

Capitolul I

Introducere

I.1. Noțiunea de transport și obiectul dreptului transporturilor

Conform *Dicționarului explicativ al limbii române*, cuvântul *transport* înseamnă faptul de a transporta; acea ramură a economiei naționale cuprinzând totalitatea mijloacelor rutiere, aeriene și navale care asigură circulația bunurilor și persoanelor; totalitatea bunurilor sau a persoanelor care sunt transportate la un moment dat în condiții determinate.

Sensul verbului *a transporta* este a deplasa cu un vehicul bunuri sau persoane dintr-un loc în altul, a căra, a duce, a purta.

În general, prin transport se înțelege deplasarea oamenilor și bunurilor în spațiu și timp, cu ajutorul unui vehicul specific căii de transport, conceput și folosit în acest scop. Definită astfel, noțiunea de transport are în vedere acțiunea de strămutare în alt loc a unei persoane fizice sau a unui lucru, ceea ce presupune cu necesitate un mijloc necesar deplasării și un obiect de transport supus deplasării. Această accepțiune, oarecum limitată a noțiunii de transport, exclude din preocupările dreptului transporturilor deplasarea imaginii ori a sunetului la distanță, ca și transportul prin conducte ori furnizarea energiei de orice fel, nefiind subsumate noțiunii de transport cu care operează dreptul transporturilor. La fel, ies din preocupările dreptului transporturilor transportul corespondenței scrise și transportul coletelor de o anumită greutate, excluderea lor – deși sunt deplasate cu mijloace convenționale de transport, fiind consecința faptului că raportul juridic nu este stabilit direct cu transportatorul, ci cu serviciile de poștă puse la dispoziția publicului din rațiuni sociale.

Așadar, dreptul transporturilor studiază ansamblul normelor care reglementează raporturile juridice care se stabilesc în procesul de organizare și executare a transportului de bunuri și de pasageri,

rolul și autoritatea statului în condițiile economiei de piață, drepturile și obligațiile participanților la înfăptuirea activității de transport, analizând pe categorii de transporturi contractele ce se încheie în trafic intern și internațional, precum și alte acte și fapte juridice conexe transportului de persoane și de bunuri.

I.2. Transporturile – privire istorică

În străduința continuă a omului de a supune forțele naturii spre a le folosi pentru îmbunătățirea traiului său, spiritul omenesc a creat, în timp, un patrimoniu științific și tehnic, care, zi de zi, se mărește prin noi cercetări și descoperiri.

Jumătatea a doua a secolului al XIX-lea și secolul XX au produs cu adevărat o revoluție în drumul omenirii spre civilizație, prin progresul nebănuit la care a ajuns tehnica în lumea modernă.

Desigur, în această revoluție științifică și tehnică, dezvoltarea extraordinară a comunicațiilor de orice natură și a mijloacelor de transport ocupă un loc dintre cele mai însemnate, încât, într-adevăr, s-ar putea spune că omul zilelor noastre a izbutit aproape să suprimă noțiunile de spațiu și timp.

Transportul este, poate, tot atât de puternic astăzi ca și banul. Împărăția lui nu are frontiere, nici terestre, nici maritime, nici aeriene.

Comunicațiile și transporturile joacă un rol capital în raporturile internaționale; fără concursul lor relațiile internaționale ar fi cvasi-inexistente.

În lumea antică, transporturile se făceau aproape exclusiv pe calea apei.

Civilizația Antichității a înflorit în jurul Mediteranei și pe văile marilor fluvii Tigru, Eufrat, Nil, iar popoarele care au făurit această civilizație (fenicienii, grecii, romanii, cartaginezii) au fost popoare de navigatori. Pe coastele Mediteranei, popoarele antice au construit porturi, au colonizat regiuni nelocuite, ducând cu ele cultura și civilizația lor.

Grecii au împânzit cu navele lor nu numai Mediterana, dar și Pontul Euxin, întemeind colonii și clădind cetăți, iar romanii au ajuns până în Bretania.

Căile de comunicație terestre au fost puțin folosite în lumea greacă. Drumurile erau, pe atunci, mai mult drumuri de pelerini decât

drumuri comerciale. Nu erau construite de om, ci erau, de obicei, căi naturale pe marginea apelor sau defileuri prin munți.

