir ses droits en son propre nom, dans la station où l'on constate la perte de la marchandise ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu au contrat de transport, à condition que le destinataire exécute lui-même les obligations assumées dans le contrat de transport;

- le destinataire a le droit de réclamer la restitution des tarifs pour les marchandises non délivrées.

⁹⁵ idem

Des obligations similaires incombent à tout destinataire d'autres domaines du transport, non seulement sur la voie ferrée. De l'analyse des textes de la littérature de spécialité et des opinions exprimées dans la pratique judiciaire, l'on peut en conclure à ce que le contrat de transport peut être synallagmatique au moment où il est passé seulement entre l'expéditeur et le voiturier, mais, au moment où il paraît une stipulation concernant un autre, dans le contrat il y a plusieurs parties, à cette exception près que, dans le cas du transport de personnes, celui-ci est bilatéral.

De telles conditions relatives à l'individualisation des parties, s'appliquent également aux contrats de transport international⁹⁶, lesquelles sont utilisées dans le cadre général d'élaboration des contrats⁹⁷.

Le contrat de transport est un contrat à titre onéreux, ce qui suppose que les prestations s'effectuent contre le paiement d'un prix, lequel, selon la volonté des parties, peut être payé par l'expéditeur ou par le destinataire, ce qui opère aussi dans d'autres contrats solvables en argent, puisqu'on vise à un profit, comme contrepartie de sa prestation⁹⁸.

Le coût dépend de plusieurs facteurs:

- le type de transport;
- la distance parcourue;
- la nature;
- les dimensions et le poids de la chose sur le déplacement.

Au prix établi conformément aux tarifs, l'on peut ajouter d'autres sommes, vu les circonstances ou les conditions stipulées dans le Contrat.

Le Contrat de transport est un contrat commutatif, ce qui suppose une équivalence des prestations, comme il résulte de l'art. 4 du Règlement de transport sur la voie ferrée, en ce sens que: par le paiement du prix, l'on a en vue le recouvrement des coûts et l'obtention d'un minimum de profit, les tarifs se modifient selon les critères établis par la loi, le prix de la prestation s'établit conformément aux tarifs des Chemins de fer au moment de la conclusion du contrat de transport. Le tarif des Chemins de fer doit contenir les éléments nécessaires au calcul des tarifs de transport et de ceux accessoires, ainsi que, si c'est le cas, les conditions de connaissance de la valeur. Les tarifs se publient dans le «Bulletin Officiel des Chemins de Fer» et s'appliquent dans les mêmes conditions, uniformément à tous les clients. Les tarifs pour les voyageurs sont portés à la connaissance du public par d'autres moyens d'information en masse, y compris par affichage dans les stations, de sorte que les parties connaissent l'étendue des obligations réciproques.

⁹⁶ La revue *Studii și cercetări juridice*, no. 3/1980, pp. 245-258.

⁹⁷ *Revista Română de Drept*, no. 10/1979, pp. 3-4.

⁹⁸ *Revista Română de Drept*, no. 7/1988, pp. 3-14.

L'équivalence des prestations résulte de la manière dont les parties accomplissent leurs obligations, dans le sens de la remise des biens et de l'exercice de l'activité de voiturage moyennant un prix.

Le caractère réel du contrat de transport se matérialise au moment de la remise au voiturier, en vue de l'expédition des marchandises, bagages, messageries, nonobstant l'opinion divergente d'E. Cristoforeanu⁹⁹, qui ne partage pas cette opinion, en soutenant que, naturellement, un contrat de transport de biens se matérialise seulement après la remise effective de ceux-ci. C'est un contrat consensuel, puisque, au moment de la conclusion, les parties expriment librement leur consentement.

Le contrat commercial est, en fait, un contrat dont le contenu est économique¹⁰⁰, sa réalisation revêtant diverses modalités. Les parties au contrat doivent remplir les conditions générales concernant la capacité/faculté de contracter, le consentement étant exprimé d'une manière valable, un objet déterminé, le caractère licite et moral et la forme prévue par la loi.

Le contrat de transport est rédigé par écrit. Quant à la dénomination des types de documents, ceux-ci diffèrent d'un domaine de transports à l'autre. Par exemple: la lettre de voiture pour le transport sur la voie ferrée, le connaissement pour le transport maritime, la feuille de route pour le transport routier. Le domaine du transport constitue le fondement pour que les parties puissent satisfaire leurs prétentions dans le cas de l'inexécution des obligations assumées.

