REGIMUL CONFLICTUAL AL ACTELOR ŞI FAPTELOR JURIDICE PRIVIND NAVIGAŢIA CIVILĂ MARITIMĂ ŞI AERIANĂ

THE CONFLICT OF LAWS REGIME GOVERNING LEGAL ACTS AND FACTS IN CIVIL MARITIME AND AIR NAVIGATION

CZU: 341.225.5:341.226:341.9 **https://doi.org/10.59295/spd2025j.29**

Valeriu BABĂRĂ
ORCID: 0000-0003-4261-2772
E-mail: valeriubabara@gmail.com
Universitatea de Stat din Moldova, Chișinău, Republica Moldova

Summary. *The issues adressed in the article concern the private international law regime applicable to legal acts and deeds related to maritime and air civil navigations.*

Thus, on the one hand, the article analyzes the application of the law of the flag of the ship or aircraft, as the law of the country with which the legal acts and deeds related to civil navigation are most closely connected, and on the other hand, it examines the scope of the applicable law, including the legal acts and deeds occurring on board of the ship or aircraft. The identified conflict-of-law solutions are derived from the private international law regulations contained in Chapter Five of the Civil code, specifying that they were taken from the European regulations on the matter – Regulation (EC) No. 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations (Rome I) and Regulation (EC) No. 864/2007 of the European Parliament and of the Council of 11 July 2007 on the law applicable to non-contractual obligations (Rome II)

Keywords: *legal acts and facts, scope of application, applicable law, lex pavilionis, conflict of laws regime.*

1. Precizări prealabile

Precizarea care se impune din capul locului constă în aceea că în cuprinsul acestui studiu ne vom preocupa de analiza regimului de drept internaţional privat al actelor şi faptelor juridice în materia navigaţiei civile maritime şi aeriene.

Astfel, în primul rând va fi analizată soluţia aplicării legii pavilionului navei sau aeronavei în calitate de lege a ţării cu care actele şi faptele juridice privind navigaţia civilă prezintă legăturile cele mai strânse.

Ulterior, vom aborda domeniul legii aplicabile actelor şi faptelor juridice petrecute la bordul navei sau aeronavei, precum şi a actelor şi faptelor juridice asimilate cu cele petrecute la bord prin prisma soluţiilor conflictuale stabilte în Cartea a Cincea din Codul civil.

2. Aplicarea legii pavilionului navei sau aeronavei în calitate de lege a ţării cu care actele şi faptele juridice privind navigaţia civilă prezintă legăturile cele mai strânse

Menţionăm, că reglementările în materie, şi anume art. 2632 şi art. 2644 din Codul civil, nu exclud actele şi faptele juridice privind navigaţia civilă maritimă şi aeriană din sfera lor de aplicare, dar particularităţile pe care le prezintă aceste acte şi fapte determină ca, în cazul localizării lor obiective, să devină incidentă, de regulă, o soluţie conflictuală specifică, constând în aplicarea legii pavilionului navei sau legii statului de înmatriculare a aeronavei (*lex pavilionis* sau *lex banderae*).

Astfel, în situaţia în care părţile nu au determinat legea aplicabilă actului sau faptului juridic privind navigaţia civilă în condiţiile art. 2615, respectiv art. 2643 din Codul civil, doctrina de specialitate [1, p. 861] admite în general că actul şi faptul la care ne referim prezintă, de regulă, legăturile cele mai strânse cu legea pavilionului navei sau aeronavei, putând fi astfel localizate obiectiv în sfera acestei legi, în temeiul soluţiilor conflictuale din art. 2616 alin. (1), respectiv art. 2633 alin. (3) din Codul civil.

Titlul cu care legea pavilionului se aplică în cazul actelor şi faptelor juridice privind navigaţia civilă este, în principiu, diferit faţă de cel cu care aceeaşi lege guvernează regimul juridic al mijloacelor de transport prevăzut de art. 2603 alin. (1) lit.a) din Codul civil.

Astfel, în timp ce în acest din urmă caz, legea pavilionului se aplică cu titlu de lege naţională a mijlocului de transport respectiv, în situaţia de care ne ocupăm aici aceasta este incidentă ca lege teritorială (*lex loci*), a locului unde actul sau faptul juridic (de regulă, ilicit) privind navigaţia civilă s-a săvârşit. Aplicarea, cu acest titlu, a legii pavilionului în cazul actelor şi faptelor privind navigaţia civilă reprezintă o consecinţă directă a împrejurării că nava şi aeronava sunt considerate, din punct de vedere juridic o extensie a teritoriului statului al căror pavilion îl poartă, iar faptele juridice (*lato sensu*) petrecute la bordul lor sau în legătură cu acestea constituie fapte săvârşite pe teritoriul statului respectiv.