Spre deosebire de greci, romanii au fost „inginerii lumii antice”, construind șosele numeroase care traversau imperiul în lung și în lat, legând metropola de provinciile îndepărtate. În epoca de glorie a Imperiului Roman existau 29 de căi publice în cetatea eternă, ce făceau legătura cu restul țării și cu provinciile cucerite, reprezentând un adevărat „sistem circulator” al imperiului, de unde și maxima „Toate drumurile duc la Roma”. Se estimează că lungimea rețelei de șosele, executată în cea mai mare parte de armată, atingea 77 000 de km.

Dar șoselele romane erau în mică parte drumuri comerciale, fiind în principal drumuri administrative și strategice, folosite mai mult pentru transportul de trupe și colonii. Comerțul la Roma se făcea tot pe calea apei. Când Roma ajunsese în perioada de înflorire care a urmat după războaiele punice și în timpul Imperiului, iar hotarele ei se întindeau din Asia Mică și Egipt până în Spania și Galia, Marea Mediterană făcea parte integrantă din Imperiul Roman (*mare nostrum*). Totuși, din punct de vedere juridic, romanii socoteau marea ca un bun comun al tuturor (*res comunis*), concepție folosită mai târziu, în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea, de doctrinarii de drept maritim. Romanii impuneau transporturile, mai ales cele terestre, la fel de fel de taxe. Acest ansamblu de taxe purta denumirea de *portorium* și se percepea cu prilejul trecerii unui râu sau la intrarea și ieșirea dintr-un oraș.

Pacea romană, cu regulile ei, a pătruns în inima Europei barbare. Prăbușirea Imperiului Roman a schimbat din temelii aspectul social și economic al Europei. În locul vechiului imperiu încep să se închege mici state cu conducere independentă, în care economia și, în special, economia de schimb se desfășoară numai în cadrul statului, fără a depăși hotarele lui. Ocupațiile economice ale populației sunt agricultura și vânatul. Schimbul este embrionar, limitat de lipsa de comunicații și împiedicat prin bariere normale impuse de seniorii feudali.

Descoperirile geografice și invențiile din secolele al XV-lea și al XVI-lea au contribuit mult la progresul economic și social al statelor. Descoperirea lumii noi trezește pofta după aventură și câștiguri. Comerțul devine o ocupație aducătoare de bogății și câștiguri, mai ales de metale prețioase și obiecte de lux din lumea nouă.

Popoarele tinere de navigatori, ca și cele din lumea antică, încep să capete și prestigiu. La început spaniolii și portughezii, apoi

olandezii și englezii, străbat mărilor și oceanele. Anglia devine putere navală, stârnind rivalitatea Spaniei și a Olandei.

De la căderea Imperiului Roman până în secolul al XV-lea, principalele state europene se formează definitiv. Monarhul devine stăpânul absolut al teritoriului împreună cu toate căile sale de comunicație și transport, pe apă și terestre. Politica economică a monarhului este dirijată spre câștig și acumulări în aur și bani, atât pentru el, cât și pentru statul său – politică cunoscută sub numele de mercantilism. Ea era realizată prin multitudinea de taxe impuse, taxe menite să înlesnească intrarea unei cantități cât mai mari de aur, considerat măsură absolută de bogăție și putere. Din punctul de vedere al transporturilor, statul creează un regim de monopol sau de privilegiu pentru pavilionul național.

Din ideea stăpânirii absolute a monarhului asupra teritoriului s-a născut pretenția de a extinde această stăpânire exclusivă și asupra unor porțiuni din largul mării. În Evul Mediu, Veneția pretindea suveranitatea asupra Mării Adriatice, iar Genova, asupra Mării Liguriei. Mai târziu, Suedia și Danemarca transformă Marea Baltică într-un condominiu și își extind suveranitatea asupra Mărilor Arctice. Anglia își afirmă pretenția de stăpânire asupra „mărilor adiacente”, formulă elastică ce cuprindea porțiuni imense din mările de la nord și din Oceanul Atlantic. Spania și Portugalia, după descoperirea Americii, vor să-și rezerve monopolul navigației, una în Oceanul Pacific și alta în Oceanul Indian. Ele invocau în sprijinul pretenției lor prioritatea descoperirii.

