

## ARTICOLE

### DREPTUL TRANSPORTURILOR ÎN REPUBLICA MOLDOVA - RAMURĂ DE DREPT SAU DISCIPLINĂ DE STUDIU ÎN CADRUL FACULTĂȚILOR DE DREPT?

Iurie MIHALACHE\*

**Résumé:** *Le droit des transports dans la République de Moldavie - branche de droit ou discipline d'étude aux facultés de droit? Le droit des transports concerne le déplacement des personnes ou des marchandises. Le déplacement est fait sur la base d'un contrat de transport et les parties au contrat sont d'une part le transporteur et d'autre part l'utilisateur du moyen de transport. Le transport peut être un transport de personnes ou un transport de marchandises, il peut être terrestre, maritime, aérien ou fluvial.*

*Nous suivons plusieurs objectifs dans cet article. Premièrement, de donner une réponse à la question si le droit de transport peut être considéré comme une branche distincte au sein du droit privé ou seulement une discipline d'étude dans les facultés de droit en République de Moldavie. Le second objectif consiste d'exposer quel est le niveau actuel du droit des transports dans notre république et quelle est la localisation de la discipline dans le système des disciplines juridiques. Un problème actuel est de répondre à la question si le droit de transport peut être considéré comme une branche de droit ou comme une institution juridique dans le cadre de droit civil. Pour répondre à toutes ces questions, nous avons caractérisé l'objet d'étude du droit des transports, la méthode de réglementation, les sources juridiques et autres traits spécifiques.*

*Le contenu de l'article est divisé en sept chapitres. Dans chaque chapitre ont été exposées l'essence et l'importance du droit de transport dans le système de droit de la République de Moldavie. On a fait une analyse comparative entre le droit de transport existant en plan international (en Roumanie, Russie et dans l'ex-Union Soviétique) avec celle nationale. Des importantes propositions faites par l'auteur veulent aider le développement normal du système de droit de transport en République de Moldova.*

**Mots clés:** *droit des transports, transporteur, système du droit.*

**Cuvinte cheie:** *dreptul transporturilor, transportator, sistem de drept.*

În ultimul timp, relațiile economiei de piață reclamă tot mai mult cunoașterea raporturilor comerciale din transport, iar practica de zi cu zi și experiența altor state ne dovedește clar că acest obiectiv poate fi atins eficient numai odată cu predarea dreptului transporturilor în cadrul facultăților de drept. Însă aici apar și multe semne de întrebare, care se referă în primul rând la statutul dreptului transporturilor - poate fi considerată ramură de drept sau doar disciplină de studiu în programa de învățământ?

Actualitatea temei rezultă din considerentul că raporturile de transport în țara noastră sunt în continuă creștere, iar în cadrul relațiilor de transport un loc tot mai important revine acelor relații care sunt bazate pe contractul de transport. De aceea scopul propus la elaborarea articolului științific este de a realiza un studiu aprofundat al dreptului transporturilor și de a evidenția locul lui în rândul ramurilor de drept precum și a obiectelor de studiu de la facultățile de drept.

La scrierea prezentului articol au fost preconizate mai multe obiective. *În primul rând*, de a da un răspuns clar la întrebarea dacă poate fi considerată dreptul transporturilor ca ramură de drept aparte sau se reduce doar la un obiect de studiu. *În al doilea rând*, de a expune care este nivelul actual de predare a dreptului transporturilor în cadrul facultăților de drept, precum și localizarea disciplinei în sistemul celorlalte discipline juridice. *În al treilea rând*, efectuând o analiză a părerilor doctrinare la acest capitol, ne-am propus obiectivul de a da un răspuns clar la întrebarea dacă dreptul transporturilor poate fi privit ca ramură de drept distinctă sau ca instituție juridică ce face parte din componența ramurii dreptului civil. Având intenția de a atinge obiectivele propuse, ne-am ales sarcina de a caracteriza elementele caracteristice unei ramuri de drept, cum sunt obiectul și metoda de reglementare, pentru a putea în așa mod delimita dreptul transporturilor ca ramură de drept.

Spre final au fost formulate propuneri și recomandări eficiente privind perfecționarea și extinderea pe viitor a dreptului transporturilor atât ca ramură de drept, cât și ca obiect de studiu în cadrul instituțiilor superioare de învățământ din republică.

## **1. Definirea dreptului transporturilor**

În literatura de specialitate fiecare autor propune o definiție a sa și care prin esență nu diferă de cele înaintate de alți doctrinari. Pentru mai multă claritate, vom enumera unele definiții selectate în acest scop:

- Profesorul rus *B.A. Ezuazarov* menționează că dreptul transporturilor reprezintă un ansamblu de norme juridice ce reglementează relațiile sociale care apar în legătură cu organizarea și activitatea întreprinderilor de transport, raporturile dintre întreprinderile de transport și clientele sa, precum și dintre întreprinderile de transport între ele însele [1].

- Un alt profesor din Federația Rusă, *И.В. Спириш*, susține că dreptul transporturilor este o ramură complexă a dreptului care reprezintă totalitatea regulilor juridice ce reglementează relațiile din sfera activității de transport. Aceste norme se cuprind atât în legislația cu referire la transport, cât și în structura actelor normative ce aparțin unor alte ramuri fundamentale de drept [2].

- În doctrina română, *A. Călin* menționează că dreptul transporturilor poate fi definit ca fiind acea activitate de prestări de servicii, în care contra unui preț, la cererea beneficiarului, cărașul efectuează deplasarea mărfurilor, bagajelor și călătorilor la destinația prevăzută în contract [3].

- După *Octavian Căpățînă* și *Gheorghe Stancu*, înțelegem că dreptul transporturilor ar fi ansamblul de reglementări privitoare la activitatea profesională organizată de cărași, cu vehicule corespunzătoare, pentru a deplasa pe baze contractuale și în condiții legale persoane și/sau bunuri [4].

- Într-o altă definiție, formulată de profesorul Universității „Petre Andrei” din Iași, *Gheorghe Filip*, dreptul transporturilor constituie ramura de drept formată din totalitatea normelor juridice care reglementează relațiile născute prin încheierea unui contract de transport de călători, mărfuri sau bagaje, între transportatorii organizați în acest scop și clientelă (beneficiari) [5].

Analizând esența acestor definiții și disociind componentele lor, distingem anumite trăsături:

*În primul rând*, dreptul transporturilor se referă la anumite *subiecte de drept*, care sunt pe de o parte cărașii (transportatorii), iar pe de altă parte sunt pasagerii (întotdeauna persoane fizice) în cazul contractelor de persoane, sau expeditorii de mărfuri (clienții) în cazul contractelor de bunuri (de cele mai multe ori societăți comerciale). Așadar, activitatea de transport poate fi realizată numai între subiecții menționați.

*În al doilea rând*, orice transport constă dintr-o *prestare de servicii* care se exprimă prin deplasarea de la punctul de pornire la cel de destinație a pasagerilor sau a bunurilor, cu vehicule corespunzătoare aceluși fel de transport și în condiții de siguranță deplină.

*În al treilea rând*, prestarea serviciilor de transport se face *doar în baza unui contract*. Contractul de transport poate fi încheiat în formă scrisă sau verbal. Biletul de călătorie (în cazul contractului de persoane) și scrisoarea de trăsură (pentru contractul de bunuri) nu constituie contract, ci confirmarea scrisă a faptului încheierii lui.

*În al patrulea rând*, transportul se efectuează *în scop de profit*, fiind pentru căraș o activitate profesională. Cu alte cuvinte, vom examina doar transportul înfăptuit de către cărași având calitatea de întreprinzători (antreprenori, comercianți), înregistrați conform legii într-o anumită formă de organizare juridică și posesori ai autorizației (licenței) de transport. Deși deplasarea poate fi și gratuită, această formă nu cade sub incidența normelor Codului civil al R.M. și nu va constitui obiectul nostru de

cercetare, decât cu o singură excepție prevăzută de lege: când transportarea gratuită este efectuată în activitatea de întreprinzător de cărașul care oferă public serviciile de transport (art.980 alin.(2)). Ca exemplu aducem cazul când șoferul își transportă cu autobuzul de rută gratuit prietenii la stația de sosire însă din nefericire aceștea se alege cu vătămarea sănătății. Aceste raporturi litigioase vor fi soluționate conform dispozițiilor Codului civil al R.M. cu privire la transport și intră în obiectul de studiu al dreptului transporturilor.

