



UNIUNEA EUROPEANĂ



Fondul Social European  
POSDRU 2007-2013



Instrumente Structurale  
2007-2013



MINISTERUL  
EDUCAȚIEI ȘI  
CERCETĂRII  
ȘTIINȚIFICE

OIPOSDRU



ACADEMIA ROMÂNĂ

# COOPERAREA INTERNAȚIONALĂ ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI PERICULOASE

**Tutore îndrumător:**  
**Prof. univ. dr. Mircea DUȚU**

**Doctorand:**  
**Monica Diana STANCIU**

*Această lucrare a fost realizată în cadrul proiectului "Cultura română și modele culturale europene: cercetare, sincronizare, durabilitate", cofinanțat de Uniunea Europeană și Guvernul României din Fondul Social European prin Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane 2007-2013, contractul de finanțare nr. POSDRU/159/1.5/S/136077.*

București, 2015

# CUPRINS

<b>Introducere.....</b>	<b>3</b>
<b>Capitolul 1. Aspecte generale privind transportul de mărfuri periculoase .....</b>	<b>5</b>
<b>Capitolul 2. Considerații sintetice asupra istoriei mărfurilor periculoase și a reglementării transportului acestora.....</b>	<b>11</b>
2.1 Istoricul și conceptualizarea termenului „mărfuri periculoase”.....	11
2.2 Reglementările privind transportul mărfurilor periculoase și factorii determinanți ai apariției lor.....	15
<b>Capitolul 3. Dreptul suplu – factor activ în construcția și aplicarea acordurilor internaționale privind transportul mărfurilor periculoase.....</b>	<b>30</b>
3.1 Conceptul de drept suplu.....	30
3.2 Funcția de dezvoltare și armonizare a normelor juridice.....	33
3.3 Funcția de interpretare și explicitare a modului de aplicare a normei juridice.....	43
3.4 Incidența elementelor de drept suplu asupra acordurilor modale și legislațiilor naționale referitoare la transportul mărfurilor periculoase.....	47
<b>Capitolul 4. Terminologia – factor determinant în armonizarea dispozițiilor acordurilor internaționale privind transportul mărfurilor periculoase.....</b>	<b>54</b>
4.1 Armonizarea terminologică – etapă obligatorie pentru armonizarea multimodală.....	54
4.2 Considerații teoretice cu privire la terminologie.....	55
4.3 Particularități ale limbajului utilizat în transportul mărfurilor periculoase.....	62
<b>Concluzii.....</b>	<b>73</b>
<b>Bibliografie .....</b>	<b>75</b>

## SUMAR

Proiectul de cercetare „Cooperarea internațională în domeniul transportului mărfurilor periculoase”, tratează aspectele legate de cooperarea dintre state și organizațiile internaționale guvernamentale și neguvernamentale în reglementarea transportului mărfurilor periculoase, precum și problematica complexă a acordurilor internaționale, rezultate ca urmare a acestei activități și interacțiunea normelor tehnice de drept internațional public cu dreptul suplu.

Acordurile internaționale care guvernează acest tip de transport și fac obiectul cooperării sunt: *Regulamentul privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe calea ferată (RID)*, Apendicele C la Convenția privind transporturile internaționale feroviare – COTIF încheiată la Berna, la 9 mai 1980. Acesta a fost precedat de Anexa I la Convenția Internațională pentru transportul mărfurilor pe calea ferată (CIM), semnată la Roma, la 23 noiembrie 1933; *Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR)*, încheiat la Geneva, la 30 septembrie 1957; *Acordul european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căile navigabile interioare (ADN)*, încheiat la Geneva, la 26 mai 2000, sub auspiciile Comisiei Economice pentru Europa a ONU și a Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin (CCNR); *Codul internațional maritim pentru mărfurile periculoase (Codul IMDG)*, adoptat la cea de a patra Adunare Generală a Organizației Maritime Internaționale (OMI), în 1965 și Anexa 18 „Transportul în siguranță al bunurilor periculoase” a Convenției Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), semnată la 7 decembrie 1944, impune ca transportul mărfurilor periculoase să fie realizat în conformitate cu *Instrucțiunile Tehnice pentru Transportul Aerian în Siguranță al Mărfurilor Periculoase* (Instrucțiunile tehnice OACI).

Prezentul raport reprezintă o etapă intermediară a unor capitole din teza de doctorat și concentrează informația referitoare la transportul mărfurilor periculoase, oferind o viziune de ansamblu asupra activității de transport al mărfurilor periculoase și a reglementărilor aplicabile.

