

REGLEMENTAREA CONTRACTULUI DE REMORCAJ ÎN LEGISLAȚIA MARITIMĂ NAȚIONALĂ

Iurie Mihalache, doctor în drept, lector superior (USPEE „Constantin Stere”)

Le remorquage est l'opération par laquelle le remorqueur accepte, à la demande du client, d'assumer la direction et le contrôle d'un navire qui pour diverses raisons, est privé de capacité de manœuvre autonome. Le contrat de remorquage est régi par l'art.226-240 du Code de la navigation maritime commerciale de la République de Moldova. Ce contrat porte un caractère distinct et doit être conclu dans une forme écrite, avec une seule exception, pour le remorquage portuaire, quand le contrat peut être conclu verbalement.

Mots-clés: remorquage maritime; remorquage portuaire; contract de remorquage portuaire; contract de transport; contract d'affrètement; activitate maritime; responsabilitate contractuală.

Remorcajul reprezintă operațiunea prin care remorcherul acceptă, la cererea clientului, de a prelua conducerea și controlul unei nave care, din diverse motive, este privată de capacitatea de auto-manevrare. Reglementarea contractului de remorcaj este redată în Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova (art.226-240). Acest contract poartă un caracter distinct și urmează a fi încheiat în formă scrisă, cu o singură excepție, pentru remorcajul portuar, când contractul poate fi încheiat și verbal.

Cuvinte-cheie: remorcaj maritim; remorcaj portuar; contract de remorcaj portuar; contract de transport; contract de transport de mărfuri; activitate maritimă; răspundere contractuală.

Schimbarea locului de aflare a obiectelor se poate face nu doar prin transport, dar și pe alte căi, cum ar fi tragerea sau împingerea. Acest lucru poate avea loc, spre exemplu, când pe mare sau în apropierea portului o navă trage după sine o altă navă, o barcă sau un pod plutitor. Cu ajutorul navelor, sunt trase și aranjate în locurile rezervate lor din port corăbii de dimensiuni mici și mari, precum și alte lucruri ce plutesc fără supraveghere pe suprafața apei. Aceste operațiuni poartă denumirea de **remorcaj** și reprezintă una din varietățile obligațiilor de transport. Subiecții obligației de remorcaj sunt remorcherul (adică trăgătorul) și deținătorul obiectului supus remorcării, iar raporturile care apar între ei se perfectează în temeiul **contractului de remorcaj**.

Cel mai frecvent, remorcajul se întrebuițează în scopul deplasării prin tragere a unei nave sau bărci până la un punct prestabilit. Însă remorcajul poate fi utilizat și în alte scopuri. Remorcherul își poate asuma obligația de a deplasa nava sau alte obiecte plutitoare numai pentru a le proteja de pericol (a le feri de valuri, de alte nave ce se apropie în port, de ploii abundente ș.a.) sau pentru o perioadă de timp (spre exemplu, la efectuare cercetărilor științifice sau a lucrărilor de proiectare, filmare etc.). Sarcina remorcherului mai poate consta în executarea unor manevre (cum ar fi scoaterea navei din port și aducerea ei la țarm) [1, p.528]. Din aceste considerente, în transportul maritim remorcajul se împarte în două categorii: maritim (remorcarea navei pe o anumită distanță în largul mării) și portuar (manevrele în zona portului).

Însă uneori remorcajul poate fi și **obligatoriu**. Acest lucru îl decide căpitanul de port, care pentru a asigura securitatea navigației, este în drept să instituie folosirea obligatorie a remorcherelor pentru intrarea, ieșirea, deplasarea prin port a navelor, precum și în alte situații când este necesar (art.234).

Reglementarea contractului de remorcaj în legislația națională este realizată de *Codul navigației maritime comerciale*, în art.226-240 [2]. Conform art.226 alin.(1), prin **contractul de remorcaj maritim**, armatorul unei nave (remorcherul) se obligă să remorcheze, contra taxă, o altă construcție plutitoare (remorcă) pe o anumită distanță.

Definiția doctrinară a contractului este dată de profesorii *V.T.Smirnov* și *D.A.Medevedev* care subliniază că **contractul de remorcaj** reprezintă un acord, în baza căruia o parte (remorcherul) este obligată, în schimbul unei taxe ce i se plătește, să remorcheze (să tragă ori să împingă) barca, nava sau alt obiect plutitor până la un loc stabilit sau în decursul unui interval de timp, ori în scopul executării unor manevre, iar cealaltă parte (deținătorul lucrului supus remorcării, numit și expeditorul) - să plătească remunerația care se cuvine [3, p.474]. Profesorul *N.N.Ostroumov* menționează că cea mai mare răspândire contractul de remorcaj o are în transporturile maritim și naval. În baza acestui contract, proprietarul navei (remorcherul) se obligă contra remunerare să remorcheze (prin tragere sau împingere) o altă navă sau un obiect plutitor pe o anumită distanță, în decursul unei perioade de timp sau pentru manevrele din zona portului [4, p.239-240].