Generalizând cele expuse, dintr-o perspectivă proprie definim dreptul transporturilor ca fiind *acea ramură a dreptului alcătuită din totalitatea normelor juridice care reglementează acele relațiile sociale ce se stabilesc între cărași și beneficiarii serviciilor de transport, în legătură cu încheierea și executarea contractelor de transport de pasageri, bagaje și mărfuri.*

Însă nu putem fi de acord cu definiția potrivit căreia „dreptul transporturilor poate fi definită ca fiind activitatea de prestări de servicii (...)” [6], pe motiv că autorul confundă esența juridică a ramurii de drept cu o simplă activitate. Dreptul transporturilor cuprinde în primul rând norme juridice sistematizate în legi și alte acte normative, pe când activitatea de prestări de servicii nu este altceva decât o succesiune de acte materiale desfășurate în timp.

## **2. Probleme de localizare a dreptului transporturilor în sistemul științelor juridice din Republica Moldova**

Localizarea dreptului transporturilor în sistemul științelor juridice din țara noastră are ca bază știința dreptului civil, dar și alte științe care pot exercita influență în măsură diferită la alcătuirea obiectului de studiu al dreptului transporturilor, cum ar fi dreptul economic, dreptul administrativ sau dreptul internațional.

Evident că nu putem vorbi de știința dreptului transporturilor, însă aportul ei la formarea unei baze teoretice în cadrul sistemului de învățământ juridic este incontestabil. Se crează posibilitatea de a studia o categorie largă de norme juridice din sfera transportului, se constată lacunele, se analizează ideile și soluțiile care au fost propuse de literatura de specialitate, iar acest lucru este oportun și contribuie la progresul științelor juridice privite în ansamblu.

În același timp nu par a fi fondate convingerile doctrinarului *B.B.Витрянский*, că: „trimiterile care se fac la lucrările de dreptul transporturilor publicate acum 40-50 de ani nu ar fi la fel de corecte, din motiv că atunci exista un alt circuit economic și o legislație sovietică, care acum nu mai există” [7]. Aducem argumente că legislația din domeniul transportului se dovedește cea mai stabilă. Regulile ce țin de contractul de transport continuă să rămână în mare parte neschimbate de decenii. Din aceste considerente, utilizarea comentariilor și ideilor expuse în literatura juridică de specialitate de până la anii '90, cu mici excepții, reprezintă valoare științifică și temelie importantă la elaborarea unor manuale noi.

O primă dificultate este că în sens larg, legislația națională din dreptul transporturilor cuprinde atât norme juridice de drept privat, cât și reguli de organizare, de administrare precum și de ordin tehnic, motiv pentru care ne apar două soluții: *Prima*, să distingem între dreptul privat al transporturilor și dreptul public al transporturilor. Deși indispensabilă, totuși considerăm prematură o asemenea divizare pentru sistemul de drept al Republicii Moldova deoarece suntem în faza incipientă de alcătuire a conceptului și suportului de curs la dreptul transporturilor. Divizarea dreptului transporturilor în public și privat rămâne însă o chestiune actuală și de perspectivă. *A doua*, de a realiza mai multe subramuri aparte care în totalitatea lor să reprezinte ramura dreptului transporturilor. Spre exemplu, din relațiile sociale reglementate de legislația transportului feroviar - subramura dreptului feroviar, cele din sfera transportului aerian - dreptul aerian, transportul auto - dreptul transportului auto, iar transportul maritim și naval - dreptul maritim. Ideea este justificată de modelul deja existent în alte state.

Optăm pentru dreptul transporturilor ca totalitate de reguli de drept privat care sunt axate în jurul contractului de transport de pasageri, bagaje și mărfuri. Mai întâi vom aborda contractul de transport în general (noțiunea, caracterele juridice, elementele, încheierea, conținutul și răspunderea părților) cu toate consecințele sale juridice, după care va urma analiza juridică a contractului de transport auto, feroviar, maritim, naval și aerian de pasageri, bagaje și mărfuri. Prioritate vom acorda legislației naționale, și anume: legilor organice (Codului civil al R.M. cu norme generale în domeniu și legilor speciale: Codului transportului auto, Codului transportului feroviar, Codului navigației maritime comerciale, Legii aviației civile a R.M. ș.a.) și regulamentelor, hotărârilor, instrucțiunilor și dispozițiilor emise de organele de stat și de organele de administrare a agențiilor de transport. Reieșind din faptul că legislația internațională este examinată la dreptul comerțului internațional, ea va trebui abordată doar tangențial, cu excepția relațiilor din transportul aerian al Republicii Moldova care este unul exclusiv internațional.

Sub aspect doctrinar, de importanță teoretică și practică în dreptul transporturilor este aportul Șefului Catedrei Drept civil a Universității de Stat din Moldova, profesorul *Gheorghe Chibac*, din Comentariul Codului civil al Republicii Moldova asupra Capitolului „Transportul” în comun cu lectorul universitar *Cornel Pascari*.

### **3. Dreptul transporturilor – ramură de drept.**

Reieșind din progresul transporturilor din ultimii ani, aderarea Republicii Moldova la multiple convenții internaționale, încheierea acordurilor de colaborare, adoptarea unor legi și numeroase acte normative subordonate legii, devine necesară studierea, structurarea și corelarea lor cu ideile și recomandările expuse în doctrina juridică de specialitate.

Pentru formarea unei ramuri de drept noi sunt necesare și au importanță următoarele condiții: a) noile categorii de relații sociale să aibă caracter specific; b) să fie necesare și importante; c) relațiile nou-apărute și raporturile juridice pe care ele le-au generat să nu poată fi reglementate cu ajutorul normelor juridice ale altor ramuri de drept, și d) să necesite metode specifice de reglementare [8]. Așadar, înțelegem că pentru a putea fi considerată ramură de drept, dreptul transporturilor are nevoie de un obiect și o metodă de reglementare aparte.

Prezintă interes și opiniile expuse în doctrina de specialitate. Se susține că din punct de vedere juridic, conturarea dreptului transporturilor ca ramură de drept autonomă reprezintă un pas important pentru dezvoltarea acestei activități ca entitate distinctă, cu o puternică influență asupra dezvoltării economice și sociale [9]. Însă ramura dreptului transporturilor este abordată și dintr-o altă perspectivă, pe care nu o acceptăm și considerăm că este prea largă, fiind apropiată mai mult de economie și tehnică. În acest sens se propune de a lua în considerare diferențele de ordin economic, organizatoric și tehnic a fiecărui tip de transport [10].

Pe de altă parte, există și opinia că dreptul transporturilor nu ar fi o ramură de drept distinctă, ci doar o subramură (instituție) de drept [11]. Alți doctrinari în genere și-au expus părerea de a recunoaște ca ramuri distincte de drept numai anumite instituții din dreptul transporturilor și nu dreptul transporturilor în totalitatea sa. Spre exemplu, s-a ajuns la concluzia că este necesară recunoașterea dreptului aerian ca ramură aparte a dreptului [12]. La fel și juriștii din sfera transportului maritim s-au expus că dreptul maritim constituie o ramură separată a dreptului, conținutul căreia este determinat de relațiile care apar în transportul maritim și în navigația maritimă comercială [13].

