

ASPECTS GÉNÉRAUX SUR LA TECHNICITÉ DU LANGAGE ET DES NOTIONS DANS LES CONTRATS DE TRANSPORT

Cristina STANCIU
Université de Craïova

Abstract

Each carriage category is governed by a contract that, besides features common to all contracts, has a number of distinct characters, of particularities determined, on the one hand, by the differences in the legal regime and, on the other hand, by the language and names specific to each type of contract. The terminological distinction of these contracts is very important not only from a theoretical perspective, but also from a practical one: most often the qualification of carriage as belonging to a certain category entails distinct legal consequences and leads to the application of a certain legal regime.

Key words: *sender, receiver, carriage, principal, waybill*

Résumé

A chaque catégorie de transport correspond un certain contrat qui, en plus de traits communs à tout contrat, présente toute une série de caractères distincts, de particularités déterminés, d'une part, par les différences de régime juridique existantes et, d'autre part, par le langage et les noms spécifiques pour chaque type de contrat. La distinction terminologique de ces contrats est très importante parce qu'elle présente non seulement un intérêt théorique, mais aussi pratique: souvent la qualification du transport comme appartenant à une certaine catégorie fait que cette catégorie du transport produise certaines conséquences juridiques distinctes et conduit à l'application d'un certain régime juridique.

Mots-clés: *expéditeur, destinataire, transport, commettant, lettre de voiture*

1. Préliminaires

La formation du droit des transports en tant que branche distincte du droit s'est produite dans le temps, avec le développement économique et, implicitement, celui des moyens de transport. En ce qui concerne la place que le droit des transports occupe dans le système du droit, la doctrine a retenu deux théories: l'une qui considérait le droit des transports comme sous-branche du droit commercial et l'autre pour laquelle le droit du transport était une branche distincte du droit.¹

Le droit des transports est une branche de droit autonome, distincte, ayant un cadre légal spécial et, en l'absence des normes propres, pour certains aspects de certaines institutions juridiques elle complète ses possibles lacunes par le droit commun, en interagissant en même temps avec les disciplines apparentées du point de vue du contenu.

L'objet de réglementation juridique du droit des transports doit nécessairement être précisé vu que lorsqu'on prend en considération le problème de la constitution d'une branche de droit son objet est considéré comme étant le critère fondamental de

¹ Gh. Piperea, *Dreptul transporturilor*, București, Editura All Beck, 2003, p. 9.

distinction des autres branches de droit existantes et de fixation dans le système du droit de la sphère des rapports juridiques réglementés par cette branche. Dans le processus de délimitation d'une branche de droit des autres branches et implicitement dans le processus de formation on prend en considération toute une série de critères: la méthode de réglementation, la qualité des sujets, le caractère des normes, le spécifique des sanctions et des notions, les principes²; mais, dans la même mesure, il est admis par la plupart de la doctrine que l'objet de réglementation juridique constitue l'élément fondamental de distinction par rapport aux critères déjà précisés, considérés comme étant auxiliaires pour la formation des branches de droit³.

«Le problème essentiel qui doit être analysé est celui des critères qui se trouvent à la base de la distinction des branches entre elles et à la base de leur détachement en tant que systèmes distincts de règles du système juridique global»⁴.

L'objet de réglementation juridique d'une branche du droit en général est constitué par les relations sociales réglementées par une norme de droit, relations qui ont des caractères spécifiques pour la branche du droit respective. Par conséquent, l'objet de réglementation du droit des transports est constitué par les relations sociales réglementées par le droit des transports, relations sociales qui engendrent des activités de transport ou le transport ou, autrement dit, les relations sociales qui *s'expriment*, se matérialisent par l'activité de transport. L'activité de transport en tant qu'objet du droit des transports peut être définie comme étant l'activité qui suppose le déplacement dans l'espace de certaines personnes ou de certains biens par un moyen de transport et par l'utilisation d'une voie de transport. Le transport suppose donc toute une série d'éléments: le déplacement dans l'espace, les personnes ou les biens qui font l'objet de ce déplacement, l'utilisation d'un moyen de transport/le véhicule, la réalisation du déplacement par une voie de transport⁵.

