

CUPRINS

Capitolul I - INTRODUCERE.....	13
I.1. Noțiunea de transport și obiectul dreptului transporturilor	13
I.2. Transporturile – privire istorică	14
I.3. Particularități ale activității de transport	21
I.4. Clasificarea transporturilor	23
I.5. Izvoarele dreptului transporturilor	24
I.6. Locul dreptului transporturilor în sistemul dreptului	37
 Capitolul II - REGIMUL JURIDIC AL TRANSPORTURILOR ÎN	
ROMÂNIA	39
II.1. Probleme generale	39
II.1.1. Reglementare	39
II.1.2. Sistemul național de transport	41
II. 2. Ministerul Transporturilor – organ de specialitate al	
administrației publice centrale și autoritate de stat în	
domeniul transporturilor	43
II.2.1. Atribuțiile Ministerului Transporturilor în calitate de	
organ de specialitate al administrației publice centrale	45
II.2.2. Atribuțiile Ministerului Transporturilor în calitate de	
autoritate de stat în domeniul transporturilor feroviare,	
rutiere, maritime, pe apele interioare, aeriene, succesive și	
combinate	46
II.3. Executarea transporturilor	49
 Capitolul III - CONTRACTUL DE TRANSPORT	51
III.1. Reglementarea contractului de transport	51
III.2. Natura juridică a contractului de transport	52
III.2.1. Definiție	52
III.2.2. Caracteristici ale contractelor de prestări servicii	55
III.2.3. Particularități ale contractului de transport	55
III.2.4. Obiectul activității transportatorului	55
III.2.5. Profesionalismul activității desfășurate de transportator	56
III.2.6. Gestiunea comercială și tehnică a transportului	56

III.2.7. Autonomia contractului de transport.....	57
III.2.8. Caracterele juridice ale contractului de transport.....	57
III.3. Participanții la contractul de transport	58
III.3.1. Enumerare	58
III.3.2. Transportatorul.....	59
III.3.3. Călătorul (pasagerul).....	60
III.3.4. Expeditorul.....	61
III.3.5. Destinatarul	61
Capitolul IV - ÎNCHEIEREA CONTRACTULUI DE TRANSPORT	63
IV.1. Elementele constitutive ale contractului de transport	63
IV.1.1. Capacitatea fiecărei părți contractante	63
IV.1.2. Consimțământul	64
IV.1.3. Obiectul contractului.....	64
IV.1.4. Cauza contractului	65
IV.2. Forma contractului de transport	65
IV.3. Clauze obligatorii ale contractului de transport de bunuri.....	68
IV.4. Clauze facultative ale contractului de transport	71
IV.5. Funcțiile juridice ale contractului de transport	71
Capitolul V - OBLIGAȚIILE IZVORÂTE DIN CONTRACTUL DE	
TRANSPORT	73
V.1. Caracteristici	73
V.2. Obligațiile părților la punctul de pornire.....	73
V.2.1. Obligațiile expeditorului	73
V.2.2. Obligațiile transportatorului	77
V.3. Obligațiile părților în cursul deplasării bunurilor.....	79
V.3.1. Transporturi efectuate în condiții inițial convenite	79
V.3.2. Transporturi modificate prin voința expeditorului	80
V.3.3. Transporturi perturbate (deficitare).....	81
V.4. Obligațiile părților la destinație.....	82
V.4.1. Obligațiile transportatorului	82
V.4.2. Obligațiile destinatarului	82
Capitolul VI - REGIMUL JURIDIC AL BUNURILOR	
TRANSPORTATE	85
VI.1. Componentele regimului juridic al bunurilor transportate.....	85
VI.2. Detenția exercitată de transportator asupra bunurilor	
transportate.....	85
VI.3. Transmiterea proprietății și riscurilor asupra bunurilor aflate	
în curs de transport.....	86