Cu adevărat, în prezent putem vorbi de existența dreptului aerian, dreptului maritim, dreptul transportului auto, însă nu există dreptul transportului feroviar. Conform unor opinii, se aduc explicații că în legislația din transportul feroviar ar fi dominantă metoda imperativă de reglementare, iar aceasta este de acum dreptul administrativ. Dreptul transportului feroviar nu există pe motiv că el „se dizolvă” în ramura dreptului administrativ. Prin urmare, dreptul feroviar este numai un element al dreptului administrativ [14]. Însă aici nu suntem de acord și întrebăm: dar în dreptul maritim și dreptul aerian nu există norme imperative? Bineînțeles că există, chiar și mai multe decât în legislația feroviară. Problema o vedem prin aceea că nu prea a încercat nimeni să alcătuiască un manual de drept feroviar. Cu atât mai mult în sistemul juridic de învățământ din țara noastră, unde nu putem vorbi de așa domenii specifice ca dreptul maritim, aerian sau chiar feroviar, chestiunea respectivă cu adevărat nu a preocupat pe nimeni. Cel mai important este ca aceste instituții juridice să poată fi identificate și studiate ca componente de bază a ramurii dreptului transporturilor al Republicii Moldova.

Se menționează că dreptul transporturilor nu poate fi cercetat ca ramură distinctă de drept, așa cum este dreptul civil, dreptul penal sau dreptul constituțional, pe motiv că este alcătuit dintr-un ansamblu de norme ce aparțin la diferite ramuri de drept – civil, administrativ, muncii, funciar, internațional și altele [15]. În consecință,

autorul este de părerea că dreptul transporturilor ar fi doar un curs universitar, având scopul de a uni normele juridice din diferite ramuri de drept într-un complex unic și de a studia activitatea tuturor felurilor de transport într-un singur sistem.

O viziune similară în acest context are *M.A. Tapacov* care în manualul „Dreptul transporturilor” [16] menționează că deși multitudinea normelor și a instituțiilor juridice din diferite ramuri de drept (drept civil, drept administrativ, dreptul muncii) permit calificarea dreptului transporturilor ca „ramură interramurală” complexă de drept, totuși apare întrebarea: care ar fi principiile generale și speciale ale „ramurii” respective? În același timp faptul că definim dreptul transporturilor, nu înseamnă că ar fi și ramură de drept aparte, de rând cu dreptul civil, dreptul constituțional sau dreptul internațional. Aceasta doar ne dovedește că normele juridice ce reglementează activitatea din transport, ar trebuie doar selectate din cuprinsul diferitor acte normative, pentru a le sistematiza, ceea ce ar permite în final alcătuirea unui complex de norme orientate spre același scop [17].

Problema identificării locului pe care îl are dreptul transportului în sistemul de drept al statului a fost caracteristică perioadei de până la '90. Actualmente dreptul transporturilor este recunoscută ca ramură a dreptului și ca disciplină de studiu în toate statele lumii. Mai mult ca atât, au apărut deja și unele direcții specifice de cercetare, cum ar fi *dreptul internațional al transporturilor* sau *deputul internațional privat al transporturilor*,

Deși dreptul transporturilor cuprinde atât elemente din dreptul privat, cât și din dreptul public, preponderente sunt normele dreptului privat, astfel încât principiile generale și speciale sunt valabile cele din dreptul civil (dreptul civil servește ca *drept comun* pentru numeroase ramuri ale dreptului privat), la bază fiind *principiul libertății contractuale*. Dreptului civil și dreptului transporturilor le sunt caracteristice și *principiul egalității părților* deoarece căraușul și pasagerul se află între ei pe aceeași poziție de egalitate în procesul încheierii și executării contractului de transport. Deși aici pot fi aduse unele contraargumente, că în cazul transportului de pasageri ar exista mai mult o adeziune a călătorului la clauzele contractuale tipice, deja prestabilite de către cărauș pentru toți clienții, iar pasagerul doar achită prețul și primește biletul de călătorie. Însă chiar dacă contractul de transport de pasageri este unul de adeziune, părțile rămân pe aceeași poziție de egalitate juridică iar drepturile lor ca consumatori sunt protejate de *Legea privind protecția consumatorilor*.

#### **4. Dreptul transporturilor ca disciplină de studiu în cadrul facultății de drept**

Cunoștințele din sfera dreptului transporturilor sunt necesare de a fi exprimate într-un limbaj juridic cât se poate de accesibil, pentru a putea fi ușor asimilate de studenții și masteranzii facultăților de drept din republică. Până în prezent, cu excepția unui comentariu la Codul civil și a unor manuale de drept civil, legislația națională din transport nu a fost supusă unei analize științifico-didactice și nu a fost

corelată cu ideile savanților din străinătate care au mai scris în acest domeniu. Prin urmare cerințele programei universitare pe de o parte și practica de zi cu zi a activității de transport, care devine tot mai sporită în ultimii ani, determină de a acorda o atenție deosebită dreptului transporturilor ca obiectul de studiu.

Mai mult ca atât, studenții de la ciclul II masterat vin cu o pregătire mai profundă în problemele practice care apar, ei având posibilitatea să combine studiile cu activitatea practică, de aceea studierea dreptului transporturilor contribuie la lărgirea cunoștințelor și formarea lor ca buni specialiști.

În programele de învățământ a universităților din București, Iași, Moscova, Sankt-Petersburg ș.a. dreptul transporturilor este o disciplină obligatorie, așa cum este dreptul civil, penal, administrativ etc., fiind divizat în două compartimente: în partea generală și partea specială. Partea generală este consacrată obiectului de reglementare, sistemului de transport, izvoarelor dreptului transporturilor, administrării de stat în domeniul transportului, contractului de transport de mărfuri, pasageri și bagaje în general, examinarea pretențiilor și acțiunilor în judecată, în timp ce în partea specială se abordează regimul juridic al fiecărui tip de transport în parte: auto, feroviar, maritim, naval și aerian.

În ce ne privește, pentru început considerăm binevenit de a concentra materia de studiu într-un volum unic, făcând abstracție de parte generală și cea specială. În schimb se va încerca abordarea problematicii dreptului transporturilor reieșind din patru nivele: doctrină (autohtonă, română, rusă, franceză și sovietică), legislație (națională, dar și a altor state în plan comparativ), practica judiciară (colectată din arhiva instanțelor de fond, arhiva unor companii de transport și agenții turistice, precum și de portalul oficial al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova) și expunerea argumentată a opiniei proprii cu referire la aspectele problematice, cu recomandări și propuneri *de lege ferenda*.

În alte state, cum ar fi România, Federația Rusă, Franța, Italia, Canada ș.a., dreptul transporturilor este recunoscută ca ramură de drept, ca știință și ca disciplină de studiu, având o evoluție istorică de predare confirmată de decenii. În Republica Moldova dreptul transporturilor reprezintă o noutate, cu toate că la moment există numeroase acte normative precum și o practică judiciară care pot servi ca fundament științific și didactic al predării disciplinei date în cadrul facultăților de drept.

Ca disciplină de studiu la Facultatea de Drept a Universității de Stat din Moldova, dreptul transporturilor își are deja o mică experiență, însă atât programa de învățământ cât și suportul teoretic propus studenților se limitează la legislația în vigoare și la manualele de drept civil în care sunt abordate și aspecte ce țin de contractul de transport. Însă aceasta, așa cum bine înțelegem, este foarte puțin pentru a dobândi cunoștințe temeinice, cu atât mai mult pentru masteranzi care vin cu o pregătire mai înaltă, fiind cunoscuți deja cu problemele practice care apar. Cu alte cuvinte, până în prezent nimeni dintre profesori nu a încercat de a alcătui un manual de dreptul transporturilor, iar materialul care se predă la orele de curs sub



formă de conspect este insuficient. Soluția de a face trimitere la manualele de dreptul transporturilor din România nu are succes din motiv că legislația română este diferită de cea a Republicii Moldova. Mai utile se dovedesc a fi manualele și monografiile de dreptul transporturilor din Federația Rusă, însă ele nu prea sunt în vânzare în librăriile autohtone, iar unii studenți, masteranzi și doctoranzi mai întâmpină dificultăți în cunoașterea limbii ruse.

