



### Referințe bibliografice

1. Negru B., Cojocaru V. *Tehnica legislației*. Chișinău, 1996, 112 p.
2. Алмаева Ю. А. *Теоретические проблемы определения качества правовых норм*. В: Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2009, №1(2), с. 10-12.
3. Брыжинский А. А., Лукьянов А. А. *Технико-юридические критерии качества законодательного акта*. В: Социально-политические науки, 2011, №1, с. 70-74.
4. Власов В. А. *Проблема качества закона в сфере закупок сельскохозяйственной продукции для государственных нужд*. В: Законодательство и экономика, 2003, №10, с. 16-20.
5. Гатилова А. С. *Качество законов как объект прогнозирования*. В: Юридическая наука, 2012, №4, с. 4-7.
6. *Законодательная техника: учебное пособие*. Ашхабад, Центр ОБСЕ в Ашхабаде, 2011, 316 с.
7. Игнатенко В. В. *Правовое качество законов об административных правонарушениях: Теоретические и прикладные проблемы*. Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук. Екатеринбург, 1999, 41 с.
8. Игнатенко В. В. *Правовое качество законов об административных правонарушениях*. Иркутск, 1998, 312 с.
9. Кашанина Т. В. *Юридическая техника: учебник*. 2-е изд., пересмотр. М.: Норма: ИНФРА-М, 2011, 496 с.
10. Красов О. И. *Экологическое право*. Москва: Издательство ДЕЛЮ, 2001, 768 с.)
11. Минюк Н. В. *Правовая политика как фактор повышения качества законодательства в современной России*. Дис. канд. юрид. наук. Москва, 2009, 215 с.
12. Поленина С. В. *Качество закона и эффективность законодательства*. Москва: Издательство ИГиП РАН, 1993.
13. Прозоров В. Ф. *Качество и эффективность хозяйственного законодательства в условиях рынка*. М., 1991, 141 с.
14. Савельева Е. М. *Проблемы и методы организации и экспертного обеспечения законодательной деятельности Государственной Думы*. Дис. канд. юрид. наук. Москва, 1999, 137 с.
15. Сырых Е. В. *Критерии качества закона*. В: Законодательная техника: научно-практическое пособие / под ред. Ю. А. Тихомирова. М., 2000, с. 42-58.
16. Сырых Е. В. *О критериях качества федеральных законов в сфере экономики*. В: Журнал российского права, 2000, №2, с. 127-129.
17. Сырых Е. В. *Общие критерии качества закона*. Дис. канд. юрид. наук. Москва, 2001, 221 с.
18. Тихомиров Ю. А. *Эффективность закона: от цели к результату*. В: Журнал российского права, 2009, №4, с. 3-10.
19. Худойкина Т. В., Лукьянов А. А. *Качество закона: коррупциогенные факторы*. В: Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2013, № 4(30), с. 193-196.

## CARACTERELE ȘI CLASIFICAREA CONTRACTULUI DE TRANSPORT RUTIER. PRIMELE REGLEMENTĂRI ÎN DOMENIU

Liliana ROTARU-MASLO,  
doctor în drept, conferențiar universitar

### SUMMARY

The transports represent an important domain of the economic-social activity, through which is being performed the movement in space of both persons and goods, in order to satisfy the material and spiritual needs of human society. In the modern society, the transport is considered to be an irreplaceable element of life, because it gives people the opportunity to learn, perceive and assimilate as much as possible of what put to disposal the human civilization.

The oldest known means of transport is the road transport, having behind a millennial history. But even nowadays this kind of transport didn't stop to loose from its actuality and keeps being the most used means of transport. From these reasons, it's very important to know which are the characters of the carriage contract, its conditions of validity, and stages of contract's conclusion. No less important is to know which are the normative acts which regulate this contract as well as the problems which it has to confront in order to realize it.

**Keywords:** carriage contract, classification of auto transports, legal characters of carriage contract, internal and international rules concerning this domain.

### REZUMAT

Transporturile reprezintă un domeniu important al activității economico-sociale, prin intermediul cărora se realizează deplasarea în spațiu a bunurilor și a persoanelor, în vederea satisfacerii nevoilor materiale și spirituale ale societății omenești. În societatea modernă, transportul este un element indispensabil vieții, deoarece el oferă oamenilor posibilitatea de a cunoaște, a percepe și a asimila cât mai mult din ceea ce le pune la dispoziție civilizația umană.

Cel mai vechi mijloc de transport cunoscut este transportul rutier, având în spatele său o istorie milenară. Dar și astăzi transportul rutier nu își pierde din actualitate, rămânând mijlocul la care oamenii recurg cel mai des. Din aceste considerente, este foarte important de a ști care sînt caracterele contractului de transport rutier, condițiile de valabilitate, etapele încheierii lui. Nu mai puțin important este de a cunoaște actele normative care îl reglementează, precum și problemele ce apar în realizarea lui.

