LES INFLUENCES DU NOUVEAU CODE CIVIL ROUMAIN SUR LA TERMINOLOGIE ET LES NOTIONS DU DOMAINE DU CONTRAT DE TRANSPORT

Cristina STANCIU
Université de Craïova

Abstract

An analysis of the current regulatory framework in the field of the transport contract highlights significant changes: the introduction of new concepts, new juridical options differing from the previous ones, broader provisions on certain aspects relating to this type of contract, a new terminology.

The terminology in the field of transport contracts is subject to constant change due to two different sources: a transformation arising out of the option of our legal system for the adoption of a system of private law unity influencing commercial law and, impliedly, transport law, and another transformation resulting from the need to update a language considered obsolete.

Key words: *professional, enterprise, carrier, counter-order, performance of services*

Résumé

Une analyse des réglementations juridiques actuelles en matière de contrat de transport met en évidence des changements significatives: l'introduction de nouveaux concepts, de nouvelles options juridiques différentes par rapport à la réglementation antérieure, des réglementations plus amples pour certains aspects liés à ce contrat, une nouvelle terminologie.

La terminologie dans la matière du contrat de transport subit une transformation engendrée par deux sources différentes: une transformation qui a pour raison l'option de notre système de droit pour le système de l'unité du droit privé qui influe sur le droit commercial et, implicitement, sur le droit des transports, et la deuxième qui découle de la nécessité d'actualiser un langage considéré périmé.

Mots-clés: *professionnel, entreprise, transporteur, contre-ordre, prestation de services*

Aspects introductifs. L'un des plus importants changements du système législatif roumain actuel consiste dans la consécration par le Nouveau Code civil du système moniste de réglementation des rapports de droit privé. La réglementation unitaire des rapports de droit privé a pour effet le fait que l'actuel Code a élargi son domaine d'application, qui comprend actuellement dans sa sphère, à côté des rapports juridiques entre les particuliers, les rapports des professionnels entre eux, ainsi que les rapports entre les professionnels et d'autres sujets de droit civil, à savoir les rapports qui tombaient jusqu'alors sous l'incidence du Code du commerce de 1887. Donc, comparé à la période antérieure à l'entrée en vigueur de l'actuel Code civil quand on avait des réglementations distinctes pour les rapports civils et les rapports

BDD-A9573 © 2014 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.34 (2026-11-14 00:06:01 UTC)

commerciaux, actuellement il existe une réglementation unique, celle du Code civil, qui régit les rapports entre professionnels et leurs rapports avec d'autres sujets de droit.

L'entrée en vigueur du Nouveau Code civil a eu un impact direct sur toutes les branches du droit privé, y compris sur le droit des transports, branche du droit privé pour laquelle le droit commercial représentait le droit commun.

Considéré dans la conception traditionnaliste comme une sous-branche du droit commercial, le droit des transports représente l'ensemble de réglementations relatives à l'activité professionnelle organisée par les transporteurs, à véhicules appropriés, pour déplacer, sur des bases contractuelles et dans les conditions de la loi, des personnes et/ou des biens.[1]

Etant donné que dans le Code du commerce le contrat de transport bénéficiait d'une réglementation exhaustive, dans l'actuelle réglementation juridique, celle assurée par le Code civil, on reprend dans cette matière, en grande partie, les anciennes réglementations.

Cependant, si l'on fait une analyse des réglementations juridiques en matière de contrat de transport, on observe que le changement significatif, à côte de celui lié à l'introduction de nouveaux concepts, de nouvelles options différentes par rapport à la réglementation antérieure, de plus amples réglementations de certains aspects liés à ce contrat, est celui lié à la terminologie. La terminologie en matière de contrat de transport subit une transformation générée par deux sources différentes: une qui découle de l'option de notre système de droit pour le système d'unité du droit privé qui influe sur le droit commercial et, implicitement, sur le droit des transports, et l'autre qui résulte de la nécessité d'actualisation du langage qui est considéré obsolète.

I. Les changements de terminologie qui résultent de l'option pour le système moniste de réglementation des rapports de droit privé.

Le Code civil roumain introduit de nouvelles notions à effet direct sur le régime juridique du transport, telles les notions de *professionnel* et d'*entreprise*, notions qui remplacent le *commerçant* et les *faits de commerce*.