Raţiunea aplicării legii pavilionului pentru actele şi faptele juridice privind navele şi aeronavele civile este similară celei existente în cazul aplicării legii locului producerii prejudiciului (*lex loci damni*) pentru faptele juridice, în general, în sensul art. 2633 alin. (1) din Codul civil.

Totodată, trebuie reţinute pentru această situaţie, argumentele de natură practică în sensul că legea pavilionului oferă satisfacţie în cel mai înalt grad principiilor teritorialităţii, suveranităţii şi generalităţii, existând interesul statului pavilionului că actele şi faptele petrecute la bordul navei sau aeronavei să fie supuse legii sale, ca lege unică [2, p. 666].

Prin urmare, legea pavilionului se poate aplica indiferent unde se află nava sau aeronava în momentul săvârşirii actului sau faptului juridic, adică în marea teritorială ori în cea liberă, respectiv în spaţiul aerian de deasupra acestora, cu precizarea că dacă în primul caz, aplicarea legii pavilionului este numai probabilă (pe lângă legea ţării de

expediţie şi de destinaţie), în cel de-al doilea caz legea pavilionului este aplicabilă în primul rând.

3. Domeniul legii aplicabile

3.1. Actele şi faptele juridice petrecute la bordul navei sau aeronavei

Legea pavilionului navei sau legea statului de înmatriculare a aeronavei, care potrivit dreptului conflictual al Republicii Moldova trebuie să coincidă cu legea pavilionului aeronavei poate guverna, în primul rând, actele şi faptele juridice intervenite la „bord" şi care, prin natura lor, prezintă strânse legături cu această lege.

În această situaţie, este vorba de ipoteza în care actele şi faptele juridice respective se cantonează în sfera unei singure nave sau aeronave şi acestea nu afectează terţii aflaţi în afara acelei nave sau aeronave, în sensul că nu au legătură cu exteriorul.

Faptele (*stricto sensu*) şi actele juridice care îndeplinesc această condiţie sunt cu precădere următoarele:

a) Referitor la faptele juridice:

- delictele civile săvârşite la bord (de exemplu, o explozie provocată), care produc prejudicii persoanelor şi bunurilor transportate. Prevederi privind răspunderea pentru asemenea fapte ilicite, petrecute la bordul aeronavelor, aplicabile în cazul în care dreptul Republicii Moldova este *lex causae*, sunt cuprinse în art.47 din Codul aerian al Republicii Moldova [3], care transpune Regulamentul (CE) nr.216/2008 al Parlamentului European şi al Consiliului din 20.02.2008 [4].

În noţiunea de delict civil săvârşit la bord pot fi incluse, de regulă, şi situaţiile în care la bord s-a efectuat numai un act de executare ori s-a produs rezultatul prejudiciabil.

- faptele de stare civilă (naşterea sau decesul) survenite la bordul navei sau aeronavei. Procedura de înregistrare a acestora este prevăzută de art.4 din Legea nr.100 din 26.04.2001 privind actele de stare civilă, republicată [5] şi se aplică, desigur, în cazul navelor şi aeronavelor care circulă sub pavilionul Republicii Moldova.

b) Referitor la actele juridice:

- căsătoria încheiată pe o navă sub pavilionul Republicii Moldova în afara apelor teritoriale ale acesteia;
- orice alte acte juridice care, prin natura lor şi/sau conform împrejurărilor, produc efecte strâns legate de bordul navei sau aeronavei unde s-a săvârşit (de exemplu, un depozit necesar încheiat în caz de necesitate la bord).

3.2. Actele şi faptele juridice asimilate cu cele petrecute la bord

În domeniul legii pavilionului navei sau aeronavei sunt incluse şi actele, şi faptele juridice menţionate în art. 2603 alin. (3) din Codul civil, care deşi nu în toate cazurile sunt săvârşite „la bord", sunt asimilate acestora din urmă, prin voinţa legiuitorului.

Astfel, potrivit textului, legea pavilionului navei sau statului de înmatriculare a aeronavei guvernează îndeosebi:

a) Împuternicirile, competenţele şi obligaţiile comandantului navei sau aeronavei.

Precizăm, că în aceste noţiuni se includ, de exemplu, atribuţiile comandantului privind conducerea navei sau aeronavei, securitatea navigaţiei, actele şi faptele de stare civilă petrecute la bord, puterile de reprezentare faţă de terţi etc.;

b) Contractul de angajare a personalului navigant, dacă părţile nu au ales o altă lege.