**Cuvinte-cheie:** contract de transport rutier; clasificarea transporturilor auto; caracterele juridice ale contractului de transport rutier; reglementări interne și internaționale în domeniu.

**Introducere.** Transporturile, latură inseparabilă a activității economice a societății umane, reprezintă „sistemul circulator” al întregii planete și, în același timp, al fiecărei țări în parte, constituit în cadrul unui sistem național de transport, cu obiective specifice și implicații profunde în domeniul producției materiale și al schimbului, iar existența unei societăți moderne ar fi de neconceput în lipsa acestui sistem.

Avînd în vedere necesitatea realizării legăturii dintre producție și consum, transporturile sînt acelea care deplasează produsele obținute în celelalte ramuri ale producției materiale, din locul în care au fost obținute în cel în care urmează a fi consumate în cadrul pieței interne și al celei internaționale.

Satisfacerea necesităților materiale și spirituale ale societății în ansamblul ei, precum și ale fiecărui cetățean presupune deplasarea călătorilor și mărfurilor în spațiu și timp.

Transporturile reprezintă, așadar, un domeniu important al activității economico-sociale, prin intermediul cărora se realizează deplasarea în spațiu a bunurilor și a persoanelor, în vederea satisfacerii nevoilor materiale și spirituale ale societății omenești.

În societatea modernă, transportul este un element indispensabil vieții, deoarece el oferă oamenilor posibilitatea de a cunoaște, a percepe și a asimila cât mai mult din ceea ce le pune la dispoziție civilizația umană.

**Scopul studiului** constă în evidențierea rolului și a particularităților contractului de transport rutier, a varietății acestuia, precum și a reglementărilor internaționale și interne din domeniu.

**Discuții.** În doctrină nu există o definiție unanim acceptată de doctrinari vizavi de contractul de transport, fiecare autor formulînd propriile viziuni asupra acesteia.

Astfel, unii autori [14, p.263] consideră că prin contractul de transport se înțele-



ge convenția dintre două părți, dintre care una, numită *transportator* sau *căraș*, se obligă în favoarea celeilalte părți, numite *expeditor*, în schimbul unui preț, să efectueze, în decursul unei perioade de timp, deplasarea de bunuri sau persoane în punctul de destinație.

O altă definiție este oferită de autorul rus E. N. Kovaliova, care afirmă: contractul de transport este un contract civil, în baza căruia transportatorul se obligă să transporte încărcătura ce i-a fost încredințată (sau pasageri etc., în funcție de obiectul contractului) la punctul de destinație (în cazul transportării încărcăturii sau a bagajului – să fie eliberat persoanei îndreptățite), iar expeditorul (pasagerul) se obligă să plătească pentru transportare o sumă prestabilită de actele normative [22, p.76].

Într-o altă accepțiune, contractul de transport poate fi definit ca acel contract prin care un agent economic specializat (numit *unitate de transport*, *transportator* sau *căraș*), se obligă, în schimbul unui preț (taxă de transport sau tarif), să transporte până la destinație, în limitele unui anumit termen, călătorii și bagajele lor, sau să transporte, păzească și să elibereze destinatarului (care poate fi expeditorul sau o terță persoană) mărfurile sau bagajele ce i-au fost încredințate în acest scop [18, p.57].

Codul civil al Republicii Moldova [8], în art. 980 alin. (1) dă următoarea formulare a noțiunii în cauză. Astfel, prin contractul de transport, o parte (căraș, transportator) se obligă față de cealaltă parte (pasager sau client) să o transporte împreună cu bagajele ei sau să transporte încărcătura la locul de destinație, iar cealaltă parte se obligă să plătească remunerația convenită. Iar alin. (2) completează că transportarea gratuită a persoanei sau a bunului, cu excepția cazului în care este efectuată în activitatea de întreprinzător de persoana care oferă public servicii de transport, nu este guvernată de regulile stipulate în prezentul capitol și transportatorul poartă doar o obligație de prudență și diligență.

Astfel, prin *transport rutier* se înțelege orice operațiune de transport care se realizează cu vehicule rutiere pentru deplasarea persoanelor, mărfurilor și bunurilor, chiar dacă vehiculul rutier este, pe o anumită porțiune a drumului, transportat la rîndul său pe/de un alt mijloc de transport, iar operațiunile și serviciile adiacente sau conexe transporturilor rutiere sînt considerate operațiuni de transport rutier [18, p. 286].