La renonciation au système de l'autonomie du droit commercial[2] et l'adoption du système de l'unité du droit privé conduit à l'inclusion des réglementations qui visent les contrats commerciaux dans le Nouveau Code civil, y compris celles qui concernent exclusivement les commerçants[3].

---

[1] Căpăţînă, Stancu, 2002, p. 10.

[2] Selon l'opinion de Beligrădeanu, *Consideraţii în legătură cu efectele caracterului monist al Codului civil român actual asupra fiinţării, în continuare, a unui drept comercial în România*, Revista Dreptul nr. 9/2012: «on considère fermement que le monisme du Code civil roumain actuel corroboré avec l'abrogation expresse des dispositions du vétuste Code du commerce roumain de 1887, implique nécessairement les conséquences suivantes: a) il n'existe pas un droit commercial conçu comme branche autonome de droit (privé) par rapport au droit civil; b) avec l'entrée en vigueur de l'actuel Code civil a pris naissance (dans le cadre de la branche du droit civil) la sous-branche du droit des professionnels».

[3] Dans ce sens, Stanciu D. Cărpenaru, *Dreptul comercial - între continuitate şi contestare*, Revista Dreptul nr. 10/2012: «Le système moniste de réglementation des rapports de droit privé a été consacré par le Code civil. Il est pertinent, en étant adopté dans d'autres pays également. Vu qu'il est réglementé par la loi, le système unitaire de réglementation des rapports de droit privé doit être accepté et appliqué comme tel. Mais la thèse de création purement roumaine selon laquelle en base du système moniste les rapports commerciaux deviennent des rapports civils et, implicitement, le droit commercial cesse d'exister est une erreur. Notre opinion, fondée sur l'interprétation des dispositions du Code civil en vigueur et des faits de l'histoire du droit commercial, est que les rapports commerciaux ne se transforment pas en rapports civils, mais restent des rapports commerciaux, et le droit commercial continue d'exister, cette fois-ci en base de nouveaux fondements du Code civil».

BDD-A9573 © 2014 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.34 (2026-11-14 00:06:01 UTC)

Le Code roumain du commerce réglementait en détail le contrat de transport terrestre de biens (par les articles 413-441) et le contrat maritime de marchandises et des passagers (par les articles 557-600). La qualification de l'activité de transport d'acte objectif de commerce avait pour justification l'article 3 point 13 C.com., article qui énumérait les faits que la loi considère être «de commerce» et les entreprises de transport de personnes et des choses.

Le Code du commerce ne définissait pas la notion de *fait de commerce*, une définition générale en étant donnée par la doctrine commerciale, mais énumérait seulement les actes juridiques et les opérations qu'il considérait faits de commerce, la perspective en étant plutôt économique que juridique. Selon la doctrine[4], cependant, les *actes de commerce* ou, plus largement, les *faits de commerce* étaient les actes juridiques, les faits juridiques et les opérations économiques par lesquels on réalisait la production de marchandises, l'exécution de travaux ou la prestation de services ou une interposition dans la circulation de marchandises, afin d'obtenir du profit. Dans la conception du Code du commerce, les *entreprises de transport de personnes ou de choses par eau ou par terre* étaient des faits de commerce.

Le droit commercial représentait, comme l'on vient de préciser, le droit commun pour le droit du transport et comprenait une réglementation détaillée du contrat de transport terrestre des choses par l'approche de certains problèmes juridiques liés à ce contrat: le contenu du document de transport, la responsabilité du transporteur, les garanties du transporteur pour le payement du prix du transport, les droits du destinataire, les transports cumulatifs. Aussi, le Code du commerce réglementait, sous la dénomination de contrat de location, le contrat maritime de transport de marchandises et de personnes.

Le Nouveau Code civil, par lequel sont abrogées les réglementations du Code du commerce, réglemente 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 sont composés des dispositions générales, applicables à tous les modalités de transport, dans la mesure où il n'est pas disposé autrement par les lois spéciales, par les dispositions relatives au contrat de transport de biens et par les dispositions qui visent le transport de personnes et de bagages. Le traitement des problèmes juridiques relatifs au contrat de transport de biens est ample et sa terminologie est adaptée aux temps actuels.