Il convient de retenir toutefois que l'objet de l'activité de transport n'est pas constitué par tous les déplacements dans l'espace. Ainsi, le transport dans l'intérêt personnel, le transport du pétrole, de l'eau ou du gaz par des conduits, le transport de l'énergie électrique ne peuvent faire l'objet d'un contrat de transport. Dans ces situations, le transport se réalise à l'aide des installations propres et l'activité de transport ne trouve plus son justification, vu qu'on ne réalise pas les opérations spécifiques au transport⁶. Aussi, ne sont considérées des activités de transport ni les nouvelles technologies de déplacement de certaines marchandises par *pipelines* à l'aide d'un flux d'eau ou d'air⁷. Le transport de la correspondance, les transmissions téléphoniques, le fax, les transmissions télégraphiques, radio ou de télévision ne sont pas compris dans l'objet du droit des transports. Se trouve dans la même situation le transport postal qui est soumis à certaines réglementations spéciales (conventions spéciales) où il est précisé qu'on n'est pas en présence d'une activité de transport⁸.

² Ghe. Beleiu, *Drept civil român. Introducere în dreptul civil român. Subiectele dreptului civil*, București, Casa de Editură și Presă „Șansa”, 1992, p. 33.

³ I. Dogaru, *Drept civil român*, București, Editura Europa, 1996, p. 29-30.

⁴ D.C. Dănișor, I. Dogaru, Gh. Dănișor, *Teoria generală a dreptului*, București, Editura C.H. Beck, 2006, p. 231.

⁵ Gh. Piperea, *Dreptul transporturilor*, București, Editura All Beck, 2003.

⁶ La reprise des marchandises par le transporteur, les obligations de garde et de remise des marchandises par le transporteur, etc.

⁷ R. Rodiere, *Droit des transports terrestre et aérien*, Paris, Dalloz, 1977, p. 4.

⁸ Gh. Filip, *Dreptul transporturilor*, Iași, Editura Junimea, 2002, p. 7.

Le droit des transports représente l'ensemble de réglementations relatives à l'activité professionnelle organisée par les transporteurs, avec des véhicules appropriés, pour faire déplacer, sur des bases contractuelles et dans les conditions légales, des personnes et/ou des biens.⁹

2. La classification des transports

Les classifications sont faites en général selon certains critères qui affirment l'idée de départager les différentes catégories de transports, en soulignant ainsi les différences de régime juridique existantes. Chaque classification présente non seulement un intérêt théorique, mais également pratique, parce que souvent la classification du transport comme faisant partie d'une certaine catégorie produit certaines conséquences juridiques distinctes et un régime juridique propre. Ainsi la doctrine considère comme critères principaux: l'objet du transport, la voie ou le moyen de transport, l'itinéraire parcouru, la périodicité du déplacement, intérêt servi, le nombre des moyens de transport, la production et la consommation, la sphère économique desservie, la gamme des services offerts, l'influence sur les facteurs environnementaux et sur la santé. En fonction de l'objet du transport effectué par le transporteur, les transports peuvent être classifiés en: transports de personnes et transports de biens (marchandises). Selon la voie ou le moyen de transport utilisé, les transports sont classifiés en: transports terrestres, navales, aériens et extra-terrestres. Les transports dans l'espace extra-atmosphérique ne présentent pas encore un caractère commercial¹⁰; et les transports terrestres peuvent être classifiés, à leur tour, en transports ferroviaires et routiers, et les transports navals en transports maritimes fluviales et sur les eaux intérieures (rivières, canaux navigables, lacs)¹¹. En fonction de l'itinéraire réalisé à l'intérieur ou à l'extérieur des frontières de l'Etat, on a le transport en trafic interne et en trafic international.¹²

En fonction de la périodicité du déplacement les transports sont: à périodicité régulière et occasionnels. Le transport à périodicité régulière se déroule selon un programme préétabli, selon des itinéraires et à jour fixés et annoncés au public. C'est le cas des transports ferroviaires, par bus, du transport naval à navires de ligne, du transport aérien. Le transporteur professionnel se trouve dans un état permanent d'offre de services par rapport au public, le contrat de transport étant ainsi conclu par une simple adhésion de la part du client. Les transports occasionnels se déroulent sur des itinéraires, à date et dans des conditions négociables cas par cas par le transporteur et ses clients¹³.

⁹ O. Căpățînă, Ghe. Stancu, *Dreptul transporturilor. Partea generală*, București, Editura Lumina Lex, 2000, p. 10.

¹⁰ Gh. Piperea, *op. cit.*, p. 3.

¹¹ Șt. Scurtu, *Contracte de transport de mărfuri în trafic intern și internațional*, Craiova, Editura Themis, 2001, p. 11.