Subiecții contractului de transport sînt cărașul (transportatorul) și clientul sau pasagerul. În calitate de client sau pasager poate figura orice subiect de drept. Pentru a activa în calitate de căraș este necesară

respectarea unor prevederi legale. Transportarea de bunuri și de pasageri este o activitate foarte responsabilă, complicată și importantă pentru economia națională. Din aceste considerente, cărașul, pentru a se ocupa cu activitatea de transportator, trebuie să fie înregistrat într-o formă organizatorico-juridică de antreprenariat prevăzută de lege. Ba mai mult ca atît, el trebuie să dispună și de alte documente necesare. Ca subiecți ai contractului de transport pot fi menționate organizațiile specializate de transport, cum ar fi întreprinderile auto.

În contractul de transport participă încă un subiect de drept care, deși nu este direct indicat în definiția contractului, totuși activează în cadrul acestuia. Este vorba de destinatarul bunului transportat, calitate în care poate activa orice subiect de drept. În art. 1001-1002 Cod civil, destinatarul este direct menționat ca participant al contractului de transport. Destinatarul nu participă la încheierea contractului, însă, în virtutea legii, dispune de un șir de drepturi și obligațiuni în cadrul executării contractului de transport.

Obiectul contractului sînt serviciile de deplasare în spațiu a bunurilor, a pasagerilor și a bagajului. Scopul principal al contractului de transport este asigurarea juridică a transportării bunurilor sau persoanelor fizice de la stația de îmbarcare pînă la stația de destinație a acestora. Obligația de bază a cărașului constă anume în transportarea propriu-zisă a mărfii, pasagerilor sau bagajelor la punctul de destinație. În cadrul serviciilor de deplasare în spațiu a bunurilor sau pasagerilor pot fi prestate și alte servicii, care au un caracter auxiliar; bunăoară, de încărcare, descărcare a mărfurilor ș.a. [23, p. 7].

Indiferent de formulările prezentate, este clar că sînt prezente două, uneori trei persoane, implicate în procesul de transport, în funcție de obiectul contractului (transportul de marfă sau încărcătură ori transportul de persoane).

Pentru o mai bună înțelegere a naturii contractului de transport auto, vom reproduce clasificările făcute în literatura referitoare la transportul rutier. Deplasarea de persoane sau de mărfuri poate fi efectuată pe cale rutieră în condiții și cu finalități variate. Ca efect al diversificării, este necesar să disociem mai multe specii de transporturi rutiere. Unele au o natură comercială, altele nu. Cele dintîi sînt efectuate fie la comanda clientului, fie în conformitate cu reglementările din tarifele cărașului. Totodată, transporturile pot fi interne sau internaționale. Deosebim și transporturile omogene, mixte sau combinate. Fiecare dintre speciile numite impune precizări suplimentare. Astfel, deosebim:

- *Transporturi comerciale și trans-*

*porturi în interes propriu.* Cele dintîi sînt oferite de cărașul profesionist, prin ofertă permanentă, la dispoziția clientelei. În sfera dreptului transporturilor se încadrează numai serviciile oferite publicului de întreprinderea specializată. Se impune deci să le delimităm de transporturile în interes propriu. Acestea din urmă se definesc prin următoarele caracteristici: a) sînt efectuate pe contul și în interesul persoanei sau întreprinderii care le execută; b) acea persoană sau întreprindere folosește vehiculul în calitate de proprietar sau în temeiul unui contract de locațiune; c) totodată ea are, față de marfa transportată, una dintre următoarele calități: proprietar, vânzător, locator, locatar, producător, transformator, reparator, fasonator; d) transportul constituie un accesoriu în raport cu activitatea principală a întreprinderii în cauză. În lipsa vreuneia dintre condițiile arătate, se consideră că transportul este organizat spre a servi clientela.

• *Transporturi cu periodicitate regulată și transporturi ocazionale.* Aceste modalități tipice de organizare a activității pe care o desfășoară cărașul profesionist, suficient de particularizate una față de cealaltă, le întîlnim și în domeniul deplasării pe șosele. Transporturile cu periodicitate regulată sînt puse, de regulă, la dispoziția publicului călător. Transporturile ocazionale (la comandă) se efectuează mai ales pentru strămutarea de lucruri.

a) Transporturile cu periodicitate regulată, denumite de asemenea „servicii regulate”, sînt definite ca atare de art. 1 alin. 1 lit. i) din Acordul European încheiat la Geneva la 1 iulie 1970 [1]. Menționatul Acord deosebește totodată două specii distincte: pe de-o parte, serviciile de folosință generală, iar pe de altă parte, serviciile speciale.