Respectivitatea dreptului de retenție	89
VI.4. Dreptul de retenție al transportatorului	89
VI.4.1. Noțiunea dreptului de retenție	89
VI.4.2. Natura dreptului de retenție	89
VI.4.3. Tipuri de drept de retenție	90
VI.4.4. Exercițarea dreptului de retenție	90
VI.4.5. Particularități ale dreptului de retenție al transportatorului	91
VI.5. Privilegiul transportatorului asupra bunurilor transportate	91
VI.5.1. Cadrul legal	91
VI.5.2. Noțiunea privilegiului și gajul transportatorului	92
VI.5.3. Caracteristici ale privilegiului exercitat de transportator	92
VI.5.4. Creanțele garantate	93
VI.6. Sechestrarea bunurilor în curs de transport	93
VI.6.1. Noțiune	93
VI.6.2. Cadrul legal	93
VI.6.3. Condiții de admisibilitate	94
VI.6.4. Instituirea sechestrului asigurător	94
VI.6.5. Încetarea sechestrului asigurător	94
VI.6.6. Sechestrul asigurător solicitat de transportator	94
Capitolul VII - RĂSPUNDEREA TRANSPORTATORULUI	96
VII.1. Reglementări	96
VII.2. Răspunderea delictuală și contractuală a transportatorului	96
VII.2.1. Răspunderea contractuală a transportatorului individual și a întreprinderii de transport	97
VII.2.2. Exonerarea de răspundere a transportatorului	99
VII.2.3. Probele în materia răspunderii transportatorului	101
VII.3. Particularități ale răspunderii transportatorului în transportul de bunuri	102
VII.4. Particularități ale răspunderii transportatorului în transportul de persoane și bagaje	107
VII.5. Particularități ale răspunderii în transporturile succesive	109
VII.5.1. Diversitatea transporturilor succesive	109
VII.5.2. Răspunderea în transporturile succesive efectuate de transportatori independenți unul de altul	110
VII.5.3. Răspunderea în transporturile succesive efectuate prin intermediul unui comisionar	111
VII.5.4. Răspunderea în transporturile succesive de natură omogenă efectuate în temeiul unui document unic de transport	112

Respect per VII.5.5. Răspunderea în transporturile succesive de natură mixtă (multimodală,) efectuate în temeiul unui document unic de transport.....	112
---	-----

Capitolul VIII - TRANSPORTURILE PE CĂILE FERATE DIN

ROMÂNIA.....118

VIII.1. Dispoziții generale	118
VIII.1.1. Reglementări	118
VIII.1.2. Obiectul și sfera de aplicare	119
VIII.1.3. Gestionarea infrastructurii feroviare	122
VIII.1.4. Tarife și înțelegeri speciale	125
VIII.1.5. Sesizări.....	125
VIII.2. Transportul călătorilor și bagajelor	126
VIII.2.1. Admiterea la transport.....	126
VIII.2.2. Mersul trenurilor. Legitimațiile de călătorie	127
VIII.2.3. Reguli pentru călători	130
VIII.2.4. Transportul bagajelor de mână.....	132
VIII.2.5. Informarea călătorilor.....	133
VIII.2.6. Răspunderea operatorului de transport feroviar	133
VIII.2.7. Reclamații administrative. Acțiuni. Prescripții	135
VIII.3. Transportul bunurilor	137
VIII.3.1. Contractul de transport. Generalități	137
VIII.3.2. Încheierea și executarea contractului de transport.....	137
VIII.3.3. Modificarea contractului de transport	153
VIII.3.4. Răspunderea operatorului de transport feroviar	157
VIII.3.5. Reclamații administrative. Acțiuni. Prescripții	164
VIII.3.6. Raporturile dintre operatorii de transport feroviar	168
VIII.4. Contractul de transport feroviar internațional	169
VIII.4.1. Reglementări	169
VIII.4.2. Contractul de transport feroviar de bunuri în trafic internațional.....	171
VIII.4.3. Contractul de transport feroviar de călători și bagaje în trafic internațional	177
VIII.4.3.1. Încheierea și executarea contractului de transport	177
VIII.4.3.2. Răspunderea transportatorului.....	179
VIII.4.3.3. Răspunderea călătorului	182
VIII.5. Transportul mesageriei.....	182

Capitolul IX - TRANSPORTURILE AERIENE.....184

IX.1. Noțiuni generale.....184

Respect	IX.1.1. Apariție, evoluție și reglementări.....	184
	IX.1.2. Clasificarea transporturilor aeriene civile	185
	IX.2. Contractul de transport aerian de bunuri.....	188
	IX.2.1. Noțiunea și încheierea contractului.....	188
	IX.2.2. Executarea contractului aerian de transport de bunuri.....	189
	IX.2.3. Modificarea contractului de transport aerian	189
	IX.2.4. Răspunderea transportatorului aerian	190
	IX.2.5. Cauze de exonerare de răspundere a transportatorului	190
	IX.2.6. Reclamația administrativă.....	191
	IX.3. Contractul de transport aerian de călători și bagaje	191
	IX.3.1. Noțiunea și încheierea contractului.....	191
	IX.3.2. Executarea și încheierea contractului.....	192
	IX.4. Contractul de transport aerian internațional.....	193
	IX.4.1. Prezentare generală și reglementări	193
	IX.4.2. Contractul de transport aerian internațional de bunuri.....	196
	IX.4.2.1. Noțiunea și încheierea contractului	196
	IX.4.2.2. Taxele de transport.....	199
	IX.4.2.3. Modificarea contractului de transport aerian.....	199
	IX.4.3. Contractul de transport aerian internațional de călători și bagaje	200
	IX.4.4. Răspunderea transportatorului aerian	201
	IX.5. Combaterea actelor ilicite din aviația civilă.....	204
	Capitolul X - TRANSPORTURILE RUTIERE	207
	X.1. Reglementări	207
	X.2. Noțiuni generale.....	210
	X.2.1. Categoriile și tipurile de transport rutier	211
	X.2.2. Avantajele activității de transport rutier	212
	X.2.3. Dezavantajele activității de transport rutier.....	212
	X.3. Contractul de transport rutier	212
	X.3.1. Forma	213
	X.3.2. Conținutul documentului de transport auto	213
	X.3.3. Funcțiile documentului de transport auto	213
	X.3.4. Documentele suplimentare de transport	214
	X.4. Taxa de transport auto	214
	X.4.1. Tariful pe cantitate	214
	X.4.2. Tariful pe mijlocul de transport.....	214
	X.5. Executarea contractului de transport auto	215
	X.5.1. Obligațiile expeditorului	215
	X.5.2. Obligațiile transportatorului	215