¹² Entre deux ou plusieurs Etats. Peuvent être à leur tour: transports en trafic international de transit - quand le transport se réalise en passage sur le territoire d'un Etat, en étant une fraction du transport international entre deux Etats différents et les transports de péage - quand les transports ont des points de départ et d'arrivée situés sur le territoire d'un même Etat mais passément aussi sur le territoire d'un Etat voisin.

¹³ Dans les transports maritimes, le déplacement de certaines marchandises en grandes quantités se fait en général par des transports occasionnels, par l'affrètement des cargaisons. On peut apprécier que les transports à périodicité régulière sont prédominants sur les lignes ferroviaires et sur les réseaux de bus, ceux occasionnels sont prédominants dans les déplacements en grandes quantités de marchandises et sur de longues distances par voie maritime.

Dans le transport maritime, l'exploitation des navires commerciaux se fait sur deux grandes catégories de transport: le transport à navires de ligne et le transport à navires de *tramp*.

Les navires de ligne sont les navires qui font des transports selon un itinéraire préétabli, à horaire fixé qui est porté à la connaissance du public et qui se déplacent à caractère régulier et permanent. Les marchandises qui sont transportées par navires de ligne sont des marchandises générales, en parties petites en général et qui n'exigent pas l'affrètement d'un navire entier ou les transports en parties plus grandes des marchandises sèches ou liquides. Les navires de ligne n'attendent pas au quai, ont priorité et bénéficient de frais réduits de port.

Les navires de *tramp* sont des navires à caractère irrégulier, qui ne se réfèrent pas à une certaine zone géographique ou à des ports d'expédition et de destination connus d'avance, n'ont pas un itinéraire et un horaire précis. Les navires de *tramp* voyagent sur les mers à la recherche de marchandise et acceptent d'effectuer des transports qu'ils considèrent avantageux. En général, les navires de *tramp* effectuent des courses pour satisfaire aux exigences de transport d'un seul affréteur qui dispose d'une partie de marchandises en grandes quantités pour occuper l'espace de transport offert par un navire.

En fonction de l'intérêt servi, on distingue les transports dans l'intérêt public (le transport public) et les transports dans l'intérêt propre ou privé. Les transports dans l'intérêt propre sont classifiés en: transports dans l'intérêt personnel (les transports exécutés par des personnes physiques pour assurer le déplacement de certaines personnes ou de certains biens) et les transports dans l'intérêt propre (exécutés par des personnes physiques ou morales pour leurs propres activités, avec les moyens de transport leur appartenant en propriété ou qu'ils utilisent en base d'un contrat de location).

L'article 1957 du Code civil roumain prévoit que le transport peut être réalisé par un ou plusieurs transporteurs et, dans ce dernier cas, qu'il peut être successif ou combiné. Le transport successif est celui réalisé par deux ou plusieurs transporteurs successifs qui utilisent le même moyen de transport, et dans le transport combiné le même transporteur ou les mêmes transporteurs successifs utilisent des moyens de transport différents. Les transporteurs qui se succèdent reprennent les biens et les bagages transportés, jusqu'à la destination, sans l'intervention de l'expéditeur ou du voyageur.

La classification sur des catégories de transport est importante, vu qu'à chaque catégorie de transport correspond un certain contrat de transport qui, en plus des traits communs à tout contrat, présente toute une série de caractères spécifiques, de particularités déterminées justement par les critères mentionnés, à savoir en fonction du spécifique du moyen de transport, du caractère interne ou international, des voies de transport utilisées, du nombre des moyens de transport utilisés, etc.

3. La terminologie spécifique pour les parties et les participants aux contrats de transport

Les sujets du droit des transports sont en général les transporteurs, les clients (les bénéficiaires) - les voyageurs ou, le cas échéant, les expéditeurs et les destinataires des marchandises. Les opérateurs de transport sont les transporteurs (roumains ou étrangers) qui ont un accès égal et non-discriminatoire à l'infrastructure ouvertes à l'accès public.

Par partie à un contrat on comprend pourtant l'auteur d'une manifestation de volonté au moment de la conclusion d'un pareil contrat et, par conséquent, les parties au contrat de transport de biens sont *l'expéditeur* et le *transporteur*. Le bénéficiaire du contrat de transport c'est le *destinataire*, s'il adhère au contrat.

L'expéditeur est également appelé créancier du transport. Il est la personne qui conclut directement ou par représentant le contrat de transport avec le transporteur. Donc, l'expéditeur peut conclure le contrat de transport personnellement ou par mandataire ou commissionnaire.