Le transporteur est, donc, commerçant, pour le Code roumain du commerce de 1887, et il est considéré professionnel dans les réglementations du Nouveau Code civil roumain. Le Code du commerce ne définissait non plus expressément la notion de *commerçant*, mais il précisait plutôt qui est celui qui a cette qualité: les personnes physiques qui accomplissent des faits de commerce comme profession courante et les sociétés qui ont pour objet l'activité commerciale. Selon la doctrine[5], le commerçant était défini comme étant toute personne – physique ou morale – qui déploie une activité commerciale, c'est-à-dire qui accomplit des faits de commerce à caractère professionnel. Des dispositions de l'art. 7 C. com. il en résultait qu'il existait deux catégories de commerçants: les personnes physiques et les personnes morales, et de la Loi n^{o} 26/1990 relative au registre du commerce, il en résultait deux autres catégories

[4] Cărpenaru, 2002, p. 31.
[5] S.D. Cărpenaru, 2002, p. 64.

BDD-A9573 © 2014 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.34 (2026-11-14 00:06:01 UTC)

distinctes qui avaient aussi la qualité de commerçant: les régies autonomes[6] et les organisations coopératives[7].

Le Nouveau Code civil établit que les professionnels sont tous ceux qui exploitent une entreprise, l'exploitation d'une entreprise en représentant l'exercice systématique d'une activité de production, de commerce ou de prestation de services, avec ou sans but lucratif.

La doctrine[8] remarque qu'il existe des différences entre un professionnel et un particulier, dans le sens que le professionnel exerce une activité, de manière continue, en s'assumant un risque, qu'il est soumis à l'immatriculation, à l'autorisation et à l'inscription dans les registres publics pour opposabilité aux tiers et pour la protection de leurs intérêts et qu'il a un patrimoine d'affectation, et l'entreprise suppose une affaire organisée, c'est-à-dire une affaire systématique de production, de commerce ou de prestation de services organisée par l'entrepreneur qui s'assume un risque économique propre.

C'est toujours la doctrine qui remarque le fait que le professionnel ne doit pas être confondu avec le commerçant, sinon on confondait le genre à l'espèce. Professionnel signifie commerçant, entrepreneur, opérateur économique, ainsi que toute autre personne autorisée à déployer des activités économiques ou professionnelles. Le commerçant n'est pas identique au professionnel, mais il en constitue seulement une espèce.

II. Changements de terminologie résultant de la modification de la source matérielle de l'activité de transport

L'article 1955 du Code civil définit le contrat de transport comme étant le contrat par lequel une partie, appelée transporteur, s'oblige, à titre principal, de transporter une personne ou un bien d'un lieu à un autre, contre un prix que le passager, l'expéditeur ou le destinataire s'oblige à payer, dans les délais et le lieu convenus.

Les sujets du droit du transport sont: les transporteurs, les clients (les passagers ou, selon le cas, 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 ouverte à l'accès public.

Par *transporteur* on comprend la personne physique ou morale autorisée à effectuer des transport internes ou internationaux de personnes ou de biens, dans l'intérêt public ou dans l'intérêt propre, par des moyens de transport détenus en propriété ou par contrat de location ou leasing[9]. La notion de *transporteur* est synonyme à celle de *voiturier* promu par l'article 413 du C. com. En fait, l'ordonnance du gouvernement n° 19/1997 prévoit deux notions: l'*utilisateur* de transport et l'*opérateur* de transport et des activités connexes aux transports.

Les opérateurs de transport ce sont les transporteurs et les opérateurs des

[6] Sont régies par la loi n° 15/1990 en tant que personnes morales par la transformation des anciennes unités économiques d'État et sont des commerçants en base de la loi n° 26/1990 sur le registre du commerce.

[7] Selon leurs lois organiques, les organisations coopératives déploient une activité de production et de vente de marchandises ainsi que de prestations de services. Elles déploient leur activité en base des principes de la gestion économique et ont la personnalité juridique.

[8] www.juridice.ro/157402/despre-noul-cod-civil-comercial.html, Gh. Piperea, *Despre noul Cod* (*civil*) *comercial*, 22.07.2011.

[9] Art. 9 alin. (3) de la Loi n° 51/2002 modifiant l'O.G. n° 19/1997.

BDD-A9573 © 2014 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.34 (2026-11-14 00:06:01 UTC)

activités connexes sont les personnes physiques ou morales qui effectuent des activités qui se déploient par rapport au transport ou pendant le transport.

Les utilisateurs sont, dans les transports de personnes, les passagers, et dans le transport de biens, les expéditeurs.