Așadar, scopul propus la elaborarea acestui manual este de a concepe în premieră un suport de curs care ar fi fundamentat pe o cercetare științifico-practică și consacrat predării la ciclul universitar I și II în cadrul facultăților de drept. Prin aceasta se urmărește și scopul de a ridicarea nivelul teoretic și practic de calificare al juriștilor în chestiunile ce țin de dreptul transporturilor din Republica Moldova, domeniu care a rămas încă puțin investigat în republică.

## 5. Obiectul și metoda de reglementare a dreptului transporturilor

Pentru a determina locul dreptului transporturilor în sistemul național de drept, vom apela la principalele criterii de delimitare a tuturor ramurilor de drept: obiectul și metoda de reglementare.

### 5.1. *Obiectul de reglementare*

Obiectul de reglementare juridică al dreptului transporturilor este necesar să fie precizat pentru că, în general, când se are în vedere problema constituirii unei ramuri de drept, obiectul este considerat ca fiind criteriul fundamental de departajare de alte ramuri de drept existente.

Prin obiectul de reglementare al dreptului transporturilor înțelegem totalitatea relațiilor sociale care sunt reglementate de normele din transport. Obiectul de reglementare al dreptului transporturilor se materializează prin **activitatea de transport**. Activitatea de transport ca obiect al dreptului transporturilor poate fi definită ca acea activitate care presupune deplasarea în spațiu a unor persoane sau bunuri cu ajutorul unui mijloc de transport și prin utilizarea unei căi de transport [18]. Într-o altă expunere, obiectul de reglementare al dreptului transporturilor îl constituie relațiile sociale care se stabilesc între agenții transportatori și beneficiari (pasageri, clienți, expeditori de mărfuri) în legătură cu prestarea serviciilor de transport, utilizând mijlocul de transport ca mijloc al realizării procesului de transport [19].

Transportul presupune în sine o serie de elemente, cum sunt: deplasarea în spațiu; persoanele sau bunurile ce fac obiectul acestei deplasări; folosirea unui mijloc de transport/vehicul; realizarea deplasării pe o cale de transport [20], preluarea și predarea mărfurilor de către cărauș; obligația de pază pe parcursul deplasării ș.a. De aceea nu toate deplasările în spațiu constituie obiect al activității de transport. Astfel, transportul în interes personal, transportul de petrol, apă sau gaze prin conducte, transportul de energie electrică, nu pot forma obiectul unui

contract comercial de transport. În aceste situații, transportul se realizează prin instalații proprii și activitatea de transport nu-și are justificarea, nerealizându-se operațiunile specifice transportului [21].

De asemenea, nu sunt considerate activități de transport și nu sunt incluse în obiectul dreptului transporturilor tehnologiile noi de deplasarea a unor mărfuri cu ajutorul fluxului de apă sau aer, transportul corespondenței, transmisiunile electronice, telefonice, fax, transmisiunile telegrafice, de radio și de televiziune. În aceeași situație se află și transportul poștal, deoarece este supus unor reglementări speciale (convenții speciale) în care se precizează că nu ne aflăm în prezența unei activități de transport [22]

Nu constituie obiect al dreptului transporturilor (respectiv nici a legislației cu privire la transport) unele activități de deplasare în spațiu asemănătoare celor de transport, însă care se referă la executarea lucrărilor și prestarea serviciilor într-un alt domeniu:

- deplasarea cu ajutorul mecanismelor speciale din interiorul fabricilor și uzinelor, secțiilor de lucru, laboratoarelor tehnologice, depozitelor ș.a.
- ridicarea și coborârea persoanelor și mărfurilor cu ascensorul în blocuri locative, centre de producție, în subterane, mine de cărbuni și piatră ș.a.
- deplasările distractive cu caracter sportiv, cum ar fi întrecerile de autovehicule sau plimbările cu barca.
- transportul cu autovehicule însă în afara circuitului rutier: în cariere, în arene sportive acoperite, pe stadioane, în grădini publice ș.a.
- practica de poligon a militarilor, polițiștilor, pompierilor, serviciilor cu destinație specială ș.a.

Criteriile conform cărora aceste activități se exclud din obiectul de studiu al dreptului transportului ar fi că: - sunt întrebuițate spații nepublice de deplasare, aflate în zone închise, cu destinații de altă natură și străină activității de transport; - este utilizat Cosmosul ca mediu de mișcare; - deplasarea se realizează prin instalații și tehnici speciale de suport ce constituie parte componentă a unor fabrici și uzine, având prin esență un alt scop decât cel de transportare propriu-zisă [23].

Nu poate fi acceptată nici ideea că dreptul transporturilor ar reglementa toate relațiile sociale care sunt în legătură cu transportul. O asemenea interpretare ar fi greșită. În primul rând, arătând care este obiectul de reglementare, se impune a concretiza ce se înțelege prin noțiunea de transport. Cel mai frecvent, transportul se asimilează cu deplasarea în spațiu a pasagerilor, bagajelor și mărfurilor care se efectuează cu una din cele 5 tipuri de transporturi - feroviar, maritim, fluvial, aerian și auto. Obiectul de reglementare a dreptului transporturilor nu cuprinde întreaga activitate de transport, ci așa cum s-a menționat, este cu mult mai restrâns.

Activitatea de transport are un înțeles general și variat, pe când obiectul de reglementare a dreptului transporturilor **se limitează doar la strămutarea mărfii, pasagerilor și a bagajelor de la punctul de pornire la punctul de destinație,**

adică transportarea propriu-zisă prevăzută în contractul de transport. Ca exemplu aducem *Codul navigației maritime comerciale a R.M.* care se aplică tuturor relațiilor ce țin de navigația maritimă comercială și din care fac parte: a) transportul de mărfuri, pasageri, bagaje și poștă; b) pescuitul; c) explorarea și exploatarea a zăcămintelor de minereuri de pe fundul mării; d) operațiunile de căutare, salvare, remoraj, pilotaj; e) ridicarea bunurilor scufundate; f) lucrările hidrotehnice, tehnice, subacvatice și alte lucrări pe mare; g) lucrările de gospodărire a apelor mării; h) controlul sanitar, control de carantină, alt fel de control; i) protecția și păstrarea mediului marin; j) efectuarea de cercetări științifice în mediul marin; k) activitățile de instruire; l) sportul și agrementul (art.1). *Însă toate aceste elemente nu interesează la studierea dreptului transporturilor, ci doar acelea dintre ele care referă la relațiile ce decurg din contractul de transport încheiat între călăuș pe de o parte, și călător sau expeditor de mărfuri pe de altă parte.*

Nu poate constitui obiectul de reglementare al disciplinei noastre **transportul prin conducte**. Acest fel de transportare își are un regim juridic aparte fiind consacrat printr-o lege organică specială – *Legea R.M. nr.592 din 26.09.1995 privind transportul prin conducte magistrale* [24] Prevederile legii date nu au nici o legătură cu deplasarea mărfurilor, persoanelor și a bagajelor. Sfera de reglementare a legii se limitează doar la conducte, și anume cele pentru transportul gazelor naturale, petroliere, hidrocarburilor gazoase artificiale și produselor petroliere.

Pentru a înțelege diferența majoră care există între cele 5 tipuri de transporturi (auto, feroviar, maritim, naval și aerian) pe de o parte, și transportul prin conducte, pe de alta, vom enumera ce se cuprinde în noțiunea de conducte. Așadar, din componența conductelor fac parte: mijloacele de conectare la stațiile de pompare și epurare; stațiile de compresare și distribuție a gazelor; ansamblurile de măsurare a debitului de gaze; stațiile auto de îmbuteliere-gaz; construcțiile pentru legăturile tehnologice; liniile de transport de energie electrică și dispozitivele de alimentare cu energie electrică; mijloacele antiincendiar, construcțiile antierozionale și cele de protecție; drumurile permanente, piste de decolare pentru elicoptere, aflate de-a lungul traseelor conductelor și căile de acces spre ele; obiectele cu destinație social-locativă și alte obiecte ce se referă la transportul prin conducte (art.2 din *Legea privind transportul prin conducte magistrale*). Construcția conductelor se efectuează de către organizații specializate în construcții și montaj, conform unor proiecte, cu respectarea normelor, standardelor și regulilor în construcție.