Pretențiile de suveranitate exclusivă asupra mărilor provoacă proteste și rezistență îndârjită. În 1609, Hugo Grotius scrie celebra sa operă *De jure praede*, în care el consacră un capitol problemei libertății mărilor, intitulat *mare liberum*. Pornind de la concepția romană, Grotius susține că marea trebuie să fie liberă, fiind bun comun, deoarece nu este creată nici de om și nici de stat și nu este susceptibilă de apropiere privată.

Ca ripostă, în 1635, John Selden scrie *Mare clausum*, în care susține că marea este susceptibilă de apropiere privată sau de proprietate, iar regele Angliei este stăpânul mărilor înconjurătoare în virtutea suveranității sale. Cromwell declară că Anglia nu poate accepta ca un alt pavilion decât al său să navigheze pe ocean fără un permis englez. Salutul fără reciprocitate al navelor de război britanice a fost cerut pe toate mărilor unde Marea Britanie se considera suverană.

Aceasta a fost cauza izbucnirii, în 1652, a războiului dintre Anglia și Țările de Jos, tratatele din 1654 și 1674 stabilind obligația pentru navele olandeze de a saluta navele engleze. Lupta pentru consacrarea principiului libertății de navigație în largul mării se termină în secolul al XVIII-lea.

Principiul libertății navigației pe mare este izvorul principiului comunicațiilor în general, fluviale, terestre și aeriene pe care dreptul îl consacră mai târziu. Consecința principală a principiului libertății de navigație îl constituie dreptul de trecere spre mare, pe calea fluviilor care traversează două sau mai multe state, numite fluvii internaționale. Este acel drept natural de „pasaj inocent” pe care Grotius îl invocă în favoarea libertății de navigație. Este vorba, deci, de o adevărată servitute de trecere admisă de dreptul ginților, sinonimă cu servitutea de trecere din dreptul civil în favoarea unui proprietar, care, ieșind din casa sa pentru a ajunge în stradă, este obligat să traverseze proprietatea vecinului său.

Istoria dreptului fluvial internațional, până la afirmarea definitivă a principiului libertății de navigație sub forma dreptului de trecere (problemă rezolvată prin tratatul de la Paris din 1814 și Congresul de la Viena din 1815), este istoria conflictului dintre două idei opuse:

- libertatea comunicațiilor, ca expresie a unei comunități universale de interese reclamată de exigențele tot mai mari ale comerțului internațional și

- suveranitatea națională.

Scopul dreptului internațional al comunicațiilor este de a găsi mijloacele cele mai potrivite pentru a împăca aceste două „date ale problemei” aflate într-un permanent antagonism. Din acest punct de vedere, dreptul fluvial internațional a devenit un fel de „sâmbure”, în jurul căruia s-a clădit, treptat, întregul drept modern al comunicațiilor.

Secolul al XIX-lea înseamnă în istoria omenirii începutul mașinismului și al tehnicii. Capitalismul în plină dezvoltare, cu caracteristica lui principală, circulația oamenilor și a bunurilor, a înlesnit o dezvoltare vertiginoasă a tehnicii sub toate formele ei. Regiuni întregi nelocuite ale Pământului au fost puse în valoare prin munca omului ajutată de capital.

Dar, pentru această circulație de bunuri și oameni era nevoie de un mijloc de transport care să satisfacă cerințele producției capitaliste și cerințele deplasării forței de muncă.

Secolele al XIX-lea și al XX-lea, prin revoluția produsă în evoluția mijloacelor de transport, pot fi numite secolele transporturilor.

Într-adevăr, în primul deceniu al secolului al XIX-lea, Robert Fulton reușește să aplice puterea aburului la navigație, iar în anul 1815, SUA construiesc primul vas de război cu aburi.

În anul 1819, Savannah, o navă cu zbatari, acționată de motoare cu aburi, devine cel dintâi vas ce traversează Atlanticul în 31 de zile și 4 ore. În anul 1815, George Stephenson inventează locomotiva cu aburi, iar la 15 septembrie 1820 se inaugurează prima cale ferată din lume. Ea lega între ele orașele Liverpool și Manchester. În anul 1848 lungimea totală a rețelei de căi ferate atinsese în Anglia 5900 km, iar în anul 1879 depășise cifra de 13 500 km. În Franța, primele linii de fier au fost construite în regiunile miniere din nordul țării spre a transporta în principal huila. Vagoanele de marfă era tractate la început de cai și abia pe urmă de locomotive. În anul 1837 a fost inaugurat tronsonul Paris – Saint Germain, iar doi ani mai târziu, traseul Paris – Versailles.