Prin *servicii regulate de folosință generală* Acordul din 1970 înțelege „serviciile care asigură transportul de persoane, efectuat după un program și pe itinerare determinate, aceste servicii oferind posibilitatea de a lua și de a lăsa pasageri din/în stații stabilite în prealabil”. În completare, Acordul European în discuție precizează că „un regulament de exploatare sau documente înlocuitoare, aprobate de către autoritățile publice competente ale Părților contractante și publicate de transportator înaintea punerii în aplicare, stabilesc condițiile de transport, mai ales frecvența, orarele, tarifele și obligația de a transporta, în măsura în care aceste condiții nu sînt precizate printr-un text legal sau regulamentar”.

Categoria distinctă a serviciilor speciale comportă unele particularități. Potrivit Acordului European din 1970, „oricare ar fi organizatorul transporturilor, sînt considerate tot ca servicii regulate acele servicii



care asigură transportul unor categorii determinate de călători, excluzând alți călători, în măsura în care aceste servicii sînt efectuate conform condițiilor unor transporturi cu periodicitate regulată. Serviciile acestei categorii, mai ales acelea care asigură transportul lucrătorilor la locul de muncă și la domiciliul lor, sau transportul elevilor la instituturile de învățămînt și la domiciliul lor, sînt numite *servicii regulate speciale*.

b) Transportul ocazional, fiind comandat ca atare de către client, în funcție de nevoile sale, beneficiază de o libertate contractuală mai extinsă decît transporturile cu periodicitate regulată. În adevăr, condițiile referitoare la acestea din urmă fiind prestabilite de către cărauș, consimțămîntul călătorului constă într-o simplă adeziune la oferta publică permanentă a transportatorului. Cu alte cuvinte, negocierea dintre părți caracterizează transportul ocazional, darse exclude în principiu, dacă se folosește un transport tarifat, cu periodicitate regulată.

• *Transporturi interne și transporturi internaționale.* Această diviziune derivă din absența sau dimpotrivă, din prezența elementelor de extraneitate semnificative în contextul operațiunii de deplasare a persoanelor sau a mărfurilor. Distanța dintre transporturile rutiere interne și cele internaționale prezintă interese multiple, în primul rînd, diferă într-o mare măsură importanța reglementărilor legale aplicabile. Totodată, transporturile rutiere internaționale sînt condiționate de obținerea accesului la șoselele statului străin, precum și de îndeplinirea unor formalități specifice, îndeosebi vamale.

Transporturile rutiere interne se definesc printr-o deplasare efectuată în limitele spațiului geografic al unei țări. În atare cazuri, se aplică în principal dispozițiile din dreptul intern al țării respective, fără a se exclude totuși incidența unor convenții internaționale la care statul respectiv este parte contractantă.

Transporturile rutiere internaționale beneficiază de multiple definiții legale. Factorul distinctiv, față de transporturile interne, decurge din trecerea frontierei de stat a țării în cauză. O definiție inițială o întîlnim în art. 4 al Convenției asupra circulației rutiere, încheiate la Geneva la 19 septembrie 1949. O definiție identică poate fi regăsită și în art. 1, lit. h) din Acordul European din 1970, la care ne-am mai referit și care definește transportul rutier internațional ca fiind orice transport rutier ce include traversarea a cel puțin unei frontiere.

• *Transporturi rutiere omogene și transporturile mixte.* Criteriul de distincție rezidă în similitudinea sau, dimpotrivă, în diversitatea modurilor de locomoție folosite spre a efectua un anumit parcurs.

a) Transporturile rutiere omogene se caracterizează prin deplasarea de persoane sau de mărfuri de către doi sau mai mulți cărauși supuși aceluiasi regim juridic [17, p. 73]. Tratamentul analog pe planul dreptului se explică prin considerația că ei utilizează același tip de vehicul (prin ipoteză, autobuz sau autocamion) de-a lungul întregului itinerar convenit – de la punctul de pornire pînă la destinație. Răspunderea care le incumbă pentru eventuale prejudicii suferite de călători, de marfă sau de terțe persoane este în principiu solidară, afară numai dacă prin contractul de transport sau prin reglementările unei convenții internaționale nu s-a stabilit altfel. Derogarea poate consta în atribuirea răspunderii fie primului cărauș, fie ultimului sau celui al parcursului în care s-a produs paguba, așa cum prevăd unele convenții internaționale. În acest sens, pot fi menționate dispozițiile art. 34 din Convenția CMR referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele, încheiată la Geneva la 19 mai 1956 [3], în vigoare pentru Republica Moldova din 24.03.1993.