Reglementările privind transportul mărfurilor periculoase constituie un model de ansamblu normativ integrat complex de gândire științifică riguroasă și de acțiune, de reacție și adaptare continuă la progresul tehnico-științific, de armonizare progresivă și de simplificare a dispozițiilor lor.

## REZUMAT

Proiectul de cercetare „Cooperarea internațională în domeniul transportului internațional al mărfurilor periculoase”<sup>1</sup>, tratează aspectele legate de cooperarea dintre state și organizațiile internaționale guvernamentale și neguvernamentale în reglementarea transportului mărfurilor periculoase, precum și problematica complexă a acordurilor internaționale, rezultate ca urmare a acestei activități și interacțiunea normelor tehnice de drept internațional public cu dreptul suplu.

Acordurile internaționale care guvernează acest tip de transport și fac obiectul cooperării sunt: *Regulamentul privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe calea ferată (RID)*<sup>2</sup>, Apendicele C la Convenția privind transporturile internaționale feroviare – COTIF încheiată la Berna, la 9 mai 1980. Acesta a fost precedat de Anexa I la Convenția Internațională pentru transportul mărfurilor pe calea ferată (CIM), semnată la Roma, la 23 noiembrie 1933; *Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR)*, încheiat la Geneva, la 30 septembrie 1957<sup>3</sup>; *Acordul european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căile navigabile interioare (ADN)*, încheiat la Geneva, la 26 mai 2000, sub auspiciile Comisiei Economice pentru Europa a ONU și a Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin (CCNR)<sup>4</sup>; *Codul internațional maritim pentru mărfurile periculoase (Codul IMDG)*, adoptat la cea de a patra Adunare Generală a Organizației Maritime Internaționale (OMI)<sup>5</sup>, în 1965 și Anexa 18 „Transportul în siguranță al bunurilor periculoase” a Convenției Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI)<sup>6</sup>, impune ca transportul mărfurilor periculoase să fie realizat în conformitate cu *Instrucțiunile Tehnice pentru Transportul Aerian în Siguranță al Mărfurilor Periculoase* (Instrucțiunile tehnice OACI).

Conștientizarea pericolelor prezentate de mărfurile periculoase în transport și nevoia de reglementare a acestei activități economice au apărut la sfârșitul secolului al XIX și s-au concretizat prin încheierea Convenției de la Berna privind transportul internațional feroviar în

---

<sup>1</sup> Această lucrare a fost realizată în cadrul proiectului “Cultura română și modele culturale europene: cercetare, sincronizare, durabilitate”, cofinanțat de Uniunea Europeană și Guvernul României din Fondul Social European prin Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane 2007-2013, contractul de finanțare nr. POSDRU/159/1.5/S/136077.

<sup>2</sup> La care România a aderat prin Decretul nr. 100 din 28 martie 1983 pentru ratificarea unor tratate internaționale, publicat în B. Of. nr. 23 din 1 aprilie 1983.

<sup>3</sup> La care România a aderat prin Legea nr. 31 din 18 mai 1994 pentru aderarea României la Acordul European referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), încheiat la Geneva, la 30 septembrie 1957, publicată în M. Of. Nr. 136/31 mai 1994.

<sup>4</sup> La care România a aderat prin Legea nr. 159/2008 din 26/09/2008 pentru aderarea României la Acordul european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căile navigabile interioare (ADN), adoptat la Geneva la 26 mai 2000, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 675 din 01/10/2008.

<sup>5</sup> La care România a aderat prin Decretul nr. 114 din 6 martie 1965 cu privire la aderarea Republicii Populare România la Convenția privind crearea Organizației Maritime Consultative Interguvernamentale încheiată la Geneva, la 6 martie 1965, publicat în [B. Of. nr. 10 din 22 martie 1965](#).

<sup>6</sup> La care România a aderat prin Decretul nr. 194 /1965 pentru aderarea Republicii Populare Române la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, semnată la Chicago, la 7 decembrie 1944, publicat în B. Of. Nr. 14/24 aprilie 1965.

anul 1890. Ulterior, într-o perioadă de peste un secol, au apărut reglementări specifice fiecărui mod de transport, care – inițial – s-au dezvoltat într-o oarecare independență. Treptat, datorită interferențelor pe lanțul de distribuție și a apariției sistemelor de logistică, precum și pe baza Recomandărilor Comitetului pentru transportul mărfurilor periculoase al Consiliului Economic și Social al ONU, reglementările modale au început să-și armonizeze prevederile în mod substanțial.