Natura și caracterele juridice ale contractului de remorcaj. În literatura de specialitate există mai multe păreri cu privire la natura juridică a contractului de remorcaj, însă predominantă este aceea că contractul de remorcaj este separat de alte contracte civile. Se are în vedere față de contractul de transport de mărfuri, de la care contractul de remorcaj își are originea și păstrează mai multe asemănări. De aceea și discuțiile doctrinare cu privire la natura juridică a contractului de remorcaj, în mare parte sunt axate asupra delimitării contractului de remorcaj față de contractul de transport de mărfuri. Astfel, *M.E.Hodunov* sublinia că spre deosebire de contractul de transport de mărfuri, obiect al contractului de remorcaj nu este marfa de la bordul navei, ci un bun plutitor [5, p.135]. *M.A.Tarasov* vedea această deosebire prin faptul că la transport, marfa trece în posesiunea cărașului, pe când la remorcaj, marfa rămâne la posesorul ei pe tot timpul remorcajului [6, p.156]. Aceeași idee o găsim la profesorii *M.I.Braghinschii* și *V.V.Vitreanschii*, că „dacă în contractul de transport maritim de mărfuri cărașul preia în posesiune marfa pentru a o transporta, atunci la remorcaj, bunurile plutitoare, pe tot parcursul remorcării nu trec în posesiunea remorcherului” [7, p.572].

Contractul de remorcaj este reglementat numai în legislația din transportul maritim și naval [8], în timp ce relațiile de remorcaj din celelalte tipuri de transport nu au încă o bază normativă. Făcând o analiză comparativă între regulile remorcajului naval din *Proiectul Codului transportului naval intern* și normele ce țin de remorcajul maritim din *Codul navigației maritime comerciale*, constatăm mai multe deosebiri. În primul rând, contractul de remorcaj naval este de un sigur fel, în timp ce la remorcajul maritim sunt prevăzute trei tipuri de contracte (maritim, portuar, între porturi). În al doilea rând, la remorcajul naval este prevăzută întocmirea conosamentului, ca document ce confirmă faptul încheierii contractului de remorcaj. În al treilea rând, în proiect se face referire la posibilitatea încheierii contractului de organizare a remorcajului naval (art.85 alin.(5)).

În acest context, profesorul *B.B.Cerepahn* susține că normele contractului de remorcaj din legislația maritimă ar putea fi aplicate, prin analogie, și în transportul rutier, feroviar sau aerian, unde relațiile de remorcaj la fel sunt prezente, chiar dacă ele nu sunt reglementate în vreun act normativ [9, p.104]. La care *V.V.Vitreanschi* vine cu replica că acest lucru este puțin posibil [7, p.549].

Însă avem și o altă situație, când cărașul, pentru a transporta mărfurile, folosește un mijloc de transport înzestrat cu remorcă. Apare întrebarea: în privința mărfurilor din remorcă, se încheie contract de transport sau contract de remorcaj? Bineînțeles ca va fi contractul de transport. Or, obiectul contractului nu este remorca prin ea însăși, ci ceea ce se transportă pe ea, adică marfa. Nu interesează felul în care cărașul o transportă (pe navă sau în remorcă), esențial este ca marfa să ajungă integră și la timp în portul de destinație.

Contractul de remorcaj este *consensual, sinalagmatic și oneros*. Caracterul *consensual* se desprinde din expresia „se obligă să remorcheze” (art.226 Codul navigației maritime comerciale). Mai întâi are loc încheierea contractului, după care se prestează serviciul de remorcaj. În același timp acțiunea de remorcaj se face numai contra plată - caracterul *oneros*, iar drepturile și obligațiile asumate de părți prin contract sunt corelative și interdependente, ceea ce confirmă caracterul *sinalagmatic* al contractului de remorcaj.

Așa cum reușit menționa profesorul *I.V.Alexeev* cu o jumătate de secol în urmă, „contractul de remorcaj este un contract *numit*, care s-a desprins din contractul de transport, la fel cum la vremea sa contractul de transport s-a delimitat față de contractul de antrepriză și a devenit un contract de sine stătător” [10, p.38]. În acest context amintim că în Rusia, contractul de transport nu a fost recunoscut ca contract distinct o perioadă îndelungată de timp și făcea parte din componența contractului de antrepriză. Cu atât mai mult contractul de remorcaj, despre care în doctrina de specialitate pre-sovietică găsim foarte puține referințe.