Le destinataire[10] n'est pas compris dans la notion d'utilisateur, mais il est, bien qu'en n'étant pas partie dans le contrat de transport, un acquéreur de droit et d'obligations qui résultent de ce contrat, la situation du destinataire en étant considérée comme une exception du principe de la relativité des effets de l'acte juridique civil.

Selon l'art. 413 C.com., le contrat de transport avait lieu entre «l'expéditeur ou celui qui donne la mission pour le transport d'une chose et l'entrepreneur qui s'oblige à le faire en son propre non et pour le compte d'autrui, ou entre l'un d'entre eux et le transporteur qui se charge de le faire». Donc, on appelait «voiturier» la personne qui se chargeait, d'une manière quelconque, de transporter ou de faire transporter un certain objet.

La définition du Code roumain du commerce à été critiquée par les auteurs de spécialité à cause du fait qu'elle était imprécise dans la définition des parties du contrat de transport et de l'opération de transport en général[11]. Ce texte était critiquable de plusieurs points de vue. Ainsi, dans le texte il n'est pas fait référence au destinataire des marchandises transportées, bien qu'il acquière certains droits et obligations découlant de ce contrat; selon cette définition, celui qui agit au nom ou pour le compte de l'expéditeur, à savoir un éventuel mandataire ou commissionnaire est considéré comme partie dans le contrat de transport. En général, l'expéditeur est le propriétaire des marchandises et partie dans le contrat de transport; la notion de «voiturier» est utilisée à plusieurs sens. Ainsi, le transporteur était celui qui exécutait le déplacement des marchandises en nom propre et par des moyens propres; mais, dans l'acception du Code du commerce, il était aussi «celui qui faisait transporter», c'est-à-dire un éventuel commissionnaire[12]; le texte de loi ne prenait en considération que le déplacement de biens, en ignorant le déplacement de personnes.

L'identification du transporteur au commissionnaire de transports a été considérée par la doctrine comme une erreur[13] parce qu'on nommait transporteur tant le transporteur proprement dit, que le commissionnaire de transports. En ce qui concerne l'autre acception, que l'art. 413 alin. 2 du Code du commerce donnait à la notion de transporteur, la littérature juridique a remarqué que celui qui «fait transporter» sans exécuter lui-même le transport, n'a pas la qualité de transporteur, mais celle d'intermédiaire entre l'expéditeur et le transporteur. Cette identification du transporteur au commissionnaire de transports a été possible par le fait que dans la période de l'adoption du Code du commerce il existait de nombreux commissionnaires de transports qui s'obligeaient de conclure des contrats de transport en nom propre, mais pour le compte du client, en s'assumait ainsi toute la responsabilité du transport.

L'actuel Code civil opère un changement de terminologie: si dans les règlementations du Code du commerce on utilisait la notion de «voiturier», dans les réglementations du Code civil on utilise la notion de «transporteur». Une autre

[10] Piperea, 2003, p. 10.

[11] Gh. Piperea, 2003, p. 21.

[12] Tout s'explique par le fait qu'à la date de l'apparition du Code du commerce roumain l'expédition faisait partie de l'activité de transport, en n'existant pas une activité d'expédition distincte de l'activité de transport et en ayant un caractère commercial, comme actuellement.

[13] Scurtu, 2001, p. 25-40.

BDD-A9573 © 2014 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.34 (2026-11-14 00:06:01 UTC)

différence entre les deux Codes vise le type de contrat auquel on fait référence: dans le Code du commerce de 1887 la définition du contrat de transport se référait au transport de biens, s'étendant, par interprétation, au transport de personnes, tandis que la définition actuelle du contrat de transport, donnée par le Code civil, concerne tant le transport de biens que de personnes et appelle transporteur celui qui prend l'obligation de transporter le bien ou la personne «à titre principal» d'un lieu à un autre, contre un prix que le passager, l'expéditeur ou le destinataire s'oblige à payer dans les délais et au lieu convenus[14] dans ce contrat.