În cadrul transporturilor omogene, poate fi identificată o specie distinctă, formată de transporturile zise „combinate”. Denumirea privește o deplasare de persoane sau de mărfuri de către doi sau mai mulți cărauși care sînt supuși unor regimuri juridice diferite, deși recurg la același fel de vehicule (prin ipoteză, mijloc de locomoție rutier). Astfel, prezintă caracter combinat o strămutare de mărfuri cu autocamionul, dacă i se aplică parțial, pe o anumită porțiune a itinerarului, dreptul intern al țării de expediție (de exemplu, dreptul Republicii Moldova), iar în restul parcursului – reglementările CMR.

b) Transporturile rutiere mixte se definesc prin deplasarea de călători sau de persoane de către doi sau mai mulți cărauși, care folosesc, pentru a parcurge distanța de la punctul de pornire pînă la destinație, vehicule de tip diferit (camion, tren, navă) pe o anumită porțiune din itinerarul convenit. În principiu, fiecare cărauș este supus unui regim juridic diferit, propriu și specific mijlocului de locomoție în cauză. În aceste condiții, se poate vorbi de un transport care este, totodată, și „combinat”, în sensul precizat mai înainte. Diversitatea de regim juridic, aferentă pluralității mijloacelor de locomoție, nu exclude, ci dimpotrivă, se coroborează cu răspunderea solidară a tuturor căraușilor pentru prejudiciile încercate de călători, ori provocate mărții sau terțelor persoane.

Prin excepție de la cele arătate, un transport mixt beneficiază, în anumite condiții, de un regim juridic unitar, care se aplică întregului parcurs. Astfel, dacă deplasarea cu pondere principală este cea rutieră, Convenția CMR rămîne aplicabilă și

pe distanțele accesorii, care pot fi parcurse cu un alt mod de locomoție decît vehiculul rutier (de exemplu, prin îmbarcarea autocamionului în vagon de cale ferată, pe navă sau aeronavă).

Căraușul rutier dispune de libertatea ca, în executarea contractului de transport, să recurgă și la serviciile unor mijloace de locomoție de tip diferit, dacă o atare opțiune nu i-a fost explicit refuzată prin contractul încheiat cu expeditorul. În lipsă de restricție, căraușul rutier beneficiază de independență și de inițiativă în executarea deplasării convenite, asumîndu-și desigur obligația de a ajunge la destinație în termenul prestabilit și în condiții normale. Eventualul contract pe care îl încheie cu un alt transportator (feroviar, maritim, aerian) este inopozabil expeditorului, care deci nu-l poate invoca în favoarea sa.

Există mai multe feluri de transporturi mixte, și anume: transport rutier mixt rutier – feroviar, transport rutier mixt rutier – maritim și transport rutier mixt rutier – aviație [17, p. 75-77].

Într-o altă clasificare, pe lîngă cele enumerate mai sus, se mai adaugă și alte criterii. Astfel, unul dintre ele este principiul geografic. În așa fel, avem transport auto urban (în zona orașului), suburban (la o distanță de pînă la 50 km depărtare de oraș) și interurban (la o distanță mai mare de 50 km de oraș). În funcție de obiectul ce urmează a fi transportat, deosebim: contract de transport de mărfuri, contract de transport de pasageri și contract de transport de bagaje [25, p. 57].

Trebuie să menționăm că acest contract de transport este un contract cu caracter autonom.

Autonomia contractului de transport, ca instituție juridică, trebuie înțeleasă într-un dublu sens și anume:

a) raporturile născute din contractul de transport sînt independente de raporturile existente între expeditor și beneficiar, care au la bază un alt contract – de furnizare, de vînzare-cumpărare etc., raporturi ce nu-i sînt opozabile căraușului. Rezultă deci că sîntem în prezența a două contracte de sine stătătoare, fiecare cu efectele ce-i sînt proprii;

b) contractul de transport reprezintă o instituție juridică cu unele caractere specifice, care îl deosebesc de toate celelalte contracte cu un conținut economic sau de drept civil sau au ca obiect prestări de servicii; el reprezintă, pe plan juridic, concretizarea unor raporturi economice de natură specială – deplasarea obiectului transportului –, ceea ce conferă o figură juridică proprie, cu caractere distincte [14, p.253-264].

Contractul de transport este un contract unitar, autonom și de sine stătător, în conținutul căruia se îmbină elemente care,



în individualitatea lor, se aseamănă cu elementele specifice altor contracte (de antrepriză, de locațiune, de lucrări, de depozit), dar care în ansamblul lor conferă acestui contract o natură juridică proprie.

Trebuie subliniat faptul că nu orice deplasare de lucruri dintr-un loc în altul formează obiectul unui contract de transport, ci numai atunci când transportul se face pe baza obligației asumate de căraș în acest sens și pe care lucruri le-a luat, în prealabil, în primire la locul de încărcare și le va preda la locul de destinație. Deci, nu vor putea fi considerate contracte de transport acelea care, deși constau într-o deplasare materială dintr-un loc în altul a unor lucruri, aceasta nu s-a făcut cu predarea prealabilă a lor, de exemplu, deplasarea prin conducte, transportul de energie electrică și cel informațional (care se face, de regulă, prin rețele de transport proprii), contractul de remorcaj etc.