Certaines ressemblances et différences entre le contrat de transport et d'autres types de contrats nous sont offertes par le cadre législatif et la pratique judiciaire qui a exprimé des solutions différentes et a abouti à la formation d'opinions dans la littérature de spécialité et la doctrine juridique.

1. L'on a soutenu qu'il y a des ressemblances entre le contrat de transport et le contrat d'entreprise¹⁰¹.

Conformément aux stipulations de l'art. 1483 du Code civil, les architectes, les entrepreneurs de travaux sont déchargés de la responsabilité pour les dommages en tout ou en partie de la construction par les vices de construction ou par les vices du sol, au bout d'un délai de 10 ans. L'on y a fait référence, parce que tant les architectes que les entrepreneurs sont des prestataires de services.

⁹⁹ Cristoforeanu, E., *op. cit.*, pp. 55-78.

¹⁰⁰ Sanielevici, René, Macovei, Ioan, Responsabilitatea contractuală conform Legii contractelor economice", *Revista Română de Drept*, no. 11/1971, p. 69 et suiv.

¹⁰¹ *Revista Română de Drept*, no. 8/1980, p. 65 (dans la Décision no. 2758/30.11.1979, «l'Instance s'est prononcée en ce sens que l'entrepreneur ne peut être sanctionné avec des pénalités pour la non observation des délais finales de remise des objets prévus dans le contrat, au cas où ceux-ci ont été admis préalablement à la réception préliminaire, par l'effet de laquelle a eu lieu leur livraison chez le bénéficiaire». *Revista Română de Drept*, no. 11/1975, p. 75 (dans la Décision PAS no. 1587/18.08.1975, l'entrepreneur n'est exonéré de sa responsabilité, puisque sa décision pour l'emplacement de la construction n'a pas été prise par lui, mais par les organes du pouvoir d'Etat).

On applique au contrat d'entreprise toutes les conditions de valabilité concernant la capacité et le consentement des parties, ayant objet, causes et formes spécifiques.

La littérature de spécialité, en analysant le contrat d'entreprise¹⁰², a formulé des règles spécifiques d'exécution relatives à ce type de contrat, à partir duquel l'une des parties, appelée *entrepreneur*, s'oblige envers l'autre, appelée *client/commettant*, d'exécuter, à son propre risque, un certain travail, moyennant une rémunération établie par rapport au résultat du travail.

La formule d'une telle définition a été faite conformément aux stipulations de l'art. 1470 du Code civil, lequel est, du reste, consacré à la location des choses – jusqu'à l'art. 1490 du Code civil, lequel se réfère, principalement, aux modalités de prestations de services, tout en étant énoncées, en même temps, certaines règles générales relativement à l'établissement du prix, de support du risque lors de la perte de la chose (en cas de force majeure, l'on analyse qui va supporter le risque en fonction de la période où il s'est produit, du risque de l'inexécution du contrat, comme des responsabilités qui peuvent être établies au cas où le bénéficiaire a reçu l'ouvrage sans objections).

Quant à la responsabilité de l'architecte et de l'entrepreneur, l'on a opiné que, pour faire la preuve des erreurs de projection ou d'exécution, il faudrait que l'immeuble construit soit démoli totalement ou partiellement, afin de découvrir le vice de construction ou le vice du terrain, ou s'il n'y a pas eu un vice des matériels dont il fut édifié.

Si l'on procédait à la démolition, l'on découvrirait les vices cachés. Dans le cas où l'entrepreneur eût accompli également les attributions d'architecte, il assume toute la responsabilité pour la partie d'exécution et pour celle de projection.

Dans la même mesure, l'on a soutenu que l'entrepreneur qui travaille sous la coordination d'un architecte, sur la base du projet conçu et élaboré par celui-ci, ne répond, en règle générale, que pour l'inexécution du plan et de la mauvaise volonté des travaux entrepris, et l'architecte pour la mauvaise conception et les vices du plan élaboré¹⁰³.

Des quelques éléments exposés sommairement, l'on peut observer que, de toutes les manières, il ne saurait y avoir que certaines ressemblances générales, lesquelles se réfèrent, principalement, à la capacité des parties de contracter.