## 6. Metoda de reglementare în dreptul transporturilor

Prin metoda de reglementare se înțelege totalitatea de mijloace și procedee pe care le folosește statul pentru a influența o anumită categorie de relații sociale. Mijloacele și procedeele sunt de fiecare dată diferite deoarece fiecare ramură de drept își are obiectul ei de reglementare. Între obiectul și metoda de reglementare

există o strânsă corelație. Normele de drept pot interzice anumite acțiuni din partea participanților la raporturile juridice, le pot prescrie un anumit comportament ori lasă la discreția părților să aleagă caracterul relațiilor dintre ele [25]. Încălcarea normei de drept angajează constrângerea din partea statului. Deși această trăsătură este valabilă pentru orice ramură de drept, totuși fiecare ramură își are căile și mijloacele sale cu care influențează asupra relațiilor din sfera ei de reglementare.

În ce privește *metoda de reglementare în dreptul transporturilor*, prin ea înțelegem ansamblul de procedee și mijloace cu ajutorul cărora se realizează reglementarea juridică a relațiilor sociale ce constituie obiectul dreptului transporturilor. Într-un alt sens, ar fi mijloacele juridice prin care se acționează asupra raporturilor din transport [26] sau modul prin care statul, folosind normele de drept poate influența asupra comportamentului persoanelor participante la raporturile din transport.

Cu toate că dreptul transporturilor își are obiectul său de reglementare, el nu constituie o ramură de drept separată. Acest lucru poate fi explicat în felul următor. Așa cum se cunoaște, orice ramură a dreptului are obiect și metodă de reglementare aparte. Dreptul transporturilor cuprinde în sine relații sociale diferite după specificul și natura lor juridică: relații patrimoniale, relații de organizare și administrare, relații de muncă și funciare. Fiecare dintre aceste relații sociale își are propria sa metodă de reglementare și pe care a preluat-o de la ramura de drept căreia îi aparține această relație socială - dreptului civil, dreptului administrativ, dreptului muncii sau dreptului funciar. În așa mod relațiile de organizare și administrare aparțin ramurii *dreptului administrativ* și sunt influențate prin *metoda subordonării față de hotărârile pe care le emit organele de stat*. Această metoda a subordonării se aplică și pentru relațiile ce țin de sfera financiară și funciară din dreptul transporturilor. Relațiile patrimoniale din dreptul transporturilor își au originea lor în ramura *dreptului civil*, care are la bază *principiul egalității juridice a subiectelor* iar *metoda este cea dispozitivă*.

Dreptul transporturilor reprezintă, așadar, un complex de acte normative în care se includ atât elemente de drept public, cât și de drept privat, ceea ce implică întrebuințarea mai multor metode de reglementare însă principale le considerăm a fi metodele: *dispozitivă* (permisivă), *prohibitivă* (a interzicerii) și *onerativă* (a obligației pozitive). Aceste metode constituie mecanismul de reglementare în dreptul transporturilor. Ele se aplică cu referire la raporturi juridice concrete în care metoda de reglementare se deduce din felul în care legiuitorul s-a exprimat la formularea normei juridice.

În literatura de specialitate mai sunt menționate și două metode suplimentare: *coercitivă* și *de recompensă* [27]. Făcând o analiză a tuturor actelor normative ce constituie obiectul dreptului transporturilor, înțelegem că preponderentă este metoda imperativă (prohibitivă și onerativă) pe motiv că majoritatea normelor țin de organizarea și administrarea în activitatea de transport, și doar un mic segment cuprinde reguli dispozitive de drept civil. În legislația națională din transportul

aerian, spre exemplu, nu găsim nici o normă dispozitivă. Aceasta deoarece legislație aeriană civilă în Republica Moldova în prezent nu există fiind aplicabile normele convențiilor internaționale și cele din Codul civil al R.M. [28].

**Metoda dispozitivă** acordă persoanelor dreptul de a-și alege singure conduita în cadrul raporturilor din transport. La baza metodei dispozitive se află *principiul libertății contractuale*. În conformitate cu acest principiu, subiectele pot să-și aleagă de sine stătător persoanele cu care să încheie acte juridice civile, să negocieze condiții contractuale [29]. În temeiul prevederilor art.667 alin.(1) din Codul civil, părțile pot încheia în mod liber, în limitele normelor imperative de drept, contracte și pot stabili conținutul lor.

Astfel că subiectele dreptului transporturilor pot să-și aleagă singure cealaltă parte cu care să încheie contractul de transport și să negocieze condițiile contractuale în cazul în care contractul nu este unul de adeziune. Toate contractele de transport de persoane sunt de adeziune, pasagerul urmează doar să accepte sau nu clauzele prestabilite ale contractului, inclusiv prețul care este unul tarifar. În schimb contractele de transport a mărfurilor, cu unele excepții, sunt negociabile.

Ca exemplu de metodă dispozitivă avem norma de la art.23 alin.(1) din *Codul transportului auto* potrivit căreia la predarea bagajelor la transport, călătorul este în drept să declare valoarea acestora, achitând taxa stabilită de Guvern. Așadar, rămâne la discreția călătorului dacă să declare sau nu contra unei taxe suplimentare bunurile din bagaj. O altă normă dispozitivă este aceea că mărirea plății pentru transporturile de mărfuri și serviciile de transport și expediție se determină prin înțelegerea părților care încheie aceste contracte (art.35 *Codul transportului auto*). Fiind pe poziție de egalitate juridică, cărașul și expeditorul pot liber să negocieze asupra mărimii costului de prestare a serviciilor de transport și expediție de mărfuri.

**Metoda prohibitivă** aduce interdicții și impune obligația de a se abține de la săvârșirea anumitor acțiuni. Metoda prohibitivă o deducem din art.23 alin.(2) a *Codului transportului auto* în care există o interdicție expresă, că nu sunt admise la transport în calitate de bagaje de mână: substanțe inflamabile, explozive, otrăvitoare, toxice, radioactive, corosive, nocive și rău mirositoare, precum și obiectele care ar putea murdări mijlocul de transport auto sau îmbrăcămintea și obiectele altor călători.

Un alt exemplu de normă prohibitivă servește cea de la art.149 a *Codului navigației maritime comerciale*. La alin.(1) se menționează că transportatorul este obligat să aducă nava, până la data plecării ei în cursă, în bună stare de navigabilitate, să asigure deplina ei conformitate cu normele tehnice de navigație, să o echipeze și să o aprovizioneze cu tot necesarul. În schimb la alin.(3) legiuitorul indică clar că acordul părților privind transportul de mărfuri care contravine alin.(1) este nul. Așadar, înțelegem că printr-o normă imperativ-prohibitivă, *Codul navigației maritime comerciale* a R.M. îi interzice cărașului orice transportare de mărfuri în cazul în care nava maritimă nu corespunde cerințelor legii.

**Metoda onerativă** cuprinde norme juridice care obligă călătorii, pasagerii și expeditorii de mărfuri să îndeplinească anumite acțiuni sau să respecte anumite reguli din transport. Metoda onerativă este frecventă în codurile transportului auto, feroviar și navigației maritime comerciale. Astfel, în temeiul art.21 din *Codul transportului auto* călătorul este obligat: a) să achite la timp și în întregime costul călătoriei, să păstreze biletul până la punctul său de destinație și să-l prezinte la cererea reprezentanților organelor de control; b) să respecte ordinea de urcare în și de coborâre din autobuz (microbuz); c) aflându-se în autobuz (microbuz), să respecte cerințele Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje.

Într-o altă normă se menționează expres că tarifele pentru transporturile de călători și bagaje în traficul urban se aprobă de autoritățile administrației publice locale, iar în traficul suburban, interurban și internațional - de organul de specialitate al autorității publice centrale (art.36 alin.(2) *Codul transportului auto*).

Călătorii sunt obligați să respecte ordinea publică, regulile de comportament în vagoane, în încăperile din gară și să nu producă daune bunurilor transportului feroviar (art.15 *Codul transportului feroviar*), norme care de altfel sunt prevăzute și în alte legi și regulamente din transportul feroviar, auto, maritim și aerian.

