

REGIMUL CONFLICTUAL AL CONTRACTELOR DE TRANSPORT DE MĂRFURI ÎN CONCEPȚIA REGULAMENTULUI ROMA I

Valeriu BABĂRĂ

Regimul conflictual al contractelor de transport este reglementat de dispozițiile art.5 din Regulamentul (CE) nr.593/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 17.06.2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale [1]. Din punctul de vedere al legii aplicabile, această reglementare face o distincție între contractele de transport de mărfuri – alin.(1) și contractele de transport de pasageri – alin.(2).

Pentru ambele categorii de contracte, Regulamentul stabilește două soluții conflictuale aplicabile în cascadă. Astfel, potrivit art.3 se acordă prioritate legii alese de părți (*lex voluntatis*). O limitare a libertății părților de alegere a legii aplicabile este stabilită de art.5 alin.(2) teza a II-a în ceea ce privește doar contractul de transport de pasageri. În lipsa lui *lex voluntatis*, Regulamentul determină criteriile de localizare obiectivă a contractelor de transport, care, la rândul lor, conțin două reglementări conflictuale incidente succesiv [2]. În acest sens, pentru contractul de transport de mărfuri, în art.5 alin.(1), și pentru cel de transport de pasageri, în art.5 alin.(2) teza I, sunt stabilite criterii de localizare obiectivă specifice. Pentru cazul când contractul prezintă legături mai strânse cu legea altei țări, va deveni aplicabilă legea proprie, în condițiile prevăzute de art.5 alin.(3), care sunt identice cu cele din art.4 alin.(3) (clauza de salvare).

Privitor la interpretarea contractelor de transport de mărfuri, preambulul Regulamentului, la pct.22, precizează că nu se are în vedere efectuarea nici unei modificări substanțiale față de prevederile art.4 alin.(4) teza a III-a din Convenția de la Roma din 19.06.1980 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale, convenție care a fost înlocuită cu Regulamentul Roma I.

Chiar dacă, prin natura lor, contractele de transport sunt contracte încheiate cu consumatorii, dispozițiile art.6 („Contractele încheiate cu consumatorii”) , de regulă, nu sunt aplicabile acestui tip de contracte speciale. Acesta rezultă din prevederile art.6 alin.(1) care stabilește că art.6 se aplică „fără a aduce atingere”, precum și din cele ale art.5 și 6

alin.(4) lit.b), conform căruia normele conflictuale privind consumatorii nu se aplică contractului de transport. De altfel, rațiunea acestei excepții se regăsește la pct.32 din preambul, potrivit căruia contractele de transport au o natură juridică specifică, care impune introducerea unor dispoziții specifice pentru asigurarea unui nivel de protecție corespunzător pentru pasageri. Cu toate acestea, art.6 alin.(4) lit.b) instituie o excepție la excepție prin care se determină revenirea la regulă, precizând că rămân totuși supuse normelor privind consumatorii din art.6 alin.(1) și (2) contractele de transport care sunt incluse în pachetele de servicii turistice la care se referă Directiva 90/314/CEE a Consiliului din 13.06.1990 privind pachetele de servicii pentru călători, vacanțe și circuite [3].

În conformitate cu prevederile art.5 alin.(1) din Regulament, în măsura în care legea aplicabilă contractului de transport de mărfuri nu a fost aleasă de părți potrivit art.3, legea aplicabilă este legea țării 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 țara respectivă. Dacă nu sunt întrunite aceste condiții, devine aplicabilă legea țării în care se află locul de livrare stabilit de părți. Dispoziția art.5 alin.(3) continuă cu prevederea potrivit căreia, în situația când, 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 o altă țară decât cea menționată la art.5 alin.(1), se aplică legea din acea altă țară.

Așadar, observăm că ambele alineate acordă prioritate legii autonomiei de voință a părților (*lex voluntatis*).

În situația când părțile nu și-au determinat legea aplicabilă contractului, reglementarea europeană stabilește, pentru localizarea obiectivă a contractului, 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 de asemenea în țara respectivă, fie în cazul în care niciuna din aceste cerințe alternative nu este întrunită, legea țării în care se află locul de livrare stabilit de către părți.

În ipoteza ultimei soluții conflictuale la care ne referim, prin interpretarea dispozițiilor art.5 alin.(1) teza a II-a potrivit căruia „se

aplică legea țării în care este situat locul de livrare convenit de către părți”, ar rezulta că această soluție devine aplicabilă doar în situația când părțile au determinat în mod expres locul de livrare, indiferent dacă această determinare a fost efectuată prin contractul de transport propriu-zis sau printr-o convenție separată. În cazul în care părțile nu au convenit asupra locului de livrare, va deveni aplicabilă soluția de drept comun prevăzută în art.4 alin.(2), adică legea țării în care își are reședința obișnuită partea contractantă care efectuează prestația caracteristică. De regulă, această lege va fi cea a transportatorului. Această soluție poate fi justificată printr-un argument de analogie cu art.5 alin.(2) teza a II-a, prin care contractul de transport de pasageri pentru o situație similară face trimitere la legea transportatorului.

Observăm că Regulamentul Roma I a ales locul de livrare convenit de către părți ca punct de legătură pentru norma conflictuală prevăzută a fi de ultimă aplicare în materie datorită avantajului predictibilității pe care îl prezintă, precum și datorită unor rațiuni de ordin practic, constând în aceea că, de regulă, în acest loc se desfășoară procedurile de reclamare a daunelor provocate mărfii care face obiectul transportului. Totodată, acest punct de legătură poate provoca unele dificultăți în aplicare în situația când unul și același contract de transport stabilește că marfa care face obiectul său urmează a fi împărțită în partide care vor fi livrate la destinații diferite și care poate conduce din punct de vedere juridic la un *splitting-up* forțat, având în vedere că fiecare partidă de marfă va urma o lege proprie.

Dispoziția pct.22 din preambul precizează că, în sensul Regulamentului, termenul „expeditor” se referă la orice persoană care încheie un contract de transport cu transportatorul, iar termenul „transportator” se referă la partea contractantă care își asumă răspunderea de a transporta mărfurile, indiferent dacă prestează ea însăși sau nu servicii de transport.

Calificarea noțiunii de „reședință obișnuită” este efectuată prin art.19 din Regulament, potrivit căruia „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 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. În scopul determinării locului unde se află reședința obișnuită, momentul relevant îl constituie data încheierii contractului”.

Ultima soluție, prevăzută de art.5 alin.(3) din Regulament, este aplicarea legii proprii 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.

Referințe:

1. Publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, nr.L177 din 4.07.2008.
2. NELSEN, P.A. *The Rome I Regulation and Contracts of Carriage: Culegere de studii*. Sellier, 2009, p.99.
3. Publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, nr.L158/59 din 23.06.1990.