Le contrat d'entreprise a une durée plus longue d'exécution dans le temps, même si le délai de 10 ans prévu par le Code civil était assimilé à celui général de 3 ans, usuel en ce qui concerne la période où peut être entraînée la responsabilité des parties, il ne peut être assimilé aux termes du contrat de transport. Car dans le contrat de transport naval, le terme de prescription est d'un an, prévu à l'art. 954 du

¹⁰² Zimveliu, Ioan, *Contractele civile*, Cluj-Napoca, Editura Dacia, 1970, pp. 294-306.

¹⁰³ Alexandresco, Dimitrie, *Explicațiunea teoretică și practică a Dreptului Civil Român*, tom. IX, București, Atelierele Grafice Socec & Co., 1910, p. 299.

Code commercial, et dans le transport sur la voie ferrée, selon les prévisions du Règlement, les délais pour l'opération sont exactement établis, en ce sens que:

- pour les wagons complets, il commence à courir à partir de l'heure 24 de la journée où la marchandise a été reçue (art. 72);
- le terme d'expédition est de 24 heures;
- le terme de transport pour chaque fraction indivisible de 400 km, est de 48 heures chacune;
- le terme supplémentaire de 24 heures s'accorde une seule fois, pour le passage des voies principales aux voies d'évitement et vice-versa, à cette précision près que les voies principales sont publiées sur les tarifs.

Les termes du contrat de transport se prolongent dans les conditions précisément établies par le Règlement. Il faut préciser aussi que les délais sont suspendus les samedis, les dimanches et les jours fériés.

De même, en plus des termes d'opération, incomparablement comme durée, par rapport au délai où un contrat d'entreprise est mis à exécution, le règlement établit d'autres délais aussi, origines dans la responsabilité des Chemins de fer (art. 90), pour l'inexécution des obligations. L'extinction de l'action originée dans la responsabilité des Chemins de fer (art.90), se prescrit si, dans un délai de 6 mois, ceux justifiés/dans leur droit n'ont pas signalé par écrit, en cas de décès et blessure des passagers/voyageurs. L'action ne se prescrit pas, si celui en droit n'a pas saisi à cause de circonstances que l'on ne saurait lui imputer.

Lorsque, conformément aux stipulations de l'art. 75 du Règlement, il se produit la perte totale ou partielle de la marchandise, la constatation se fait dans un délai de 5 jours depuis l'arrivée, et, pour les bagages, dans un délai de 3 jours.

Pour la délivrance en retard des bagages, celui qui en est autorisé, peut faire valoir ses droits dans un délai de 21 jours, et pour la marchandise dans un délai de 60 jours. La responsabilité pour la perte totale des bagages s'éteint dans un délai de 14 jours après l'arrivée dans la station de destination du train par lequel ils (les bagages) devaient arriver.

Le législateur a réglementé également les délais pour la promotion de l'action originée dans les expéditions de voyageurs et de bagages, à savoir (art. 921):

- pour les voyageurs, dans 3 ans, comptés dès le lendemain de l'accident;
- pour les autres autorisés, dans un délai de 3 ans, comptés dès le lendemain du décès du voyageur;
- les autres actions¹⁰⁴ se prescrivent dans un délai d'un an.
- le délai est de 2 ans, lorsque le dégât apparaît des suites d'une omission commise dans l'intention de le provoquer, soit en ayant pris conscience de ce que ses résultats pourraient se produire et être acceptés.

¹⁰⁴ *Revista Română de Drept*, no. 7/ 1982, p. 100 (relativement à la Décision PAS no. 2411/26.11.1981), en ce sens que, pour les actions originées dans un contrat de commerce extérieur, le délai est de 6 mois, conformément à l'art. 4, lettre e du Décret no. 167/1958, concernant la prescription extinctive; *Revista de Drept Comercial*, no. 1/ 1993, pp. 85-87.

Dans le transport de marchandises aussi, la prescription est d'un an, en règle générale, et de 2 ans pour les circonstances suivantes:

- pour le paiement d'un remboursement encaissé par les Chemins de fer, jusqu'au destinataire;

- pour le paiement d'un reste du prix d'une vente effectuée par les Chemins de fer;

- fondée sur un dégât résulté d'une action ou d'une omission commise soit dans l'intention de provoquer ce dégât, soit en ayant la représentation qu'il pourrait en résulter un tel dégât et accepter son avènement.