Le transporteur est la personne physique ou morale qui s'oblige à effectuer le transport des biens à la destination, avec ses propres moyens, moyennant une somme d'argent qui représente l'équivalent de sa prestation. Il est créancier du prix du transport et débiteur du transport.¹⁴

L'expéditeur de la marchandise peut être lui-même le destinataire, mais le plus souvent il désigne une autre personne. La personne désignée comme destinataire acquiert par rapport au transporteur des droits et des obligations qui ont leur origine dans le contrat de transport, bien que le destinataire ne soit pas partie dans ce contrat.

Le bénéficiaire du contrat c'est le destinataire, bien qu'il ne participe pas à la conclusion de ce contrat. Le destinataire est acquéreur de droits et d'obligations résultant de ce contrat s'il y adhère, la situation du destinataire en étant considérée comme une exception au principe de la relativité des effets de l'acte juridique civil.

Dans le contrat de transport de personnes, les parties sont le *voyageur* (ou le *passager*) et le *transporteur*. Jusqu'à l'entrée en vigueur du Nouveau Code civil, le contrat de transport de personnes ne bénéficiait pas d'une réglementation générale. Dans le cas où ils étaient compatibles avec son spécifique on leur appliquait les normes du Code de commerce, alors en vigueur, compris dans la matière du contrat de transport de marchandises. Actuellement, la réglementation du Nouveau Code civil assure la norme générale en matière du contrat de transport de personnes par les dispositions des articles 2002-2008, le contrat devenant ainsi un contrat nommé. L'obligation de transport des personnes comprend en plus des opérations de transport les opérations d'embarquement et de débarquement. Comme effet de cette obligation, la responsabilité du transporteur vise tant les préjudices subis par les voyageurs et leurs bagages pendant le transport, que pendant les opérations d'embarquement et de débarquement.

Dans le cas du transport de marchandises par train en trafic intérieur, les parties sont appelées *expéditeur* et *transporteur*. L'*expéditeur* est la personne qui présente la demande de contracter à la station ferroviaire, demande nominalisée par un écrit type, la *lettre de voiture*. Le transporteur est l'opérateur de transport ferroviaire qui détient l'autorisation légale pour ce type d'activité et qui a acquis le droit d'accès et de circulation sur les chemins de fer roumains en base d'un contrat conclu avec la Société nationale des chemins de fer roumains. Cette dernière, en qualité de transporteur se trouvant en état d'offre permanent de services par rapport au public, est obligée à conclure en forme écrite le contrat de transport à la demande de l'expéditeur.

Le contrat d'expédition de marchandises reçoit une réglementation juridique dans le Nouveau Code civil roumain (art. 2064-2071) en étant, par conséquent, un contrat

¹⁴ Șt. Scurtu, *Contracte de transport de mărfuri în trafic intern și internațional*, Craiova, Editura Themis, 2001, p. 23-25.

nommé. Les parties à ce contrat sont le *commettant* et l'*expéditeur*, selon la nouvelle réglementation. Le *commettant* est la personne au compte de laquelle le contrat de transport est conclu et il accomplit ses opérations accessoires. L'*expéditeur* est la personne qui s'oblige à conclure, en nom propre et au compte du commettant, le contrat de transport. La doctrine observe que dans le cas de ce contrat également le Nouveau Code civil opère des modifications au niveau terminologique. Ainsi, le *client* devient *commettant*, selon les réglementations actuelles, et l'*expéditionnaire* (la maison d'expéditions) devient *expéditeur*.¹⁵

Le contrat de transport maritime est, selon la Convention de Hambourg de 1978, l'acte juridique bilatéral par lequel le transporteur s'engage à déplacer par mer du port d'expédition jusqu'au port de destination une charge déterminée contre rémunération. Autrement dit, le contrat de transport maritime de marchandises est la convention par laquelle une partie, appelée transporteur, s'oblige par rapport à une autre partie, appelée chargeur, à transporter contre une rémunération appelée fret une marchandise déterminée d'un port à un autre, selon une route maritime fixée par les parties¹⁶. Donc, l'exécution des transports se réalise contre une rémunération, le *fret*, notion spécifique au droit maritime. Tant dans les contrats à navire de ligne que dans les contrats d'affrètement, le fret est prévu par l'insertion de certaines clauses-type dans le contrat. Le montant des frets diffère en fonction du rapport offre-demande et en fonction de la convention entre les parties. Les parties à ce contrat de transport sont: le *transporteur* et l'*expéditeur*, appelé *chargeur*.

