

CONFLICTE DE LEGI PRIVIND LEGEA APLICABILĂ CONTRACTELOR DE TRANSPORT

Valeriu BABĂRĂ

doctor în drept, conferențiar universitar
Facultatea de Drept a Universității de Stat din Moldova,
Departamentul Drept Internațional și European
e-mail: valeriubabara@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-4261-3772>

Subiectul abordat în conținutul articolului se referă la legea aplicabilă contractelor de transport și al contractelor de transport de pasageri. Soluțiile conflictuale în această materie sunt analizate din perspectiva reglementărilor prevăzute de art. 2619 din Codul Civil al Republicii Moldova și art.5 din Regulamentul Roma I.

Cuvinte-cheie: *regim conflictual, legea aplicabilă, obligații contractuale, localizarea obiectivă, reședința obișnuită, contracte de transport, condiții de fond, validitatea de formă.*

CONFLICTS OF LAWS REGARDING THE LAW APPLICABLE TO CONTRACTS OF CARRIAGE

The topic addressed in the article content refers to the law applicable to contracts of carriage and passenger transport contracts. The conflicting solutions in this matter are analyzed from the perspective of the regulations provided by art. 2619 of the Civil Code of the Republic of Moldova and art.5 of the Rome I Regulation.

Keywords: *conflictual regime, applicable law, contractual obligations, objective location, habitual residence, transport contracts, substantive conditions, validity of form.*

CONFLITS DE LOIS SUR LA LOI APPLICABLE AUX CONTRATS DE TRANSPORT

Le sujet abordé dans le contenu de l'article renvoie à la loi applicable aux contrats de transport et aux contrats de transport de voyageurs. Les solutions conflictuelles en la matière sont analysées du point de vue de la réglementation prévue à l'article 2619 du Code Civil de la République de Moldova et à l'article 5 du règlement Rome I.

Mots-clés: *conflit de lois, loi applicable, obligations contractuelles, situation objective, résidence habituelle, contrats de transport, conditions matérielles, validité de la forme.*

КОНФЛИКТЫ ЗАКОНОВ О ЗАКОНЕ, ПРИМЕНИМОМ К ТРАНСПОРТНЫМ ДОГОВОРАМ

Тема, затронутая в данной статье, касается закона, применимого к договорам транспорта и договорам пассажирского транспорта. Противоречивые решения в этом вопросе анализируются с точки зрения правил, предусмотренных статьей. 2619 Гражданского кодекса Республики Молдова и СТ.5 правил Рим I.

Ключевые слова: *конфликтный режим, применимый закон, договорные обязательства, объективная локализация, обычное место жительства, транспортные контракты, условия фонда, обоснованность формы.*

Regimul conflictual al contractelor de transport în dreptul conflictual al Republicii Moldova este reglementat în conținutul art.2619 din Codul civil, care este o copie fidelă a art.5 din Regulamentul (CE) nr.593/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 17.06.2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale – Roma I [1].

Reglementarea respectivă stabilește legea aplicabilă contractelor de transport, distingându-se între contractele de transport de de mărfuri și cele de pasageri. Pentru ambele categorii de contracte de transport sunt prevăzute două soluții conflictuale aplicabile în cascadă.

Astfel, în primul rând, potrivit art.2617 din Codul civil se acordă prioritate legii alese de părți în temeiul principiului *lex vountatis*. În situația în care părțile nu utilizează *lex voluntatis*, sunt determinate criteriile de localizare obiectivă a contractelor de transport, constând în două reglementări conflictuale incidente succesiv – pentru contractul de transport de mărfuri în art.2619 alin.(1) și pentru contractul de transport de pasageri în art.2619 alin.(2-3). Pentru situația când contractul prezintă legături mai strânse cu legea altei țări, va deveni aplicabilă legea proprie în sensul art.2619 alin.(4), care sunt identice cu cele din art.2618 alin.(3).

În ceea ce privește contractele de transport de mărfuri art.2619 alin.(1) din Codul civil stabilește că, în măsura în care legea aplicabilă contractului de transport de mărfuri nu a fost aleasă de părți în conformitate cu art. 2617, legea aplicabilă este legea statului în care își are reședința obișnuită transportatorul, cu condiția ca locul de încărcare sau cel de livrare sau reședința obișnuită a expeditorului să fie, de asemenea, situate în statul respectiv. În cazul în care aceste cerințe nu sunt întrunite, se aplică legea statului în care este situat locul de livrare convenit de către părți.