Quant aux parties des deux contrats, il résulte que:

- dans le contrat d'entreprise il y a deux prestataires de services, l'architecte et l'entrepreneur, et un bénéficiaire;

- dans le contrat de transport, il y a un seul prestataire, à savoir le voiturier, et la position de l'expéditeur et du destinataire ne peut être assimilée par aucun des sujets du contrat d'entreprise, parce que;

- l'expéditeur ne peut être comparé à l'architecte, ce dernier exécutant une prestation technique, par l'élaboration du projet et par la surveillance des travaux, et, en ce qui concerne l'expéditeur, d'habitude celui-ci remet effectivement la marchandise aux Chemins de fer, qui la mettent en dépôt, la gardent et l'envoient au destinataire, ce qui l'exonère de responsabilité;

- le destinataire du contrat de transport a une position juridique particulière, car il répond de la reprise, dans le délai avisé, de la marchandise, il ne peut être comparé ni à l'entrepreneur, ni au bénéficiaire de la construction, puisque les activités effectuées et les obligations assumées n'ont pas de correspondant lors du transfert des uns aux autres.

2. L'on a encore soutenu l'opinion qu'il y aurait des ressemblances avec d'autres contrats, comme celui de location, ou de dépôt, mais tant les stipulations du Code civil, que la littérature de spécialité en ont conclu à ce qu'il ne peut y avoir de similitudes, et elles ne peuvent être approchées sinon formellement, en ce sens qu'il leur sont applicables les principes généraux relatifs à la capacité des parties, la liberté contractuelle, le paiement du prix, mais l'exécution de chacune d'elles/eux suppose des activités spécifiques, de sorte que le contrat de transport a/ jouit d'une nature juridique spéciale.

En traitant du contrat de dépôt, Liviu P. Marcu¹⁰⁵ montrait que celui-ci (le dépositaire) avait une responsabilité assez grande dès le Moyen Age, à cause de l'état d'incertitude et de garde/surveillance de l'état des biens. Dans «Le Livre Roumain» d'enseignement, prétend l'auteur, celui qui faisait son profit du bien se trouvant en dépôt, donc sous sa garde, était puni comme voleur. Une réglementation plus complète des éléments constituant le contrat de dépôt se trouve dans les

¹⁰⁵ Marcu, Liviu P., *Istoria dreptului roman*, vol. I, București, Editura Academiei, 1980, p. 571.

«Statuts citadins des peuplades allemandes de la Transylvanie», lesquels font remarquer, essentiellement que, en fait de dépôt:

- il ne peut pas y avoir une compensation;
- il faut rendre la chose mise en dépôt;
- l'obligation de la restitution de la chose incombe au dépositaire ou à ses héritiers, à la demande du déposant;
- si la restitution du bien mis en dépôt ne s'est pas produite par la faute du dépositaire, ce dernier est tenu de payer des dédommagements;
- si deux personnes ont mis ensemble en dépôt une chose, la restitution ne peut se faire qu'à l'une d'elles, si cela n'a pas été prévu exprès;
- mais si une chose a été mise en dépôt dans les mains de deux personnes, l'on peut demander la restitution à n'importe laquelle;
- dans ces « statuts », la mise à profit de la chose mise en dépôt considérée comme un vol, et l'usucapion de ceux-ci par une possession prolongée, est prohibée.

Les concepts modernes sur le contrat de dépôt consistent en cela que le dépositaire doit assurer la garde du bien, ne pas en faire son profit, ne pas le détourner/aliéner, le restituer à la demande du déposant, étant sous-entendu qu'il aura payé le prix convenu. Les diverses formes du dépôt volontaire et nécessaire, et assimilées à celui-ci (le dépôt hôtelier, hospitalier, dans les unités d'alimentation publique), le dépôt irrégulier des biens fongibles, le séquestre conventionnel et judiciaire comme une variété du séquestre, chacune ayant ses propres particularités, ne peuvent s'identifier au dépôt du contrat de transport.

La raison pour laquelle les marchandises sont mises en dépôt dans le cadre du contrat de transport, est celle d'être envoyées au destinataire et non pas d'être restituées au déposant. Ainsi, entre le contrat de transport et celui de (mise en) dépôt, il n'y a qu'une étape de transition du moment de la remise par l'expéditeur, en tenant compte de ce que l'opérateur de transport assume le risque de la réception en dépôt, justement pour exécuter la prestation de voiturage.