Selon la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978, on entend par *transporteur* toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur. Selon la même convention, le *transporteur substitué* est toute personne à laquelle le transporteur a confié la réalisation partielle ou totale d'un transport de marchandises. Donc, en qualité de transporteur peuvent figurer tant le propriétaire du navire, que son affréteur; on distingue ainsi entre le transporteur au sens générique et le transporteur effectif. Partie au contrat originaire de transport n'est pourtant que le transporteur au sens générique, tandis que le transporteur effectif agit comme un sous-contractant du premier¹⁷. Par *chargeur*, selon la même Convention, on comprend toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur, et doit s'étendre à toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer. Le *destinataire* est la personne habilitée à prendre livraison des marchandises au port de destination.

¹⁵ Fl.A. Baias, E. Chelaru, R. Constantinovici, I. Macovei (coordonatori), *Noul cod civil*, Comentariu pe articole, art. 1-2664, București, Editura C.H. Beck, 2012, p. 2065: « L'option pour le terme "commettant" peut être expliquée à partir de la nature juridique du contrat d'expédition. Ainsi, la position du commettant du contrat d'expédition est la même que celle du commettant du contrat de commission. L'option pour le terme "expéditeur" s'explique par le fait que la partie ainsi désignée dans le contrat d'expédition va conclure un contrat de transport, en nom propre, contrat dans lequel elle aura la position juridique d'expéditeur".

¹⁶ Șt. Scurtu, *Contracte de transport de mărfuri în trafic intern și internațional*, Craiova, Editura Universitaria, 2003, p. 348-352.

¹⁷ Gh. Piperea, *op. cit.*, p. 192.

4. Le document de transport - terminologie différente en fonction du type de transport

Des réglementations du Nouveau Code civil roumain il en résulte que la forme écrite du contrat de transport est exigée comme condition *ad probationem*, le contrat de transport en étant, en principe, un contrat consensuel. Les normes qui régissent la problématique des conditions de forme du contrat de transport sont dispositives et, par conséquent, les parties ou le législateur ou le transporteur peuvent transformer la forme écrite d'une condition *ad probationem* en condition *ad validitatem*.

Selon l'art. 1956 du Nouveau Code civil, le contrat de transport est prouvé par les documents de transports tels: la lettre de voiture, le récépissé de bagages, la feuille de route, le connaissement, le ticket ou la légitimation de transport ou d'autres pareils, selon le cas. Le Nouveau Code civil roumain non seulement modifie et complète les normes juridiques actuelles sur le fond en matière des contrats de transport, mais aussi actualise le langage de ce domaine par l'option pour des formules claires concernant le nom de ces contrats.

Ainsi, la *lettre de voiture* est l'option du code actuel pour le nom du contrat de transport de marchandises par train, contrat qui est conclu, en général, par écrit, en remplissant un formulaire type dont le contenu était fixé par la loi en étant ainsi obligatoire pour les parties. Les cinq exemplaires de la lettre de voiture sont distribués de la manière suivante: trois restent en possession des chemins de fer, les autres reviennent à l'expéditeur, respectivement au destinataire. Les exemplaires du document de transport qui restent au chemin de fer sont distribués comme suit: la *copie*, c'est-à-dire un exemplaire qui porte cette appellation, reste à la station d'expédition; un autre exemplaire, appelé *avis et certification de réception* accompagne la marchandise pendant tout le transport et il est conservé à la station de destination; le troisième exemplaire revient au transporteur - il est considéré et appelé *exemplaire de service* et accompagne la marchandise pendant l'exécution du contrat. Les deux autres exemplaires portent le nom de *lettre de voiture unique* - exemplaire livré au destinataire avec la marchandise - et *duplicata de la lettre de voiture* - exemplaire conservé par l'expéditeur.

En ce qui concerne les aspects terminologiques, il est clair que le nouveau Code civil a abandonné la formule de l'art. 414 du Code du commerce (actuellement abrogé) „scrisoare de cărat” lettre de transport en faveur de la formule „scrisoare de trăsură” lettre de voiture.

D'ailleurs, on a critiqué dans la doctrine les deux formules qui sont considérées incompatibles avec les situations pratiques, concrètes, avec la source matérielle de cette réglementation. Ainsi, on a affirmé sur la formule *lettre de transport* que « la terminologie ainsi utilisée est certainement vieillie. Elle reprend l'époque révolue où l'expéditeur s'adressait par une vraie lettre au destinataire en l'annonçant qu'il lui envoie une marchandise par l'intermédiaire du transporteur qui lui livrait également ce document. Cet usage n'est plus pratiqué.» Sur la dénomination *lettre de voiture* on a affirmé que «l'expression *trăsură* est aussi inappropriée dans notre langage, en provenant du vocabulaire français où le terme équivalent, *voiture*, a un sens plus large, comprenant tout moyen de transport terrestre, non seulement le camion à chevaux »¹⁸.