Le Nouveau Code civil réglemente aussi, par son article 1960, la substitution: dans le cas où le transporteur se substitue un autre transporteur pour l'exécution totale ou partielle de son obligation, ce dernier sera considéré partie au contrat de transport. La doctrine[15] considère que le fait de placer la substitution du transporteur dans la section des dispositions générales qui visent le contrat de transport met en évidence l'intention du législateur que cette réglementation devienne la règle en la matière, quel qu'il soit le type de transport ou la modalité de sa réalisation. Cette idée est renforcée par les dispositions de l'article 1998 NCC qui se réfère au transporteur qui s'oblige à transporter sur les lignes de quelqu'un d'autre, article qui est considéré comme une «application»[16] de l'article 1960 NCC.

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, de par leur volonté peuvent transformer la forme écrite en condition *ad validitatem*.

Selon l'article 1956 NCC, le contrat de transport est prouvé par les documents de transport suivants: la lettre de voiture, le récépissé de bagages, la feuille de route, le connaissement, le ticket ou la légitimation de voyage ou autres pareils, au cas par cas.

Le *document de transport* est considéré être le genre pour le document spécifique de transport où l'on mentionne les éléments essentiels et généraux pour la réalisation du transport, et la *lettre de voiture*, *le récépissé de bagages*, *la feuille de route*, *le connaissement*, *le ticket ou la légitimation de voyage* etc. sont des notions spécifiques au modes de transport (ferroviaire, maritime, routier, etc.).

Des changements se sont produits dans cette matière également, en ce qui concerne la forme du contrat de transport. Ainsi, si dans le Code du commerce les notions utilisées pour les documents de transport étaient les *lettres de voiture* ou *lettre de transport* en étant reprises du Règlement sur les transports par chemins-de-fer de la Roumanie, le Code civil opte pour la formule *document de transport* reprise de l'ordonnance du gouvernement n^{o} 19/1997 et de la législation spéciale relative aux transports routiers[17].

A la différence de l'ancienne réglementation de la matière du contrat de transport, l'actuelle réglementation définit aussi les notions de *transport successif* et de *transport combiné*. Dans ce sens, l'art. 1957 du Code civil roumain relatif aux

[14] Art. I955 Nouveau Code civil.
[15] Atanasiu, Dimitriu, Dobre, 2011, p. 720-735.
[16] Atanasiu, Dimitriu, Dobre, 2011, p. 734.
[17] Atanasiu, Dimitriu, Dobre, 2011, p. 720.

BDD-A9573 © 2014 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.34 (2026-11-14 00:06:01 UTC)

modalités de transport, précise que le transport peut se réaliser par un ou plusieurs transporteurs. Dans ce dernier cas, il peut être successif ou combiné. Le transport successif est celui effectué par deux ou plusieurs transporteurs successifs qui utilisent le même mode de transport, et le transport combiné est quand le même transporteur ou les mêmes transporteurs successifs utilisent des modes 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 passager.

Une autre notion spécifique au droit des transports est celle de *contrordre* qui est réglementé par l'art. 1970-1975 du Code civil. Le contrordre est l'acte juridique par lequel l'expéditeur renonce ou modifie unilatéralement le contrat de transport. L'art. 1970 du Code civil sur la suspension du transport et le contrordre prévoit que l'expéditeur peut suspendre le transport et demander la restitution des biens ou leur remise à une autre personne que celle mentionnée dans le document de transport, ou en disposer selon sa volonté, en étant obligé de payer au transporteur les frais et la contrevaleur des dommages qui en sont les conséquences immédiates. Pour exercer le droit de contrordre, on doit présenter le document de transport signé par le transporteur ou le récépissé de réception, si un pareil document en a été délivré; les modifications qui découlent du contrordre doivent être inscrites dans le document de transport ou dans le récépissé sous une nouvelle signature du transporteur. Le droit de contrordre cesse au moment où le destinataire demande la remise des biens. Ce droit confère à son titulaire les prérogatives suivantes: la possibilité de suspendre le transport et de demander la restitution des biens, la possibilité de suspendre le transport et de demander la remise des biens transportés à une autre personne que celle mentionnée dans le document de transport et la possibilité de suspendre le transport et de disposer des biens transportés selon sa volonté.

Selon les dispositions générales de droit civil (art. 1270 du Code civil), le contrat valablement conclu a force de loi entre les parties contractantes, et le contrat se modifie ou prend fin seulement par l'accord des parties ou par les causes autorisées par la loi. Le contrordre offre à son titulaire la possibilité de mettre fin ou de modifier unilatéralement le contrat de transport, en ayant, selon les nouvelles réglementations civiles, la nature juridique d'une «cause autorisée par la loi».