Indiferent de felul său, contractul de transport are următoarele caractere juridice:

1. Contractul de transport este un contract *bilateral* (sinalagmatic), deoarece, chiar de la încheierea lui în mod valabil, dă naștere la obligații reciproce și interdependente în sarcina ambelor părți contractante, și anume: cărașul se obligă să transporte dintr-un loc în altul încărcătura sau o anumită persoană, iar expeditorul sau călătorul are obligația să plătească prețul transportului [15, p. 100], deci obligației fiecărei părți trebuie să-i găsim cauza juridică în obligația celeilalte.

2. Contractul de transport este prin esență sa un contract *cu titlu oneros*, deoarece fiecare parte contractantă urmărește să obțină un folos, un echivalent, o contra-prestație în schimbul obligației asumate. Astfel, expeditorul urmărește deplasarea mărfurilor către destinatarul desemnat de el în contract (sau călătorul să ajungă la destinație), iar cărașul vrea să primească prețul convenit (tariful de transport) ca un contraechivalent al prestației asumate. Deci, cauza juridică a obligației fiecărei părți include, ca element esențial, reprezentarea contraprestației la care se obligă cealaltă parte.

3. Contractul de transport este un contract *comutativ*, deoarece părțile cunosc întinderea obligațiilor reciproce pe care și le asumă chiar din momentul încheierii contractului și pot aprecia valoarea acestor prestații reciproce ca fiind echivalente.

Tarifele pe baza cărora se stabilește prețul transportului convenit cărașului, fiind aprobate de regulă prin acte normative cu caracter imperativ, sînt obligatorii pentru toți participanții la activitatea de transport, nefiind susceptibile de negociere.

4. Contractul de transport de persoane este un contract, în principiu, *consensual*, deoarece el se încheie valabil prin

simplu consimțămînt al părților; dovada încheierii lui se face însă printr-un înscris (biletul sau legitimația de călătorie) [16, p. 35-38].

5. Contractul de transport de mărfuri, cu excepția celui maritim, are un *caracter real*, deoarece pentru încheierea sa valabilă, consimțămîntul părților trebuie să fie materializat în predarea (remiterea) efectivă a mărfurilor care urmează să fie transportate de către căraș.

6. În contractul de transport, în majoritatea cazurilor, una din părțile contractului (cărașul) este un *agent economic cu capital de stat*. Trecerea societății noastre spre economia de piață și adîncirea procesului de privatizare au dus la apariția unor întreprinzători particulari și în domeniul transporturilor auto.

7. Activitatea de transport se desfășoară în mod programat, multiplele varietăți ale contractului încheindu-se, de regulă, pe baza programărilor la transport, acolo unde se mai aplică în scopul îndeplinirii sarcinilor ce le revin, în acord cu scopul pentru care au fost create [20, p.27].

Prevederile de mai sus sînt comune atît pentru contractele de transport interne, cît și pentru cele internaționale. Însă există elemente care sînt caracteristice doar pentru transporturile internaționale – caracterul comercial și cel internațional.

După cum am menționat, contractul de transport internațional de mărfuri este acel contract prin care cărașul profesionist se obligă să transporte cu titlu oneros marfa predată de expeditor și să o predea destinatarului, marfa aflîndu-se în tranzit internațional. Din această definiție rezultă, mai întîi, caracterul *comercial* (cărașul este profesionist) și cel *internațional* al contractului. Cel din urmă caracter este determinat, în cadrul contractului de transport, de faptul că marfa este în tranzit internațional. Contractul își păstrează caracterul internațional, chiar dacă expeditorul și destinatarul sînt una și aceeași persoană (și nu comercianți distincți, avînd sediul în state diferite), caracterul internațional rezultînd exclusiv din faptul că marfa tranzitează cel puțin o frontieră de stat. Per a contrario, contractul este intern în cazul în care marfa nu se află în tranzit internațional, chiar dacă expeditorul și destinatarul sînt comercianți avînd sediul în state diferite. Contractul de transport își păstrează însă caracterul internațional și în acele cazuri în care, ulterior începerii executării sale, marfa este împiedicată să părăsească teritoriul țării de expediție. Ceea ce interesează în acest caz este intenția inițială a părților, concretizată în faptul că acestea au menționat în scrisoarea de trăsură un loc de destinație aflat pe teritoriul altui stat decît cel de expediție și au supus contractul unei convenții internaționale care re-

glementează o anumită formă de transport [21, p. 355].