Norme cu caracter onerativ se conțin și în *Codul navigației maritime comerciale a R.M.* Un prim exemplu este art.27 conform căruia permisul de navigație se acordă doar după ce se stabilește că nava satisface exigențele de siguranță a navigației maritime, de ocrotire a vieții omenești pe mare și de protecție a mediului înconjurător. La art.64 alin.(1) se dispune că în caz de coliziune cu altă navă maritimă, comandantul fiecăreia dintre navele intrate în coliziune are obligația ca, fără un pericol serios pentru pasageri, echipaj și navă, să acorde toată asistența posibilă celeilalte nave, pasagerilor și echipajului ei. De asemenea, dacă o persoană la bord are nevoie de asistență medicală urgentă care nu i se poate acorda în larg, comandantul are obligația de a face escală în portul cel mai apropiat (art.25).

La apariția metodei onerative de reglementare în dreptul transporturilor are importanță faptul că transporturile sunt administrate de stat prin intermediul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, Autorității Aeronautice Civile a R.M. și organelor administrației publice locale. De asemenea, în capitalul social al celor mai importante organizații de transport de pe piața Republicii Moldova anume statul este cel care deține cota parte majoritară, cum este Î.S. „Calea Ferată a Moldovei”, Î.S.C.A. „Air Moldova”, „Portul Internațional Giurgiulești” etc. Metoda onerativă este determinată și de sistemul tarifar prin care statul stabilește costuri unice a biletelor de călătorie pentru fiecare tip de transport.

**Metoda coercitivă** se aplică în scop de sancționare. În *Codul transportului feroviar* avem situația când expeditorul de mărfuri care s-a făcut vinovat de reținerea vagoanelor sau containerelor în stația de cale ferată peste termenele stabilite poartă răspunderea patrimonială în mărimea prevăzută la art.135 și 137. La fel, pentru neexecutarea comenzii de transport al mărfurilor, calea ferată și expeditorul de mărfuri se sancționează cu amendă în mărimile stabilite la art.125 a aceluiași cod.

În *Codul transportului auto* găsim că dacă în bagajele prezentate la transport se vor descoperi obiecte, a căror transportare în calitate de bagaje este interzisă, proprietarul bagajelor va fi sancționat cu o amendă în mărimea stabilită de legislație (art.46). Norma dată este valabilă și în transportul feroviar, maritim și aerian.

**Metoda recompensei** constă în acordarea unei indemnizații bănești sau unei aprecieri de ordin moral. În temeiul *Codului navigației maritime comerciale*, pentru terminarea încărcării navei maritime înainte de expirarea timpului convenit în contractul de navlosire (de charter), poate fi stabilită navlositorului, prin acord între părți, o indemnizație denumită *despatch*. În lipsa unui acord între părți, *despatch*-ul va fi egal cu jumătate din taxa de staționare a navei (art.154 alin.(4)).

## 7. Izvoarele dreptului transporturilor

**Considerații introductive.** Sistemul izvoarelor dreptului transporturilor reprezintă totalitatea actelor normative ce reglementează activitatea din transport și care sunt aranjate în dependența de forța lor juridică.

Principalele izvoare ale dreptului transporturilor din Republica Moldova sunt codurile pentru fiecare tip de transport în parte, legile speciale, precum și regulamentele, hotărârile, dispozițiile și instrucțiunile emise de Guvern, de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, organele administrației publice locale și de organele de conducere ale fiecărei organizații de transport în parte. Prezintă interes faptul că în perioada sovietică aproape toate actele normative din transport erau alcătuite după modelul legilor unionale valabile pe întreg teritoriul U.R.S.S. și chiar dacă țara noastră avea careva legi proprii, ele erau aproape similare cu legile elaborate la Moscova. Foarte mult timp transportul din legislația națională a fost reglementat prin normele Codului civil al R.S.S. Moldovenești din 1964 (Capitolul 31 „Transportul” art.383-397; Capitolul 32 „Expediția” art.398-401) [30], care a fost abrogat tocmai în anul 2002, odată cu adoptarea noului Cod civil al R.M.

O problemă era că prevederile vechiului cod erau consacrate în mare parte transportului auto, fără a putea fi aplicate pe deplin și altor categorii de transporturi. Mai mult ca atât, începînd cu anul 1991, ritmurile dezvoltării economiei de piață și a libertății contractuale a demonstrat că aceste norme deveniseră insuficiente și chiar nepotrivite. Se crease o situație dificilă când Republica Moldova deși devenise stat independent și suveran, nu dispunea de o legislație adecvată cu privire la transport. O perioadă de timp a continuat a fi aplicată legislația fostei U.R.S.S. în măsura în care aceasta nu era în contradicție cu principiile suverane ale statului. Spre exemplu, Codul aerian al U.R.S.S. din 1983 a avut aplicare până în anul 1997 cînd a fost adoptată Legea aviației civile a Republicii Moldova și pînă în prezent încă nu cunoaște o abrogare expresă.

### **7.1. Izvoare de drept intern - legi și alte acte normative**

La etapa actuală activitatea de transport în Republica Moldova este reglementată de coduri, legi speciale și alte acte normative subordonate legii. Normele caracter de comercialitate în legislația națională sunt prevăzute de Codul civil al R.M., de aceea spunem că reglementările **de ordin general** pentru raporturile de transport cu caracter de comercialitate sunt cuprinse în Codul civil al R.M., iar reglementările **de ordin special** - în legislația fiecărui tip de transport luat în parte, și anume:

- în **transportul auto**:

a) Codul transportului auto al R.M. [31]; b) Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje, aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M. nr.854 din 2006 [32]; c) Regulamentul transporturilor auto de mărfuri din 09 decembrie 1999 [33];

- în **transportul feroviar**:

a) Codul transportului feroviar al R.M. [34]; b) Regulamentul privind prestările de servicii în traficul feroviar de călători, bagaje, mărfuri și mesagerii în interes propriu, aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M. nr.238 din 2005 [35];

- în **transportul maritim**:

Codul navigației maritime comerciale al R.M. [36];

- în **transportul aerian** relațiile comerciale sunt reglementate în întregime de Convenția de la Montreal pentru unificarea unor reguli referitoare la transportul aerian internațional, adoptată la Montreal la 28.05.1999 [37], la care statul nostru a aderat la 05 decembrie 2008 [38].

Deși pentru fiecare categorie de transporturi pot fi enumerate și alte acte normative, ele interesează mai puțin domeniul de studiu al disciplinei noastre din motiv că cuprind în întregime norme de drept public, în timp ce dreptul transporturilor are ca obiect de studiu acele raporturi juridice care sunt bazate pe activitatea de întreprinzător și reies dintr-un contract de transport valabil încheiat.

Cu părere de rău până în prezent nu există un Cod aerian și un Cod al transportului naval al Republicii Moldova. În privința elaborării Codului aerian al R.M. se duc anumite discuții, totuși careva acțiuni concrete de elaborare a lui nu au început [39]. În schimb proiectul Codului transportului naval al R.M. a fost alcătuit deja, a trecut cu bine și procedura de expertizare, dar cauzele tergiversării examinării lui în Parlamentul R.M. nu sunt cunoscute.

### **7.2. Izvoare de drept internațional - convenții, acorduri, protocoale, uzanțele maritime și portuare**

Legislația internațională la care Republica Moldova este parte are forță juridică superioară celei naționale. Conform art.2 alin.(2) din *Legea cu privire la transporturi*, dacă acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte prevăd alte norme decât cele cuprinse în legislația națională cu privire la transporturi, se aplică normele acordurilor internaționale.



Așadar, izvoarele dreptului național trebuie aduse în concordanță cu convențiile la care statul nostru a aderat. Dacă în legile interne se constată contradicții sau greșeli, atunci legile se interpretează potrivit convenției. De regulă prevederile convențiilor au incidență numai asupra transporturilor care se efectuează din trafic internațional, pe când în cazul celor în trafic național se aplică legile interne.