Pe atunci, majoritatea liniilor feroviare erau exploatare de către întreprinderi private. Un curent de opinie, la care se raliase și poetul Lamartine, susținea necesitatea implicării directe a statului în această activitate de interes național. Soluția menționată dăduse rezultate bune în Belgia, care avansase mai repede decât Franța în dezvoltarea rețelei feroviare.

Progrese remarcabile s-au înregistrat, de asemenea, în statele germane. În anul 1848, existau circa 4500 km linii ferate care legau între ele orașe precum Berlin, Hamburg, Dusseldorf și München. Mai mult decât atât, au fost depășite hotarele naționale, ajungându-se până la Praga și Cracovia. Printre oamenii de știință germani, care au pledat cu tenacitate și în mod argumentat pentru extinderea comunicațiilor feroviare, poate fi menționat marele economist Frederic List.

Drumurile de fier au cunoscut o creștere rapidă și în SUA, începând din anul 1830. Lungimea totală atinsese 10 000 km pe la mijlocul secolului al XIX-lea.

Câteva decenii mai târziu au fost străpunse marile tuneluri spre Elveția, precum Mont-Cenis, în 1871, St. Gothard, în 1882, Simplonul, în 1906 sau dinspre Austria, Arlsbergul, în anul 1884. Din aceeași epocă datează transcanadianul și transsiberianul.

În România, prima linie ferată, care străbătea distanța de 60 km dintre București-Sud (Filaret) și Giurgiu, a fost inaugurată în anul 1866.

Dezvoltarea impetuoasă a căilor ferate în lume poate fi ilustrată prin următoarele cifre care redau lungimile în kilometri:

Anii	Europa	America de Nord	America de Sud	Africa	Australia
1850	23 500	14 800	-	-	40
1870	104 000	90 000	3 000	1 800	1 800
1900	282 000	357 000	42 000	24 000	14 000
1913	359 000	457 000	107 000	35 000	35 000

Rezultatul economic principal al acestei evoluții a constat în scăderea substanțială a prețului strămutării de bunuri. Raportată la zona/km, reducerea s-a cifrat, în perioada anilor 1870 și 1913 la 15% în Germania, la 30% în Franța și la 60% în SUA. Traficul corespunzător s-a multiplicat în proporții considerabile. Cu titlu de exemplu se citează Germania, țară unde, în perioada anilor 1855-1908, creșterea a fost de 42 ori. Se citează ca un succes remarcabil faptul că în 1840, când trenul se găsea în faza de debut, durata parcursului cu diligența de la Paris la Lyon se redusese la 55 ore.

Ca efect al concurenței, în anul 1882, trenul a ajuns să acapareze un procent de 67% din totalul traficului de bunuri, iar această pondere s-a ridicat la 62% în ajunul Primului Război Mondial.

Descoperirea motorului cu ardere intern a permis apariția unor noi categorii de mijloace de transport: auto și aerian.

La început, aparatele de zbor aveau un singur loc, cel pentru pilot; datorită încrederii și siguranței în acest mijloc de transport, a apărut cel de-al doilea, pentru ca astăzi o navă aeriană să poată transporta până la 490 de călători cu independență de zbor în jur de 9000 de km. Inițial, zborul aerian era considerat un act sportiv, pentru ca, într-o perioadă relativ scurtă, aeronava să devină un mijloc de transport.

Pentru prima dată în Anglia, în anul 1913, s-a realizat un zbor cu 10 pasageri, avionul devenind un mijloc de transport și pentru mărfuri, dar și pentru alte categorii de servicii. În anul 1911, tot în Anglia, s-a înființat un serviciu aerian poștal între Londra și Winston, iar în SUA, între New York și Washington. În anul 1919 s-a înființat primul transport internațional între Toulouse și Dakar.

Transportul naval, prin navele de mare capacitate (astăzi traversează mările și oceanele planetei nave cu încărcături de 300000 t.d.w.),