Respect pentru	X.5.3. Obligațiile destinatarului	216
	X.6. Răspunderea părților în contractul de transport de bunuri cu mijloace auto	216
	X.6.1. Răspunderea transportatorului	216
	X.6.2. Răspunderea expeditorului	217
	X.7. Transportul rutier în regim de taxi și de închiriere	217
	X.8. Contractul de transport rutier internațional de bunuri	222
	X.8.1. Reglementări	222
	X.8.2. Încheierea contractului de transport	223
	X.8.3. Executarea contractului de transport	225
	X.8.4. Răspunderea transportatorului	226
	X.8.5. Răspunderea expeditorului	231
Capitolul XI - TRANSPORTURILE NAVALE		233
XI.1. Reglementări		233
XI.2. Noțiuni generale		234
XI.2.1. Transport cu nave de linie		235
XI.2.2. Transport de mărfuri cu nave tramp		235
XI.3. Noțiunea, natura și formele contractelor de transport maritim		236
XI.3.1. Încheierea contractului de transport maritim		237
XI.3.2. Elementele contractului de transport maritim		237
XI.3.3. Formele contractului de transport maritim		238
XI.3.4. Executarea obligațiilor din contractul de navlosire		239
XI.3.5. Obligațiile la sosirea navei în portul de destinație		241
XI.4. Reglementările contractelor de transporturi maritime propriu-zise		241
XI.4.1. Formele conosamentului		242
XI.4.2. Elementele conosamentului		243
XI.4.3. Răspunderea încărcătorului		245
XI.4.4. Răspunderea destinatarului		245
XI.4.5. Limitarea răspunderii proprietarilor de nave		246
XI.4.6. Sistemul abandonului navei		246
XI.4.7. Sistemul răspunderii reale		246
XI.5. Noțiunea, natura și formele contractelor de transport fluvial		247
XI.5.1. Statutul juridic al Dunării		248
XI.5.2. Reglementări privitoare la transporturile fluviale		249
Capitolul XII - REGLEMENTĂRI COMUNITARE ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR		258
XII.1. Precizări preliminare		258

Respectiv:	XII.2. Politica privind transporturile la nivel european	260
	XII.3. Conținutul reglementărilor comunitare	265
	XII.4. Viitorul politicii europene de transport	276
	Noțiuni și definiții din legislația privind transporturile	279
	<i>Bibliografie</i>	309

L1. Noțiunea de transport și obiectul dreptului transporturilor

Conform *Dictionarului explicativ al limbii române*, cuvântul *transport* înseamnă faptul de a transporta; acțiune rapidă a economiei naționale cuprinzând înălsirea mijloacelor rutiere, aeriene și navale care asigură circulația bunurilor și persoanelor; abilitatea bunurilor și a persoanelor care sunt transportate la un moment dat în condiții de urgență.

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

În general, prin transport se înțelege deplasarea oamenilor și a bunurilor în spațiu și timp, cu ajutorul unui vehicul specific căii de transport, conceput și folosit în acest scop. Definiție astfel, noțiunea de transport are în vedere acțiunea de strămutare în alt loc, a unei persoane fizice sau a unui lucru, ceea ce presupune ca necesitate un mijloc necesar deplasării și un obiect de transport supus deplasării. Această accepțiune, care are limitele a noțiunii de transport, exclude din preocupările dreptului transporturilor deplasarea imobililor și a distanței la distanță, ca și transportul prin conducte ori înmagazinarea de orice fel, noțiune subsumată noțiunii de transport, în care este cuprinsă dreptul transporturilor. La fel, iar din preocupările dreptului transporturilor transportul corespunde acțiunii și transportului corespunzător de o anumită greutate, existanța lor – desi sunt deplasate cu mijloc convențional de transport, fiind cunoscută faptul că actul juridic nu este stabilit direct cu transportatorul, ci cu serviciile de care se pare în dispoziția publicului din rațiuni sociale.

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

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 Tigrul, 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 mările 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 mările 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 zbaturi, 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 constatat 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.),