Art.2619 alin.(4) continuă cu prevederea potrivit căreia, în cazul în care, în lipsa unei alegeri a legii aplicabile, rezultă fără echivoc din ansamblul cir-

cumstanțelor cauzei că respectivul contract are în mod vădit o legătură mai strânsă cu un alt stat decât cel menționat la alin.(1) sau (2), se aplică legea din acel alt stat.

Prin urmare, atât alin.(1), cât și alin.(2) al art.2619 din Codul civil, acordă prioritate principiului *lex voluntatis*.

În situația în care părțile nu utilizează *lex voluntatis*, adică nu își aleg legea aplicabilă, pentru localizarea obiectivă a contractului sunt prevăzute două soluții conflictuale aplicabile în cascadă.

Astfel, în lipsa lui *lex voluntatis*, devine incidentă, fie legea țării în care își are reședința obișnuită transportatorul, dacă locul de încărcare sau cel de livrare sau reședința obișnuită a expeditorului se află deasemenea în țara respectivă, fie, în cazul în care niciuna din aceste cerințe alternative nu este întrunită, devine incidentă legea țării în care este situat locul de livrare convenit de către părți.

Din interpretarea prevederilor art.2619 alin.(1) teza a II-a, în ipoteza ultimei soluții conflictuale, devine aplicabilă legea țării în care este situat locul de livrare convenit de părți. Din sensul prevederii, rezultă că soluția respectivă este aplicabilă doar în situația în care părțile au stabilit în mod expres locul de livrare, indiferent dacă această determinare s-a făcut în cuprinsul contractului de transport, sau printr-o convenție separată.

În cazul când părțile nu au convenit asupra locului de livrare, va deveni aplicabilă soluția de drept comun prevăzută de art.2618 alin.(2), adică legea statului în care își are reședința obișnuită partea contractantă care efectuează prestația caracteristică, care de regulă este cea a țării transportatorului. Această soluție poate fi întemeiată prin analogie cu art.2619 ali.(2), care se referă la contractul de transport de pasageri, și care, pentru o situație similară, trimite direct la legea țării transportatorului [2, p.107].

Având în vedere că legiuitorul Republicii Moldova a preluat, *ad literam*, soluțiile conflictuale în

materie din Regulamentul Roma I, precizăm că acesta din urmă a ales locul de livrare convenit de către părți ca punct de legătură pentru norma conflictuală prevăzută a fi de ultimă aplicare datorită avantajului predictibilității pe care îl prezintă, precum și a unor rațiuni practice, cum ar fi faptul că, de regulă, în acest loc se desfășoară procedurile de reclamare a daunelor provocate mărfii care a făcut obiectul transportului [3, p.651]. Totodată, acest punct de legătură poate deveni însă dificil de aplicat în cazul în care unul și același contract de transport prevede că marfa care face obiectul său urmează a fi împărțită în partide care vor fi livrate la destinații diferite, putând conduce din punct de vedere juridic la un *splitting-up* forțat, deoarece fiecare partidă de marfă va urma o lege proprie.

În ceea ce privește termenul „expeditor” preambului Regulamentului Roma I precizează la pct.22 că acesta se referă la orice persoană care încheie un contract de transport cu transportatorul, iar termenul „transportator” se referă la partea din contract care își asumă răspunderea de a transporta mărfurile, indiferent dacă păstrează ea însăși sau nu serviciul de transport.

Legea sediului transportatorului poate să coincidă sau nu cu legea pavilionului navei sau aeronavei, dar coincide cu legea aplicabilă mijloacelor de transport care nu au pavilion, în acest din urmă caz fiind incidentă tot legea sediului (statutului organic) al transportatorului feroviar sau rutier.

În acest sens, art.2603 alin.(1) din Codul civil prevede că constituirea, transmiterea și stingerea drepturilor reale asupra mijloacelor de transport sunt guvernate de:

- a) legea pavilionului pe care îl arborează nava sau legea statului de înmatriculare a aeronavei;
- b) legea aplicabilă statutului juridic al întreprinderii de transport pentru vehiculele feroviare și auto-vehiculele care îi aparțin.