Izvoarele de drept internațional nu pot acoperi toate raporturile de transport, de aceea apare întrebarea: dacă nu există convenție într-un anumit domeniu, cum procedăm? Răspunsul este redat la art.5 alin.(2) din *Codul transportului auto*, că în cazul în care nu există tratat sau acord, transporturile auto internaționale se efectuează în conformitate cu cerințele în vigoare ale statului pe al cărui teritoriu agentul transportator realizează transportul de călători, bagaje sau mărfuri.

Ținând cont că dreptul transporturilor are ca obiect doar acele raporturi care apar din contractul de transport, izvoarele internaționale ale dreptului transporturilor sunt:

- în **transportul auto**: a) Convenția cu privire la contractul de transport internațional auto de pasageri și bagaje (CVR), semnată la Geneva la 1 martie 1973 [40]; b) Convenția cu privire la transportul rutier internațional de pasageri și bagaje, semnată la Bișkek la 9 octombrie 1997 [41];

- în **transportul feroviar**: a) Acordul privind transportul internațional feroviar de mărfuri (SMGS) (în redacție nouă, cu modificări și completări până la 1 iulie 2008), întocmit la Moscova, în vigoare de la 1 noiembrie 1951; b) Acordul privind transportul internațional de călători (SMPS) (cu modificări și completări până la 1 mai 2007), întocmit la Moscova, în vigoare de la 1 noiembrie 1951 [42];

- în **transportul maritim** ca sursă principală servește Codul navigației maritime comerciale în care sunt incluse și dispoziții privitoare la raporturile comerciale internaționale.

Republica Moldova are încheiate numeroase acorduri bilaterale și multilaterale. *Acordurile bilaterale* vizează colaborarea reciprocă cu un anumit stat stabilindu-se și unele facilități în cadrul relațiilor comerciale cu acel stat, iar în acest sens Republica Moldova are deja încheiate peste 100 de acorduri pentru toate categoriile de transport. *Acordurile multilaterale* contribuie la accesul pe piața internațională și la dezvoltarea relațiilor economice, a comerțului și transportului între statele semnatare. Unul dintre cele mai importante acorduri multilaterale încheiate de statul nostru este *Acordul privind dezvoltarea coridorului de transport internațional Europa-Caucaz-Asia* [43] prin care țările au stabilit între ele un regim mai favorabil cu referire la transportul de mărfuri și controlul lor la frontieră, sprijinul transportului comercial aerian, maritim, auto și feroviar, reducerea staționărilor neproductive ș.a.

**Uzanțele.** În sfera transportului uzanțele își au aplicarea doar cu referire la transportul maritim comercial. Definiția uzanței în sens larg este realizată de Codul civil al R.M. Conform art.4, uzanța reprezintă o normă de conduită care, deși neconsfințită de legislație, este general recunoscută și aplicată pe parcursul unei perioade îndelungate într-un anumit domeniu al raporturilor civile. Uzanța se aplică numai dacă nu contravine legii, ordinii publice și bunelor moravuri.

Uzanțele mai sunt numite și obiceiuri juridice. Ele apar fără implicarea organelor de stat, însă ulterior sunt recunoscute de stat [44]. Administrația portului maritim cunoaște uzanțele care se aplică în regiunea respectivă. Cel mai frecvent obiceiurile juridice se întrebuițează cu participarea navelor maritime străine. În aceste cazuri se ține cont nu doar de regulamente și contracte, ci și de obiceiurile general recunoscute în porturi.

Uzanțele se aplică când nici în lege și nici în contract nu sunt reglementate raporturile juridice dintre părți, precum și în cazul trimerilor exprese în contractul de charter sau în conosament la obiceiurile portului [45].

Însă nu orice obicei devine și obicei juridic. În același timp obiceiul juridic nu trebuie confundat cu obiceiurile simple precum că timp îndelungat, în condiții similare, se proceda anume în așa fel. Simplele obiceiuri (tradițiile) reprezintă numai faza premergătoare. Pentru a fi numite uzanțe, ele urmează a fi recunoscute de stat, fapt ce le oferă calitatea de obiceiuri juridice (uzanțe). Spre exemplu, întâmpinarea de către o navă cu saluturi și claxonări a unei alte nave maritime care se apropie este un obicei fără importanță sub aspect juridic.

Există deosebire între cerințele unei uzanțe prevăzută la art.4 a Codului civil al R.M și cerințele uzanțelor din transportul maritim. Astfel că în transportul maritim nu este suficientă că „anumite reguli de conduită au fost respectate o perioadă de timp îndelungat și cei care le-au respectat le-au considerat obligatorii” [46], ci este necesar ca ele să fie sistematizate prin codificarea lor de organul administrației de stat competent. În acest context, conform *Codului navigației maritime comerciale*, printre funcțiile directorului de port maritim se numără și *editarea culegerii uzanțelor portuare* (art.82).

Uzanța suplinește dispozițiile legii în locurile prevăzute expres de lege. Conform art.11 din *Codul navigației maritime comerciale*, includerea în contracte a uzanțelor navigației maritime comerciale *se admite în cazul în care părțile sînt în drept să deroge de la dispozițiile prezentului cod*. În calitate de exemplu aducem toate prevederile din *Codul navigației maritime comerciale* care confirmă că uzanțele în raporturile comerciale din transportul maritim își au aplicarea numai cazurile stabilite de cod, și anume:

Art.152: „ (...) nici o marfă nu va fi stivuită pe punte fără consimțământul scris al expeditorului, cu excepția celor permise de a fi transportate pe punte în conformitate cu reglementările în vigoare și cu uzanțele de cutumă”.

Art.153: „În cazul transportului maritim în bază de charter, transportatorul trebuie să notifice în scris navlositorului sau expeditorului că nava este gata de încărcare sau va fi gata într-un anumit timp. Data și ora la care se face notificarea se stabilesc prin acordul părților, iar în lipsa unui astfel de acord, *prin uzanțele portului de încărcare*”.

Art.154: „Staliile, care înseamnă timpul acordat navlositorului de către transportator pentru încărcarea navei, se stabilesc prin acordul părților, iar în lipsa unui astfel de acord, *prin uzanțele portului de încărcare*”.

Art.155 alin.(3): „În lipsa unui acord între părți, contrastaliile și indemnitatea de întârziere se stabilesc *în funcție de uzanțele portului de încărcare*”.

Art.300 pct.(a): „Vor fi recunoscute ca avarie particulară pierderea mărfurilor transportate la bord cu încălcarea regulilor și *uzanțelor navigației maritime comerciale*”.

Așadar, în dreptul transporturilor uzanțele reprezintă izvor de drept, ele își au aplicare doar în transportul maritim, apar de pe urma obiceiurilor locale, dar care ulterior sunt recunoscute de administrația maritimă a Republicii Moldova care realizează sistematizarea și codificarea lor, le editează pentru informarea publică, conferindu-le în așa mod și forță juridică. Ele există pe motiv că statul însuși le recunoaște ca izvor al dreptului.

**Generalizând cele expuse**, ajungem la următoarele concluzii:

- la etapa de față Dreptul transporturilor în Republica Moldova este încă în faza de formare. După cum e și firesc pentru orice început, cele dintâi încercări au fost realizate prin instituirea disciplinei opționale în curriculumul universitar pentru studenții anului III. Se necesită o deschidere mult mai amplă, cu atât mai mult că se conturează deja o doctrină în domeniu și o practică judiciară bogată.

- deși în doctrina altor state pot fi întâlnite păreri pro și contra existenței Dreptului transporturilor ca ramură de drept aparte, în ce ne privește subliniem că faptul de a susține cu fermitate în prezent că Dreptul transporturilor constituie ramură distinctă de drept, ar însemna discuții contradictorii cu adepții dreptului civil din motiv că o parte dintre doctrinarii civilişti autohtoni privesc încă foarte rigid delimitarea ramurilor din cadrul sistemului de drept privat, focalizând totul în ramura dreptului civil, iar celelalte direcții de cercetare considerându-le ca instituții juridice, ceea ce nu este corect. Nimeni nu mai contestă în prezent importanța și valoarea științifico-practică a Dreptului transporturilor, de aceea perspectiva separării ei de Dreptul civil devine tot mai evidentă.