În ceea ce privește reglementările în domeniu, reamintim că Convenția de la Geneva din 19 septembrie 1949 a fost aprobată odată cu intrarea în vigoare a Convenției asupra circulației rutiere, încheiate la Viena la 8 noiembrie 1968, trimiterile făcute la definițiile din art. 4 al Convenției de la Geneva rămîn totuși valabile, fiind vorba despre o recepțiune a acestora în textul CMR.

Republica Moldova este semnatară a unui șir de convenții multilaterale și acorduri bilaterale în domeniu. Dintre acestea enumerăm: Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi internaționale pe șosele (AETR), încheiat la Geneva la 1 iulie 1970; Convenția asupra circulației rutiere, încheiată la Viena la 08.11.68; Convenția vamală relativă la importul temporar al vehiculelor rutiere comerciale, din 18.05.1956, Geneva [2]; Convenția relativă la Contractul de transport internațional al mărfurilor pe șosele (CMR), adoptată la 19.05.1956, Geneva [3]; Convenția vamală relativă la transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR, adoptată la 14.11.1975, Geneva [4]; Convenția cu privire la contractul de transport internațional auto de pasageri și bagaje (CVR) din 1 martie 1973, Geneva [5]; Acord privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobuzul (Acordul INTERBUS), adoptat la 13.04.2000 la Bruxelles [6]. În legătură cu Acordul INTERBUS, reamintim și Hotărîrea Guvernului Republicii Moldova nr. 456 din 24.04.2007 cu privire la aprobarea Regulamentului pentru implementarea Acordului privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobuzul (Acordul INTERBUS), semnat la Bruxelles la 28 septembrie 2000 [12].

În ce privește actele normative interne, notificăm că principalul act normativ în ramura transportului rutier este Codul transporturilor auto [9]. Spre regret, acesta nu încorporează pe deplin normele materiale și procedurale, acestea fiind reglementate prin hotărîri de guvern și ordine ale ministrului. Acest lucru este valabil atît pentru transportul auto de mărfuri, cît și pentru transportul auto de călători și bagaje. Ultimul reprezentînd o varietate a contractului de transport în general, este reglementat de Codul civil al Republicii Moldova, Codul transporturilor auto și Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr. 854 din 28.06.2007 [10]. Alături de aceste acte normative, se mai aplică deciziile și hotărârile administrației publice locale, care instituie regulamente speciale pentru transportul public urban [19].

În scopul soluționării problemelor,



existente, în proces de examinare se află Proiectul Codului transportului rutier [11]. În opinia unor doctrinari [24], noul Proiect reprezintă un plagiat din legislația României, și anume: din Ordonanța de urgență privind transporturile rutiere nr. 109/2005 [13], din Normele privind organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora, aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1892/2006, precum și din alte acte normative. Autorul afirmă că, neavînd legătură cu realitatea din Republica Moldova, Proiectul riscă să nu fie înțeles. Or sistemul organizării transportului rutier în țara noastră este diferit în raport cu cel din România, iar noul Proiect determină schimbarea întregului concept la acest capitol.

**Concluzii.** Ideea adoptării unui Cod al transportului rutier apare la scurt timp de la producerea tragicului accident de la Morenii Noi, Ungheni, în care 12 persoane și-au pierdut viața și altele au rămas infirme pe viață. Din păcate, însă, noul Cod al transporturilor rămîne încă la nivel de proiect, iar conținutul său nu este adaptat condițiilor țării noastre. De aceea, sîntem de părerea că e necesar a adopta cît mai curînd posibil Codul transportului rutier, luînd în considerație particularitățile Republicii Moldova.

Reforma în domeniul transporturilor, este oportună și inevitabilă, deoarece una dintre condițiile cerute de Uniunea Europeană pentru integrarea Republicii Moldova în acest sistem constă în armonizarea legislației din transportul rutier la standardele europene.