Aşadar, în lipsă de *lex voluntatis*, legiuitorul a supus contractul de muncă al personalului navigant legii pavilionului. Constatăm că această soluţie conflictuală apare ca o aplicaţie, într-un caz concret, a normei conflictuale din art. 2622 alin. (3), conform căreia contractul individual de muncă este supus, în măsura în care legea aplicabilă nu a fost aleasă de părţi, iar legea ţării în care sau din care angajatul îşi desfăşoară în mod obişnuit activitatea nu poate fi determinată, legea ţării în care este situată unitatea angajatoare. Justificarea acestei soluţii conflictuale rezidă în aceea că legea pavilionului (naţionalităţii) navei sau aeronavei coincide, de regulă, cu legea sediului unităţii care angajează salariatul.

Un argument în favoarea soluţiei conflictuale stabilite de art. 2603 alin. (3) lit. b) de a supune contractul de angajare a personalului navigant, ca act juridic, legii pavilionului navei sau aeronavei, este că acest contract prezintă prin natura lui legăturile cele mai strânse cu locul unde se execută, adică la bordul navei sau aeronavei, ceea ce determină ca articolul menţionat să fie în concordanţă şi cu art. 2622 alin. (4) din Codul civil.

Astfel, ca urmare a acestei dispoziţii legale, condiţiile de fond, conţinutul şi efectele contractului de angajare a personalului navigant cad sub incidenţa legii pavilionului, inclusiv aspectele precum: statutul juridic al echipajului, drepturile şi obligaţiile proprietarului şi/sau căpitanului navei sau aeronavei, pe de o parte, şi ale echipajului, de cealaltă parte, răspunderile reciproce etc.;

c) Răspunderea armatorului navei sau aeronavei sau a întreprinderii de transport aerian pentru faptele şi actele comandantului şi echipajului.

În această situaţie este vorba de o formă a răspunderii comitentului pentru fapta prepuşilor săi;

d) Drepturile reale şi de garanţie asupra navei sau aeronavei, precum şi formele de publicitate privitoare la actele prin care se constituie, se transmit sau se sting asemenea drepturi.

Prin supunerea drepturilor reale şi de garanţie asupra navei şi aeronavei legii pavilionului acesteia, art. 2603 alin. (3) a consacrat o soluţie perfect concordată cu cea din art. 2603 alin. (1) lit. a) din Codul civil.

În ceea ce priveşte legea aplicabilă formelor de publicitate referitoare la nave şi aeronave, textul instituie o excepţie de la regula stabilită de art. 2610 alin. (1) din Codul civil. Această excepţie se justifică prin natura lor esenţialmente mobilă a navelor şi aeronavelor.

În ceea ce priveşte regimul juridic al infracţiunilor săvârşite la bordul navelor sau aeronavelor, precizăm că reglementările prevăzute în Capitolul VI al Cărţii a Cincea din Codul civil se referă la regimul conflictual al delictelor civile. Pentru infracţiunile săvârşite la bord, care nu sunt compatibile cu conflictele de legi, se aplică reglementări speciale, cuprinse atât în legislaţia internă cât şi în convenţiile internaţionale la care Republica Moldova este parte.

4. Concluzii

Concluzia esenţială care se desprinde din analiza efectuată constă în aceea că, deşi, reglementările în materie nu exclud faptele şi actele juridice din sfera lor de aplicare, totuşi particularităţile pe care le prezintă aceste acte şi fapte determină ca în cazul localizării lor obiective să devină incidentă, de regulă, o soluţie conflictuală specifică, constând în aplicarea legii pavilionului navei sau legii statului de înmatriculare a aeronavei – *lex pavilionis* sau *lex banderae*.

Această soluţie conflictuală se justifică pe următoarele considerente:

Primo – Aplicarea legii pavilionului pentru actele şi faptele juridice privind navele şi aeronavele civile este similară celei existente în cazul aplicării legii locului producerii prejudiciului – *lex loci damni* – pentru faptele juridice în general.

Secundo – Argumente de natură practică, în sensul că *lex pavilionis* oferă satisfacţie în cel mai înalt grad principiilor teritorialităţii, suveranităţii şi generalităţii, existând interesul statului pavilionului ca actele şi faptele petrecute la bordul navei sau aeronavei să fie supuse legii sale, ca lege unică.

REFERINȚE:

1. CHESHIRE, G., NORTH, P., FAWCETT, J., Private International Law, 14th edition, Oxford Press University, 2008, ISBN 978-019-96-7899-0.
2. SITARU, D-A., Drept Internaţional Privat, Editura C.H.Beck, Bucureşti, 2013, ISBN 978-606-18-0238-8.
3. Monitorul Oficial al Republicii Moldova. Nr. 95-104 din 23.03.2018.
4. Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. L.79 din 19.03.2008.
5. Monitorul Oficial al Republicii Moldova. Nr. 28-51 din 25.01.2024.