Dans l'opinion du savant Dimitrie Alexandresco¹⁰⁶, la location serait le premier contrat qui fut conclu après le contrat d'échange et celui de vente-achat. Il a pris naissance afin de procurer à l'homme, pour une période plus ou moins longue, les profits d'un autre. L'auteur fait une analogie entre le contrat de location avec celui de vente, mais il observe une différence essentielle, en ce sens que:

- dans le cas du contrat de vente, la chose vendue devient la propriété de l'acheteur;
- dans le cas du contrat de location, le loueur demeure le propriétaire de la chose, et le locataire acquiert un droit temporaire de jouissance, de choses ou de services.

Sur toutes ces modalités d'exécution des deux contrats, il se produit certaines conséquences en ce qui concerne la responsabilité des parties, comme suit:

¹⁰⁶ Alexandresco, Dimitrie, *op. cit.*, p. 299.

- l'acheteur prend/acquiert la chose en l'état où il la trouve au moment de la vente;
- le loueur doit remettre la chose en bon état;
- le vendeur n'est tenu responsable envers l'acheteur que des vices qui existaient au moment de la vente;
- le loueur garantit au locataire tous les vices, lesquels pourraient réduire, lors de la location, la jouissance de la chose louée;
- la vente de la chose autrui est nulle;
- le louage est valable entre les parties;
- au point de vue fiscal, la vente est sujette à d'autres taxes que le contrat de location, pour lequel on paie le loyer;
- le vendeur transmet à l'acheteur la propriété de la chose vendue;
- le loueur ne transmet que la possession;
- l'analyse des aptitudes du locataire de passer un contrat de location fait la distinction non seulement entre celui-ci et le contrat de vente mentionné, mais de là, il se dégage des éléments en ce qui concerne la manière de formation et d'exécution du contrat de transport examiné par rapport aux autres contrats.

Le caractère autonome du contrat de transport¹⁰⁷ résulte non seulement des analyses comparatives exposées sommairement, mais aussi du fait que, dans la complexité des obligations civiles et commerciales des rapports onéreux qui naissent entre les parties, celles-ci peuvent être analysées dans deux directions:

1. Concernant les rapports juridiques entre les partis, dans le sens que, au fait, nous nous trouvons devant deux contrats indépendants. D'une part, on conclut un contrat entre expéditeur et bénéficiaire, d'autre part, ce contrat est précédé par un contrat de vente-achat entre le fournisseur ou entre le vendeur et le bénéficiaire. L'expéditeur ne peut pas être, à chaque fois, le même que le fournisseur ou le vendeur. Le voiturier n'est nullement partie aux rapports des obligations nées entre le fournisseur et le bénéficiaire, ou entre le vendeur et le bénéficiaire.

2. Dans le second cas, le contrat se conclut entre l'expéditeur (fournisseur, vendeur) et le voiturier, comportant, principalement, la clause de stipulation pour un autre, lequel est le destinataire.

Ces éléments confèrent la qualité juridique du contrat de transport comme étant un contrat autonome, ayant en vue les opérations économiques intermédiaires qui sont exécutées pour que l'opérateur de transport puisse remplir ses obligations.

L'autonomie du droit commercial, par le détachement du droit civil, a offert les conditions pour la réglementation d'autres contrats, parmi lesquels celui de commission, et, en ce qui concerne les normes dérogatoires pour la formation du contrat de transport sur terre et du contrat de vente, des opérations bancaires et de celles d'assurances, dans leur évolution, celles-ci sont élaborées sur la base de règles

¹⁰⁷ Stătescu, Constantin, *op.cit.*, pp. 15-16; Pătrașcanu, P., *op.cit.*, pp. 69-72; Filip, Gh., *op.cit.*, p. 45; Cristoforeanu, E., *op.cit.*, pp. 81-82.

et de principes, par lesquels l'étendue des obligations des parties est déterminée dès le moment où l'on réalise leur négociation et conclusion.

Le contrat de transport ne correspond pas à une utilité économique isolée, car il sert toujours pour l'exécution d'autres ententes intervenues ultérieurement entre l'expéditeur et le destinataire; la marchandise expédiée est vendue au destinataire ou est transmise à celui-ci en commission, en gage sur la base d'un mandat. En ce qui concerne le moment de sa conclusion, le contrat de transport a un caractère successif, étant précédé par un autre contrat.