Le *connaissement* - *Bill of lading* - est une autre notion spécifique au

¹⁸O. Căpățină, Gh. Stancu, *Dreptul transporturilor*, București, Editura Lumina Lex, 2000, p. 65.

domaine maritime et représente le document qui fait la preuve d'un contrat de transport par mer et de la reprise et du chargement des marchandises par le transporteur, par lequel il s'oblige de livrer les marchandises à destination contre présentation de ce document.¹⁹ Le connaissement est utilisé dans le transport maritime depuis le XIV^e siècle, en ayant au début la fonction simple de preuve du chargement au bord, signée par le commandant du navire, pour devenir ensuite un titre représentatif de la marchandise transportée²⁰. Il est délivré tant dans le cas du contrat de transport à navire de ligne que dans le cas du contrat d'affrètement. Du point de vue terminologique, la formule *connaissement* en est une moderne. Dans la réglementation antérieure (art. 565 du Code de commerce) il existait une formule *police de chargement* qui ne correspondait plus aux réalités. C'est de même avec le contrat d'affrètement qui, dans la réglementation antérieure, était appelé *contrat de location de navire* qui créait confusion si on se rapportait à un contrat de location en matière civile, aux conditions de conclusion et aux effets d'un tel contrat. Le connaissement est émis par le commandement du navire et ce document a deux fonctions importantes: il est un instrument de preuve et un titre représentatif de la marchandise transportée. Il ne doit pas être confondu avec le contrat de transport maritime. Cependant, le connaissement fait la preuve de l'existence de ce contrat²¹.

Le ticket ou la légitimation de voyage sont les formules agréées par la Nouveau Code civil roumain pour nommer le document de transport de personnes. Ces formules, avec d'autres (le billet ou l'abonnement) définissent le contrat de transport de personnes, en fonction du type de transport utilisé: routier, ferroviaire, etc.

5. Le contrordre - notion spécifique au droit des transports

Si on analyse les effets du contrat de transport en général on observe qu'à ce chapitre des droits et obligations des parties l'institution qui présente un degré de spécificité évident c'est le contrordre. Cet acte juridique par lequel l'expéditeur renonce ou modifie unilatéralement le contrat de transport et qui s'appelle *contrordre* est considéré être une exception de la matière contractuelle «classique».

Les conventions légalement passées ont pouvoir de loi entre les parties contractantes. Donc la force obligatoire du contrat dérive du pouvoir de loi que la loi même reconnaît au contrat dans les rapports entre les parties. De cette valeur reconnue au contrat il en découle d'importantes règles pour le domaine contractuel: l'irrévocabilité des contrats et le principe de la relativité des effets du contrat. L'irrévocabilité des contrats suppose qu'un contrat ne peut être révoqué que par l'accord mutuel des parties: *mutuus consensus*, *mutuus dissensus*²². Le Nouveau Code civil déroge à ce principe en matière du droit des transports et accorde à l'expéditeur le droit de renoncer au contrat ou de le modifier unilatéralement, mais avec l'obligation de payer au transporteur les frais et dommages directs et immédiats qui résulteraient de

¹⁹ Article 1 point 7 de la Convention de Hambourg, 1978.

²⁰ O. Căpățină, Gh. Stancu, *Dreptul transporturilor*, București, Editura Lumina Lex, 2000, p. 402.

²¹ Dans la pratique, sur le verso du connaissement sont imprimées les clauses-type du contrat de transport en base duquel le connaissement a été réalisé.

²² I. Dogaru, T. Sâmbrian, P. Drăghici, A. Oroveanu-Hanțiu, S. Ionescu, *Drept civil român. Teoria generală a obligațiilor*, Volumul III, Craiova, Editura Europa, 1997, p. 121-123; S. Badea, *Evolution and Continuity in Romance Europe: the Use of Latin in Romanian Contract Law*, dans le vol. "Quaestiones Romanicae, II/1, Papers of the International Colloquium Communication and Culture in Romance Europe", 2nd ed./24-25 September 2013, Jate Press, Szeged, Hongrie, 2013, p. 106.