În ultimă instanță, în sensul dispozițiilor art.2619 alin.(4) din Codul civil, devine incidentă legea proprie contractului (*the proper law of the contract*) dacă din ansamblul circumstanțelor cauzei rezultă fără echivoc că respectivul contract are în mod vădit o legătură mai strânsă cu o altă țară.

În ceea ce privește legea aplicabilă contractului de transport de pasageri, art.2619 alin.(2) din Codul civil prevede că, în măsura în care legea aplicabilă contractului de transport de pasageri nu a fost aleasă de părți în conformitate cu alin.(1), legea aplicabilă este legea statului în care își are reședința obișnuită pasagerul, cu condiția ca locul de plecare sau cel de sosire să fie, de asemenea, situate în statul respectiv. Dacă nu sunt îndeplinite aceste cerințe, se aplică legea statului în care își are reședința obișnuită transportatorul.

În continuare, alin.(3) stabilește că părțile pot alege legea aplicabilă contractului de transport de pasageri în conformitate cu art.2617 numai legea statului în care:

- a) se află reședința obișnuită a pasagerului;
- b) se află reședința obișnuită a transportatorului;
- c) se află sediul administrației centrale a transportatorului;
- d) este situat locul de plecare; sau
- e) este situat locul de sosire.

În fine, art.2619 alin.(4) dispune că, în cazul în care, în lipsa unei alegeri a legii aplicabile, rezultă fără echivoc din ansamblul circumstanțelor cauzei că respectivul contract are în mod vădit o legătură mai strânsă cu un alt stat decât cel menționat la alin. (1) sau (2), se aplică legea din acel alt stat.

Așadar, atât alin.(2), cât și alin.(3) al art.2619 din Codul civil acordă prioritate, ca și în cazul contractului de transport de mărfuri, legii alese de părți (*lex voluntatis*). Însă, spre deosebire de reglementarea de la transportul de mărfuri, principiul *lex voluntatis* este limitat la una dintre legile cu care contractul prezintă o legătură obiectivă în alin.(3).

Menționăm, că această limitate este întemeiată pe protecția pasagerului, care este „consumatorul” transportului, deoarece contractele de transport sunt exceptate de la aplicarea normelor privind consumatorii din art.2620 din Codul civil.

În acest context, se impune precizarea că protecția pasagerului poate fi iluzorie în situația când contractul de transport, care de cele mai multe ori este încheiat pe baza de clauze prestabilite (*standard terms*) impuse de transportator, alege ca lege aplicabilă soluțiile de la lit.b), adică legea reședinței obișnuite a transportatorului, sau c), respectiv legea sediului administrației centrale a transportatorului. De aceea, mult mai proectivă pentru pasager ar fi fost o soluție de tipul celei prevăzute de art.2620 alin.(2) din Codul civil prin adaptare la specificul transportului de pasageri, în sensul ca părților să li se ofere posibilitatea de a alege orice lege, dar această alegere să nu poată priva pe pasager de protecția acordată prin legea unde se află reședința sa obișnuită.

În situația în care părțile nu și-au ales legea aplicabilă contractului, dispozițiile art.2619 alin.(2) din Codul civil prevede, pentru localizarea obiectivă a contractului de transport de pasageri, două soluții conflictuale aplicabile în cascadă.

În primul rând, devine incidentă, fie legea țării în care își are reședința obișnuită pasagerul, dacă locul de plecare sau cel de sosire este situat deasemenea în țara respectivă, fie, în cazul în care aceste cerințe nu sunt întrunite, devine aplicabilă legea țării în care își are reședința obișnuită transportatorul.

În subsidiar, se aplică legea proprie contractului (*the proper law of the contract*) dacă din ansamblul circumstanțelor cauzei rezultă fără echivoc că respectivul contract are în mod vădit o legătură mai strânsă cu o altă țară.

Regulamentul Roma I califică noțiunea de reședință obișnuită în art.19. Astfel, potrivit alin.(1) în înțelesul prezentului regulament, reședința obișnuită a societăților și a altor organisme, constituite sau nu

ca persoane juridice, este situată la sediul administrației lor centrale. Reședința obișnuită a unei persoane fizice acționând în exercitarea activității sale profesionale este locul unde această persoană își are sediul principal de activitate.

În sensul alin.(2), în cazul în care contractul este încheiat în cadrul activității unei sucursale, a unei agenții sau a oricărei alte unități, sau în cazul în care, conform contractului, executarea acestuia incumbă unei astfel de sucursale, agenții sau unități, locul unde se află sucursala, agenția sau oricare altă unitate este considerat reședința obișnuită.