Le transport relève de l'essence du commerce. L'on ne saurait concevoir commerce sans transport, puisque l'on ne saurait concevoir le déplacement des biens à défaut du transport. Le contrat de transport s'applique, principalement, au déplacement des humains, des voyageurs, des choses, des marchandises, et pourrait s'appliquer aux idées par l'expédition des lettres, de la communication des nouveautés/informations, aspect discutable pour le moment, relativement à l'appartenance de ces derniers au droit des transports.

Le contrat de transport est un contrat unitaire, autonome et indépendant, dans la teneur duquel se combinent les éléments qui, dans leur individualité, ressemblent à ceux spécifiques d'autres contrats, comme: d'entreprise, de dépôt, location, mandat, mais qui, dans l'unité de leur ensemble, confèrent à ce contrat (de transport) une nature juridique propre. Par la manière dont elle se forme et est considérée dans le complexe de ses éléments, la constitution nous apparaît avec une structure juridique propre et une physionomie spécifique, dans le contenu de laquelle nous trouvons les éléments nécessaires à une analyse juridique complète, ce qui le rend apte à être cherché indépendamment de tout autre contrat civil ou commercial, quelles que soient les ressemblances avec ceux-ci.

Le contrat de transport peut être de deux sortes: contrat de transport civil et contrat de transport commercial. Ce sera un contrat de transport commercial, toutes les fois qu'il sera fait par un commerçant, quand le marchand achète de grandes quantités de marchandises, pour les revendre à d'autres commerçants. De toute façon, dans la conception de la législation commerciale, pour un entrepreneur, le transport constituera une activité de commerce, mais, pour les autres parties du contrat, celui-ci peut être analysé comme un contrat civil. Les réglementations du Code civil, concernant la location de services, telle qu'elle a été analysée, ne peuvent aboutir à la formation d'un contrat de transport autonome, tel qu'il est défini, par rapport aux autres contrats.

Le caractère autonome du contrat de transport résulte des modalités pratiques et du nombre de participants. L'autonomie du contrat de transport ressort dans le cadre des opérations d'expédition des marchandises.

Les opérations commerciales de vente, louage, mandat, location, entreprise, assurances, constituent le rapport juridique fondamental qui se conjugue, nécessairement avec le transport, pour que les biens deviennent accessibles aux bénéficiaires.

Quelque étroite que soit la connexion entre l'opération commerciale, qui constitue le rapport juridique fondamental et le contrat de transport, celui-ci garde son autonomie. Son régime juridique n'est influencé par aucun autre contrat, il peut être conclu indépendamment de toutes autres conventions existantes entre l'expéditeur et le destinataire. Par le contrat de transport, il incombe au voiturier l'obligation de déplacer les biens, puisqu'il se forme dans un complexe d'éléments constitutifs, ayant une finalité, une structure juridique et une physionomie spécifique, étant indépendant de tout contrat civil ou commercial.

Bibliographie:

1. Alexandresco, Dimitrie, *Explicațiunea teoretică și practică a Dreptului Civil Român*, tom. IX, București, Atelierele Grafice Socec & Co., 1910.
2. Bivolaru, Dana, Bomboș, Sever Gabriel, Băjan, Doru, *Contracte interne și internaționale*, București, Editura Tribuna Economică, 1999.
3. Căpățână, Octavian, *Contractul de transport*, București, Editura Lumina Lex, 1995.
4. Ciobanu, Ioan Tonel, *Dreptul transporturilor*, București, Editura Actami, 2000.
5. Filip, Gh., *Curs de dreptul transporturilor*, București, Editura Șansa SRL, 1996.
6. Hamangiu, C. (coord.), *Tratat de drept civil român*, vol. II, București, Editura Națională S. Ciornei, 1928.
7. Hanga, Vladimir, *Responsabilitatea contractuală în dreptul roman*, București, Editura Academiei.
8. Pătrașcanu, Petru V., *Dreptul transporturilor*, publié au Centre de Multiplication de l'Université de Bucarest, 1972.
9. Stătescu, Constantin, *Drept civil*, București, Editura Didactică și Pedagogică, 1972.
10. Zimveliu, Ioan, *Contractele civile*, Cluj-Napoca, Editura Dacia, 1970.