Primul capitol discută *„Aspectele generale ale transportului de mărfuri periculoase”*, prezentând, în același timp, în termeni generici transportul mărfurilor, din care fac parte și mărfurile periculoase, evidențiind importanța acestuia ca factor strategic în dezvoltarea economică a fiecărui stat, precum și o armă fundamentală în eșecul sau succesul unei afaceri comerciale. De asemenea, sunt prezentate particularități ale transportului mărfurilor periculoase.

Capitolul al doilea *„Considerații sintetice asupra istoriei mărfurilor periculoase și a reglementării transportului acestora”* prezintă preocupările, cercetările și demersurile întreprinse începând cu sfârșitul secolului XIX și începutul secolului XX pentru clarificarea noțiunii de „mărfuri periculoase” și stabilirea de criterii adecvate pentru clasificarea acestora, precum și de prescripții privind ambalarea, stivuirea și manipularea, dar și transportul acestora. De asemenea, sunt prezentați factorii care, după al Doilea război mondial, au determinat organismele ONU (Consiliul Economic și Social – pe plan mondial și Comisia Economică pentru Europa – pe plan regional) să înceapă demersurile pentru elaborarea de recomandări și, respectiv, reglementări modale. În finalul capitolului, sunt prezentate, succint, unele aspecte privind cele cinci acorduri modale.

Capitolul al treilea abordează problematica *„Dreptului suplu – factor activ în construcția și aplicarea acordurilor internaționale privind transportul mărfurilor periculoase”*. Expunerea succintă a conceptului de „drept suplu”, a istoricului elementelor și funcțiilor acestuia s-a realizat cu convingerea că principiile și recomandările conținute în Regulamentul tip al ONU acționează ca elemente de drept suplu pentru dezvoltarea, armonizarea și simplificarea prevederilor și textelor celor cinci reglementări modale. Un alt motiv, la fel de important, este faptul că în corpul acestor reglementări sunt integrate standarde, ghiduri sau coduri de bune practici, instrucțiuni de utilizare a obiectelor sau substanțelor periculoase, care înlocuiesc sau completează normele juridice, în calitate de elemente ale dreptului suplu. Această abordare a permis prezentarea conținutului „Principiilor directoare pentru dezvoltarea Regulamentului tip al ONU”<sup>7</sup> și a Regulamentului tip, precum și influența acestora asupra reglementărilor modale.

Cel de al patrulea capitol este dedicat *„Terminologiei – factor determinant în armonizarea dispozițiilor acordurilor internaționale privind transportul mărfurilor periculoase”*. Cercetarea efectuată nu pretinde a se încadra în canoanele cercetării lingvistice și

---

<sup>7</sup> \*\*\*, Guiding Principles for the Development of the UN Model Regulations, 4<sup>th</sup> Version (2013), [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/unrec/GuidingPrinciples/Guiding\\_Principles\\_Rev18.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/unrec/GuidingPrinciples/Guiding_Principles_Rev18.pdf)

terminologice, ci urmărește a utiliza instrumentele puse la dispoziție de acestea pentru a explicita terminologia utilizată în cadrul acordurilor specializate și a evidenția unele probleme terminologice existente. Armonizarea terminologică este o etapă obligatorie a procesului de armonizare progresivă a transportului mărfurilor periculoase și, în consecință, sunt prezentate unele considerații generale privind terminologia și particularitățile limbajului specializat al acestui domeniu care se află la intersecția dintre științe.

Reglementările privind transportul mărfurilor periculoase constituie un model de ansamblu normativ integrat complex de gândire științifică riguroasă și de acțiune, de reacție și adaptare continuă la progresul tehnico-științific, de armonizare progresivă și de simplificare a dispozițiilor lor. Admițând apartenența reglementărilor aplicabile transportului mărfurilor periculoase la dreptul transporturilor, trebuie evidențiat faptul că acestea au anumite particularități, atât în ceea ce privește sfera lor de aplicare, cât și în ceea ce privește conținutul.

În condițiile în care conceptul de mărfuri periculoase este considerat, în continuare, unul vag și imprecis, nou deopotrivă pentru cercetarea academică și organismele de reglementare, prezenta cercetare prezintă riscurile oricărui demers de pionierat. Sunt, fără îndoială, aspecte care ar fi putut fi dezbătute mai amănunțit, însă ne rezervăm dreptul de a medita și a le aprofunda până la finalizarea tezei doctorale.