Potrivit dispozițiilor alin.(3), în scopul determinării locului unde se află reședința obișnuită, momentul relevant îl constituie data încheierii contractului.

Așadar, în sensul Regulamentului Roma I, reședința obișnuită acoperă atât persoanele fizice, cât și persoanele juridice.

Așa cum am menționat anterior, legiuitorul Republicii Moldova a preluat unele reglementări din Regulamentul Roma I în conținutul Codului civil, care nu se acomodează pe terenul juridic al dreptului Republicii Moldova.

Astfel, în sensul Regulamentului Roma I, reședința obișnuită acoperă atât persoanele fizice, cât și persoanele juridice, pe când în dreptul Republicii Moldova reședința obișnuită acoperă doar persoanele fizice. Calificarea noțiunii de reședință obișnuită în dreptul Republicii Moldova este dată de art.38 din Codul civil. Astfel, potrivit alin.(1) domiciliul persoanei fizice este locul unde aceasta își are reședința obișnuită, iar în sensul alin.(2) reședința obișnuită demonstrează o legătură apropiată și stabilă a persoanei fizice cu locul vizat. La determinarea reședinței obișnuite se iau în considerare toate elementele de fapt relevante, în special durata și regularitatea prezenței persoanei în locul vizat, precum și condițiile și motivele acestei prezențe.

Având în vedere cele menționate, considerăm că calificarea noțiunii de reședință obișnuită trebuia

să fie reglementată în Cartea a V-a din Codul civil, deoarece aceasta prezintă relevanță în raporturile de drept internațional privat, acoperind atât persoanele fizice, cât și persoanele juridice.

Legea aplicabilă contractului de transport, indiferent de tipul său, stabilită de art.2619 din Codul civil, reglementează condițiile de fond și efectele acestor contracte.

În acest sens, art.2625 alin.(1) din Codul civil stabilește că legea aplicabilă contractului reglementează în special:

- a) interpretarea contractului;
- b) executarea obligațiilor născute din contract;
- c) în limitele competenței conferite instanței sesizate de legea sa procedurală, consecințele neexecutării totale sau parțiale a obligațiilor, inclusiv evaluarea prejudiciului în măsura în care aceasta este reglementată de norme de drept;
- d) diferitele moduri de stingere a obligațiilor, precum și prescripția și decăderea din drepturi;
- e) efectele nulității contractului.

Soluțiile conflictuale stabilite de art.2619 din Codul civil se aplică și cu privire la răspunderea contractuală a transportatorului pentru neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a contractului de transport, indiferent de tipul transportului. Răspunderea transportatorului fiind un aspect esențial în materie, cu cea mai mare aplicabilitate practică, a cunoscut însă o importantă reglementare uniformă, prin convențiile internaționale, care înlătură în bună măsură conflictele de legi. Astfel, majoritatea convențiilor internaționale privind contractele de trans-

port rutier, feroviar, aerian și fluvial conțin importante prevederi în materia răspunderii cărașului.

În ceea ce privește legea aplicabilă validității de formă a contractului de transport, sunt aplicabile prevederile art.2624 din Codul civil.

Astfel, potrivit dispozițiilor art.2624 alin.(1) din Codul civil, contractul încheiat între persoanele sau reprezentanții acestora care se află în același stat în momentul încheierii contractului este considerat valabil din punct de vedere al formei dacă îndeplinește condițiile de formă prevăzute de legea care îl reglementează pe fond sau de legea statului în care se încheie contractul.

În sensul alin.(2) al aceluiași articol, contractul încheiat între persoanele sau reprezentanții acestora care se află în state diferite în momentul încheierii contractului este considerat valabil din punct de vedere al formei dacă îndeplinește condițiile de formă prevăzute de legea care îl reglementează pe fond sau de legea oricărui stat în care se află oricare dintre părți sau reprezentanții acestora la momentul încheierii contractului, sau de legea statului în care, la data respectivă, își avea reședința obișnuită oricare dintre părțile contractante.

Referințe bibliografice:

1. Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr.L177 din 4.07.2008.
2. NIELSEN, P.A. *The Rome I Regulation and Contracts of Carriage*. Culegere de studii, Sellier, 2009.
3. SITARU, D-A. *Drept Internațional Privat*. București, editura C.H. Beck, 2013.