- a susține că Dreptul transporturilor este doar o disciplină de studiu este prea puțin. Se impune crearea unui curs special la ciclul II de Masterat. Mai mult ca atât, sunt necesare teze de doctor și doctor habilitat prin care s-ar oferi o bază științifică și o inițiere în problematica Dreptului transporturilor. Spre regret, au rămas necercetate problemele contractului de transport auto și ale contractului de transport feroviar în Republica Moldova, în timp ce în alte state există zeci de publicații științifice la aceste teme. Pentru consolidarea Dreptului transporturilor ca ramură de drept mai este necesară și o conlucrare cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor în vederea susținerii financiare a unor monografii și suporturi de curs. În același timp un aport considerabil poate aduce Curtea Supremă de Justiție a R.M., prin generalizarea practicii judiciare din domeniul dat.

---

\* **Iurie MIHALACHE**, lector universitar, doctorand, Facultatea de Drept, Universitatea de Stat din Moldova (Chișinău), e-mail: [mihalacheiurie@mail.ru](mailto:mihalacheiurie@mail.ru)

1. Егизаров В.А. *Транспортное право*. Издательство Юридический Дом „Юстицинформ”, Москва, 2002, p.6.
2. Спирин И.В. *Транспортное право. Учебное пособие*. Издательство „Транспорт”. Москва, 2001, p.18-19.
3. Călin A. *Dreptul transporturilor. Partea generală*. Editura „PAX AURA MUNDI”, Galați, 1997, p.12.
4. Căpățină O., Stancu Gh. *Dreptul transporturilor. Partea generală*. Editura Lumina Lex, București, 2002, p.10.
5. Filip Gh., Badea C., Manoliu M., Paramon G. *Dreptul transporturilor*. Editura Junimea, Iași, 2002, p.13.
6. Călin A., *op.cit.*, p.12.
7. Витрянский В.В. *Договор перевозки*. Издательство СТАТУТ, Москва, 2001, p.278.
8. Avornic Gh. *Teoria generală a dreptului*. Editura Cartier, Chișinău, 2004, p.321-322.
9. Stanciu C. *Dreptul transporturilor*. Editura C.H.Beck, București, 2008, p.59.
10. Шварц Х.И. *О системе транспортного права и его источников*, publicat în Ученые записки Кишиневского университета, nr.67, 1964, p.34.
11. Piperea Gh. *Dreptul transporturilor*. Editura C.H.Beck, București, 2003, p.3.
12. *Вопросы воздушного транспорта*: Сборник. Часть 2. Москва, 1930, p.211.
13. Жудро А.К. *Правовое регулирование эксплуатации советского морского транспорта*. Автореф. канд. дисс. Москва, 1953, p.29.
14. Кроткова Н.Н. *Теоретические проблемы формирования транспортного права (Всероссийская научно-практическая конференция)*, publicat în Государство и право (Federația Rusă), 2004, nr.9, p.113-114.
15. Троегубов В.И. *Транспортное право*. Издательство „Транспорт”. Москва, 1975, p.9.
16. Тарасов М.А. *Транспортное право*. Издательство Ростовского Университета, Ростов-на-Дону, 1968, p.7-8.
17. Тарасов М.А. *Договор перевозки*. Издательство Ростовского Университета, Ростов-на-Дону, 1965, p.20-21.
18. Stanciu C., *op.cit.*, p.2.
19. Егизаров В.А., *op.cit.*, p.5.
20. Piperea Gh., *op.cit.*, p.3.
21. Stanciu C., *op.cit.*, p.3.
22. Filip Gh., Badea C., Manoliu M., Paramon G., *op.cit.*, p.6.
23. Спирин И.В., *op.cit.*, p.18-19.
24. Legea R.M. nr.592 din 26.09.1995 *privind transportul prin conducte magistrale*, publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1996, nr.8.
25. Baieș S., Roșca N. *Drept civil. Partea generală. Persoana fizică. Persoana juridică*. Ediția a II-a. Î.S.F.E.P. „Tipografia Centrală”, Chișinău, 2005, p.42.
26. Стрельникова И.А. *К вопросу о методе транспортного права*, publicat în Современное право (Federația Rusă), nr.5, 2008, p.60.

27. Стрельникова И.А., *op.cit.*, p.60-61.
28. Mihalache I. *Evoluția izvoarelor juridice de reglementare a răspunderii civile în transportul aerian al Republicii Moldova*, publicat în Revista Națională de Drept, 2009, nr.6, p.23-29.
29. Baieș S., Roșca N., *op.cit.*, p.46-47.
30. *Codul civil al R.S.S.M.*, aprobat de Sovietul Suprem al R.S.S.M. la 26 decembrie 1964, publicat în Veștile Sovietului Suprem al R.S.S. Moldovenești nr.36 din 1964. În prezent este abrogat.
31. *Codul transportului auto al Republicii Moldova*, adoptat prin Legea Republicii Moldova nr.116-XIV din 29.07.98, publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.90-91 din 01.10.1998.
32. *Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje, aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M. nr.854 din 28.07.06*, publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.124-125 din 08.08.2006.
33. *Regulamentul transporturilor auto de mărfuri din 09 decembrie 1999*, publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.42-44/141 din 20.04.2000.
34. *Codul transportului feroviar al R.M.*, adoptat prin Legea Republicii Moldova nr.309-XV din 17.07.2003, publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.226 din 14.11.2003.
35. *Regulamentul privind prestările de servicii în traficul feroviar de călători, bagaje, mărfuri și mesagerii în interes propriu*, anexa nr.2 la Hotărârea Guvernului nr.238 din 25 februarie 2005, publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr.39.
36. *Codul navigației maritime comerciale al R.M.*, adoptat prin Legea Republicii Moldova nr.599-XIV din 30.09.1999, publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.1-4/2 din 11.01.2001.
37. *Convenția de la Montreal din 1999 pentru unificarea unor reguli referitoare la transportul aerian internațional*, adoptată la Montreal la 28.05.1999, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L194, 2001, p.39-49.
38. Republica Moldova a aderat prin Legea nr.254-XVI din 05.12.2008, publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.230-232 din 23.12.2008.
39. Mihalache I., *op.cit.*, p.49.
40. *Convenția cu privire la contractul de transport internațional auto de pasageri și bagaje (CVR)*, semnată la Geneva la 1 martie 1973, Republica Moldova a aderat prin Legea nr.308 din 26.10.2006, publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.174-177 din 10.11.2006.
41. *Convenția cu privire la transportul rutier internațional de pasageri și bagaje*, semnată la Bișkek la 9 octombrie 1997, statul nostru a aderat prin Legea nr.192 din 08.05.2003, publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.97 din 31.05.2003.
42. Hotărârea Guvernului R.M. nr.439 din 16.07.2009 pentru aprobarea Acordului privind transportul internațional feroviar de mărfuri, întocmit la Moscova, în vigoare de la 1 iulie 2008, și a Acordului privind transportul internațional de călători, întocmit la Moscova, în vigoare de la 1 mai 2007, în redacția nouă, ale Organizației de Colaborare a Căilor Ferate, publicate în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.115-117 din 24.07.2009.

43. Acord-cadrul multilateral nr.EUCAS din 08.09.98 *privind dezvoltarea coridorului de transport internațional Europa-Caucaz-Asia*, publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1998, nr.000.
44. Самойлович П.Д. *Правовое оформление морских перевозок грузов*. Издательство Водтрансиздат, Москва, 1954, p.142-160.
45. Тарасов М.А. *Транспортное право*. Издательство Ростовского Университета, Ростов-на-Дону, 1968, p.25.
46. Eșanu N. *Comentariul Codului civil al Republicii Moldova*. Volumul I. Chișinău: Î.S.F.E.P. „Tipografia Centrală”, 2006, p.30-31.