## Referințe bibliografice

1. *Acord european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi internaționale pe șosele (AETR), încheiat la Geneva la 1 iulie 1970. Publicat în ediția oficială „Tratate internaționale”, 1999, volumul 4, p.109. ISBN 9975-73-025-6.*
2. *Convenția vamală relativă la importul temporar al vehiculelor rutiere comerciale*, din 18.05.1956, Geneva. Republica Moldova aderă prin Hotărîrea Parlamentului nr. 1318-XII din 02.03.1993 cu privire la aderarea Republicii Moldova la unele convenții internaționale. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, nr. 3/62 din 30.03.1993.
3. *Convenția relativă la Contractul de transport internațional al mărfurilor pe șosele (CMR)*, adoptată la 19.05.1956, Geneva. Republica Moldova aderă prin Hotărîrea Parlamentului nr.1318-XII din 02.03.1993 cu privire la aderarea Republicii Moldova la unele convenții internaționale. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, nr. 3/62 din 30.03.1993.
4. *Convenția vamală relativă la transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR*, adoptată la 14.11.1975, Geneva. Republica Moldova aderă prin Hotărîrea Parlamentului nr. 1318-XII din 02.03.1993 cu privire la aderarea Republicii Moldova la unele convenții internaționale. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, nr. 3/62 din 30.03.1993.
5. *Convenția cu privire la contractul de transport internațional auto de pasageri și bagaje (CVR) din 1 martie 1973*, Geneva. Republica Moldova aderă prin Legea nr. 308-XVI din 26.10.2006. pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția cu privire la contractul de transport internațional auto de pasageri și bagaje (CVR). În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, nr. 174-177/800 din 10.11.2006.
6. *Acord privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobuzul (Acordul INTERBUS)*, adoptat la 13.04.2000 la Bruxelles. În vigoare pentru Republica Moldova din 01.04.2006. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, nr. 145-147, 28.10.2005, art. 705.
7. *Convenția CMR referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele, încheiată la Geneva la 19 mai 1956*. Hotărîrea Parlamentului nr. 1318-XII din 02.03.1993 cu privire la aderarea Republicii Moldova la unele convenții internaționale. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, nr. 3/62 din 30.03.1993.
8. *Codul civil al Republicii Moldova* nr. 1107 -XV din 06.06.2002. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, nr. 82-86 din 22.06.2002.
9. *Codul transportului auto*, aprobat prin Legea nr. 116-XV din 29.07.1998. *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, nr. 90-91/581 din 01.10.1998.
10. *Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje*, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 854 din 28.07.06. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, nr.124-125 din 08.08.2006.
11. Proiectul Codului transportului rutier poate fi consultat pe site-ul oficial al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor din Republica Moldova, <http://www.mtid.gov.md/img/cod%20TR/Cod.pdf> (vizitat la 25.08. 2013).
12. Hotărîrea Guvernului Republicii Moldova nr. 456 din 24.04.2007 cu privire la aprobarea Regulamentului pentru implementarea Acordului privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobuzul (Acordul INTERBUS), semnat la Bruxelles la 28 septembrie 2000. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, nr. 064 -66/494 din 11.05.2007
13. Normele privind organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora, aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1892/2006. În: *Monitorul Oficial (România)*, nr. 919 din 13.11.2006.
14. Băeșu A., Rotari Al., Alexa O. *Dreptul comerțului internațional. Note de curs*. Chișinău: Cartdidact, 1998. ISBN 9975-940-14-5
15. Bloșenco Andrei. *Drept civil. Partea specială. Note de curs*. Chișinău: Cartdidact, 2003. ISBN 9975-940-51-X
16. Căpățînă O. *Contractul comercial de transport*. București: Editura Lumina Lex, 1995. ISBN 973-9186-45-9
17. Căpățînă Octavian, Stancu Gheorghe. *Dreptul transporturilor. Partea specială*. București: Editura Lumina Lex, 2002. ISBN 973-588-197-7
18. Filip Gheorghe, Roditis C., Filip L. *Dreptul transporturilor*. București: Casa de Editură și presă „Șansa” S.R.L., 1998. ISBN 973-9167-80-2
19. Mihalache Iurie. *Dreptul transporturilor. Manual*. Chișinău: Editura Pontos (Tipografia „Europress”), 2012. ISBN 978-9975-51-361-6
20. Pop Aurel, Ciobanu Tonel. *Dreptul Transporturilor*. București, 1984.
21. Sitaru Dragoș-Alexandru, Buglea Claudiu-Paul, Stănescu Șerban-Alexandru. *Dreptul comerțului internațional. Tratat. Partea specială*. București: Editura Universul Juridic, 2008, ISBN 978-973-127-101-9
22. Ковалева Е. Н. *Договор перевозки*. Под ред. Л. Ю. Грудичной. Москва: Издательство Эксмо, 2006. ISBN 5-699-14134-0
23. Chibac Gh. *Contractul de transport (comentariu) Dispoziții generale cu privire la transport*. În: Buletinul Curții de Apel Economice și Inspectoratului Fiscal Principal de Stat de pe lângă Ministerul Finanțelor, 2004, nr. 4, p. 7. ISSN 1810-7281
24. Mihalache I. *Argumente în favoarea codificării legislației naționale din domeniul transportului*. În: Revista Națională de Drept, 2011, nr. 10-11, p. 29. ISSN 1811-0770
25. Каменков В., Каменков А. *Договор перевозки (Понятие, виды и система)*. В: Вестник Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь, 2007 г., № 13, с. 57. ISSN 1605-7414