l'exécution de ses dispositions²³. Ainsi, selon les articles 1970-1975 du Nouveau Code civil, l'expéditeur a le droit de suspendre le transport et de demander la restitution des choses transportées ou leur remise à une autre personne que celle portée dans le document de transport, ou de disposer comme il veut, mais il doit payer au transporteur les frais engagés et les dommages directs et immédiats résultant de l'exécution de ce contordre. Les raisons pour lesquelles on a accordé ce droit à l'expéditeur sont d'ordre économique et juridique: par la consécration de ce droit sont mieux satisfaits les intérêts de l'expéditeur, parce qu'il peut changer de destination, en dirigeant la marchandise vers un marché meilleur ou peut avoir l'intérêt d'arrêter le transport parce que le destinataire meurt ou devient failli avant que la marchandise arrive à sa destination. Aussi, si la marchandise a été aliénée pendant le transport, l'acheteur, en se subrogeant dans les droits du vendeur, peut avoir l'intérêt de changer la destination de la marchandise.²⁴

L'article 1970 du Nouveau Code civil sur la suspension du transport et le contordre prévoit que l'expéditeur peut suspendre le transport et demander la restitution des biens ou leur remise à une autre personne que celle portée dans le document de transport ou disposer comme il l'entend, en étant obligé de payer au transporteur les frais et la contrevaletur des dommages qui sont la conséquence immédiate de ce contordre.

Pour exercer le droit de contordre on doit présenter le document de transport signé par le transporteur et le récépissé de réception, si un tel document a été délivré, et les modifications qui découlent du contordre doivent être inscrites dans le document de transport ou sur le récépissé sous une nouvelle signature du transporteur. Le droit de contordre cesse au moment où le destinataire a demandé la remise des biens.

En cas d'empêchement au transport, le transporteur a le droit de demander des instructions à l'expéditeur ou, en l'absence de réponse de sa part, de transporter le bien à la destination, en modifiant l'itinéraire. Dans ce dernier cas, sauf si le fait lui est imputable, le transporteur a droit au prix du transport, aux taxes accessoires et aux dépenses, pour la route effectivement parcourue, ainsi que la modification du délai d'exécution du transport. S'il n'existe pas une autre route de transport ou si, par d'autres motifs la continuation du transport n'est pas possible, le transporteur procède selon les instructions données par l'expéditeur dans le document de transport pour le cas de l'empêchement au transport et en l'absence ou si les instructions ne peuvent être exécutées l'empêchement est porté sans délais à la connaissance de l'expéditeur auquel on demande des instructions. L'expéditeur informé de l'empêchement peut dénoncer le contrat en payant au transporteur seulement les frais effectivement réalisés et le prix du transport proportionnellement au parcours effectué.

L'article 1972 du Nouveau Code civil prévoit les modifications que le transporteur peut faire. Ainsi, si dans les 5 jours de l'envoi de l'information l'expéditeur ne donne pas, selon la loi, les instructions qui peuvent être exécutées et ne lui

²³ Par exemple, le contrat de transport ferroviaire de marchandises peut être modifié par l'expéditeur et exceptionnellement par le destinataire. Il existe aussi une situation assimilable à une modification du contrat de transport et le chemin de fer a la possibilité de décider s'il est préférable du point de vue de l'expéditeur de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il est indiqué dans l'intérêt de l'expéditeur de demander des instructions en lui communiquant les informations utiles dont il dispose.

²⁴ Șt. Scurtu, *op. cit.*, p. 78.

communiqué non plus la dénonciation du contrat, le transporteur peut conserver le bien en dépôt ou le déposer à un tiers. Dans le cas où le dépôt n'est pas possible ou le bien peut s'altérer ou se détériorer ou sa valeur ne peut couvrir le prix du transport, les taxes accessoires et les dépenses, le transporteur peut vendre le bien, selon les dispositions de la loi. Lorsque le bien a été vendu, le prix, après déduction des droits du transporteur, doit être mis à la disposition de l'expéditeur, et si le prix est inférieur aux droits du transporteur l'expéditeur doit payer la différence.

Dans le cas où l'empêchement au transport a cessé avant que les instructions de l'expéditeur arrivent, le bien est transmis à la destination sans attendre d'autres instructions, l'expéditeur en étant informé sans délai.