En cas d'empêchement au transport, le transporteur a aussi le droit de demander des instructions à l'expéditeur ou, en l'absence d'une réponse de sa part, de transporter le bien à destination en modifiant l'itinéraire. Dans ce dernier cas, si ce fait ne lui est pas imputable, le transporteur a le droit au prix de transport, aux taxes accessoires et aux frais, pour la route effectivement parcourue, ainsi que de modifier, de manière appropriée, le délai d'exécution du transport.

S'il n'existe pas d'autre route de transport ou si par d'autres raisons la continuation du transport n'est pas possible, le transporteur procède selon les instructions lui données par l'expéditeur dans le document de transport pour le cas d'empêchement au transport et, en leur absence ou si les instructions ne peuvent être exécutées, l'empêchement est portée à la connaissance de l'expéditeur sans délai, en lui demandant des instructions.

L'expéditeur annoncé de l'empêchement peut dénoncer le contrat en ne payant au transporteur que les dépenses effectuées par lui et le prix du transport proportionnellement au parcours effectué. Toutefois, l'expéditeur qui a donné une disposition ultérieure est obligé de payer au transporteur, le cas échéant, le prix de la

BDD-A9573 © 2014 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.34 (2026-11-14 00:06:01 UTC)

partie du transport effectuée, les taxes dues et les frais occasionnés par l'exécution de la disposition ultérieure, ainsi que de le dédommager pour tout préjudice. Cependant, l'expéditeur ne peut donner une disposition ultérieure qui ait pour effet la division du transport, sauf disposition contraire de la loi.

Le droit de l'expéditeur de modifier le contrat de transport s'éteint au moment où le destinataire a manifesté sa volonté de faire valoir ses droits résultant pour lui du contrat de transport ou au moment où 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 délai celui dont elle émane, si l'exécution de la disposition était susceptible de perturber gravement le bon déroulement de l'exploitation ou si, en cas de changement du lieu de destination, les taxes et frais supplémentaires n'était pas garanti par la valeur du bien ou d'une autre manière. Le transporteur a aussi l'obligation d'information dans le cas où, lors de la disposition, son exécution n'est pas possible.

En guise de conclusion

Le Nouveau Code civil roumain par lequel sont abrogées les réglementations du Code du commerce, comprend des dispositions générales, applicables à tous les modes de transport, dans la mesure où les lois spéciales ne disposent pas autrement; des dispositions relatives au contrat de transport de biens et des dispositions visant le contrat de transport de personnes et de bagages. Le traitement des problèmes juridiques relatifs au contrat de transport de biens en est un ample et sa terminologie est adaptée aux temps actuels. Cependant, la doctrine remarque l'existence de certains problèmes, parmi lesquels le fait que le droit maritime ne jouit pas de réglementation, le législateur désirant adopter un Code maritime qui est à souhaiter pour l'avenir.

BIBLIOGRAPHIE

Atanasiu, A. G. Dimitriu, A. P., Dobre, A. F., *Noul Cod civil. Note. Corelații. Explicații*, Bucureşti, Editura C.H. Beck, 2011.

Băiaş, Fl. A., Chelaru, E., Constantinovici, R., Macovei, I. (coord.), *Noul cod civil, Comentariu pe articole, art. 1-2664*, Bucureşti, Editura C.H. Beck, 2012.

Beligrădeanu, Ş., *Considerații în legătură cu efectele caracterului monist al Codului civil român actual asupra ființei, în continuare, a unui drept comercial în România*, in «Revista Dreptul» nr. 9/2012.

Căpățînă, O., Stancu, Gh., *Dreptul transporturilor. Partea generală*, Bucureşti, Editura Lumina Lex, 2002.

Cărpenaru, Stanciu D., *Drept comercial român*, Bucureşti, Editura All Beck, 2002.

Cărpenaru, Stanciu D., *Dreptul comercial – între continuitate şi contestare*, in «Revista Dreptul» n^{o}. 10/2012.

Cotuțiu, A., Sabău, G.V., *Dreptul transporturilor*, Bucureşti, Editura All Beck, 2005.

Piperea, Gh., *Dreptul transporturilor*, Bucureşti, Editura All Beck, 2003.

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

BDD-A9573 © 2014 Editura Sitech

Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.34 (2026-11-14 00:06:01 UTC)