L'expéditeur a le droit, par disposition ultérieure écrite: de retirer avant le départ le bien à transporter, de l'arrêter pendant le transport, d'ajourner sa remise au destinataire ou d'ordonner son retour au lieu de départ, de changer la personne du destinataire ou le lieu de destination ou de disposer une autre modification des conditions d'exécution du transport. Toutefois, l'expéditeur qui a donné une disposition ultérieure est obligé de payer au transporteur, le cas échéant, le prix de la partie du transport effectuée, les taxes dues et les dépenses entraînées par l'exécution de la disposition ultérieure, et de l'indemniser pour tout dommage subi. L'expéditeur ne peut pas donner une disposition ultérieure qui ait pour effet la division du transport, si la loi ne dispose pas autrement.

Le droit de l'expéditeur de modifier le contrat de transport s'éteint une fois que le destinataire a manifesté sa volonté de faire valoir les droits qui résultent pour lui du contrat de transport ou toutes les fois que l'expéditeur a remis au destinataire le duplicata du document de transport. Depuis lors, le droit de modifier le contrat de transport par disposition ultérieure appartient au destinataire. Le transporteur, en se conformant aux dispositions de la loi spéciale, peut refuser l'exécution de la disposition ultérieure, en informant sans délais celui dont elle émane, si l'exécution de la disposition est de nature à perturber gravement le bon déroulement de l'exploitation ou si, en cas de changement du lieu de destination, les taxes et les dépenses supplémentaires ne sont pas garanties par la valeur du bien ou par une autre modalité. Le transporteur a aussi l'obligation d'information dans le cas où, à la réception de la disposition, l'exécution n'est plus possible.

6. Conclusions

Le Nouveau Code civil roumain par lequel on a abrogé les dispositions du Code de commerce, régit le contrat de transport par les dispositions des articles 1955-2008 et le contrat d'expédition par les dispositions des articles 2.064-2.071. Les textes de loi réservés au contrat de transport comprennent des dispositions générales, applicables à tous les moyens de transport, dans la mesure où des lois spéciales, des dispositions relatives au contrat de transport de biens et des dispositions qui visent le contrat de transport de personnes et bagages ne disposent pas autrement. Il convient de remarquer que cette réglementation traite les problèmes juridiques de fond relatifs au contrat de transport de manière exhaustive en utilisant une terminologie appropriée.

BIBLIOGRAPHIE

- Atanasiu, A.G., Dimitriu, A.P., Dobre, A.F. et alli, *Noul Cod civil. Note. Corelații. Explicații*, București, Editura C.H. Beck, 2011.
- Badea, S., *Evolution and Continuity in Romance Europe: the Use of Latin in Romanian*

- Contract Law*, dans le vol. "Quaestiones Romanicae, II/1, Papers of the International Colloquium Communication and Culture in Romance Europe", 2nd ed./24-25 September 2013, Jate Press, Szeged, Hongrie, 2013, p. 104-108.
- Baias, Fl.A., Chelaru, E., Constantinovici, R., Macovei, I. (coord.), *Noul cod civil, Comentariu pe articole, art. 1-2664*, București, Editura C.H. Beck, 2012.
- Beleiu, Gh., *Drept civil român. Introducere în dreptul civil român. Subiectele dreptului civil*, București, Casa de Editură și Presă „Șansa”, 1992.
- Căpățînă, O., Stancu, Gh., *Dreptul transporturilor. Partea generală*, București, Editura Lumina Lex, 2000.
- Cărpenaru, S.D., *Drept comercial român*, București, Editura All Beck, 2002.
- Cotuțiu, A., Sabău, G.V., *Dreptul transporturilor*, București, Editura All Beck, 2005.
- Dănișor, D., *Dictionar juridic francez/român, român/francez*, București, Editura C.H. Beck, 2010.
- Dănișor, D.C., Dogaru, I., Dănișor, Gh., *Teoria generală a dreptului*, București, Editura C.H. Beck, 2006.
- Dogaru, I., Sâmbrian, T., Drăghici, P., Oroveanu-Hanțiu, A., Ionescu S., *Drept civil român. Teoria generală a obligațiilor*, Volumul III, Craiova, Editura Europa, 1997.
- Dogaru, I., *Drept civil român*, Craiova, Editura Europa, 1996.
- Filip, Gh., *Dreptul transporturilor*, Iași, Editura Junimea, 2002.
- Piperea, Gh., *Dreptul transporturilor*, București, Editura All Beck, 2003.
- Scurtu, Șt., *Contracte de transport de mărfuri în trafic intern și internațional*, Craiova, Editura Themis, 2001.
- Rodiere, R., *Droit des transports terrestre et aerien*, Paris, Dalloz, 1977.
- ****Noul Cod civil român*, București, Editura Hamangiu, 2014.