Elementele contractului de remorcaj. *Părțile contractului* sunt remorcherul (deținătorul navei trăgătoare) și clientul (expeditorul, adică posesorul obiectului ce este remorcat). În calitate de *remorcher* poate figura numai o persoană juridică care deține autorizație pentru acest gen de activitate. *Client* poate fi orice persoană, interesată în remorcarea anumitor obiecte de pe suprafața apei. Nu are importanță sub ce formă clientul își manifestă stăpânirea asupra obiectului pe care solicită a fi strămutat (acesta

poate fi un drept de proprietate, alt drept real, un drept ce rezultă din contractul de locațiune ș.a.).

Obiectul contractului - serviciile ce țin de strămutarea locului unui obiect (sau a mai multor obiecte) pe suprafața apei, prin intermediul tragerii sau împingerii. Aceste servicii au un caracter specific și permit de a examina remorcajul ca o categorie aparte de obligații, ce nu se confundă cu cele care i-au naștere din contractul de transport sau din contractul de locațiune [3, p.475].

Forma contractului de remorcaj este cea *scrisă* (art.226 alin.(2)), dar cu o singură excepție, în cazul contractului de remorcaj portuar, când contractul poate fi încheiat și *verbal* (art.232 alin.(2)). Faptul că contractul de remorcaj poate fi încheiat și verbal ridică semne de întrebare. Or, suma contractului poate depăși cei 1000 de lei stabiliți de Codul civil, iar la atingerea căreia contractul trebuie încheiat în scris. Problema constă în faptul că încheind contractul în formă verbală, în caz de litigiu, pentru ambele părți se complică sarcina probațiunii.

Așadar, regula generală este că contractul de remorcaj se întocmește în scris. El va conține clauze referitoare la: a) portul de plecare; b) portul de destinație; c) durata remorcajului; d) drepturile și obligațiile părților; e) răspunderea pentru încălcarea contractului; f) particularitățile remorcii susceptibile de a avea un impact negativ asupra siguranței remorcajului; g) alte date a căror specificare expresă părțile o consideră necesară (art.236).

Termenul. De regulă, în contractul de remorcaj nu se menționează termenul de finisare a remorcajului. Viteza de deplasare poate fi diferită și posesorul navei nu o poate garanta din timp. De aceea, în contractul de remorcaj se stabilește o clauză, potrivit căreia *posesorul navei și căpitanul ei trebuie să depună toate eforturile, pentru a realiza remorcajul și a evita acele întreruperi și întâzieri, care nu constituie o necesitate* [11, p.83].

Tipurile de remorcaj prevăzute în legislație. Analizând cu atenție dispozițiile *Codului navigației maritime comerciale* consacrate remorcajului, ajungem la concluzia că legiuitorul distinge trei tipuri de remorcaj, respectiv pot fi încheiate trei categorii de contracte diferite: contractul de remorcaj maritim (art.226-231), contractul de remorcaj portuar (art.232-234) și contractul de remorcaj maritim între porturi (art.235-240). Din punct de vedere structural, felul în care legiuitorul a abordat Secțiunea VII „Remorcajul maritim” din *Codul navigației maritime comerciale* lasă de dorit. În primul rând, Capitolul I este denumit „Dispoziții generale”, în timp ce textul acestuia nu abordează dispoziții generale, ci reglementează contractul de remorcaj maritim (primul din cele trei tipuri sus-menționate). În al doilea rând, sistematizarea normelor juridice este una foarte stranie. De regulă, orice act normativ este grupat în capitole, iar acestea la rândul lor urmează a fi divizate în secțiuni, în conformitate cu dispozițiile art.33 alin.(1) din Legea nr.780-XV din 27.12.2001 *cu privire la actele legislative*. În *Codul navigației maritime comerciale al R.M.* observăm procesul invers, când capitolele sunt grupate în secțiuni.

Deosebirea principală dintre ele se reduce la teritoriul de pe suprafața apei pe întinderea căruia are loc remorcajul. Astfel, în cazul *contractului de remorcaj pe mare*, remorcarea se realizează pe o anumită distanță cu scopul

salvării unor vieți omenești, altor nave aflate în pericol de scufundare și care au solicitat semnal de salvare, remorcajul prin ghețuri ș.a.

O altă situație avem la *contractul de remorcaj portuar*, deoarece deținătorul remorcherului se obligă, pentru o taxă, să aducă în sau să scoată din port o remorcă, asigurând executarea manevrelor ei, a operațiunilor de acostare și de altă natură în limitele portului (art.232 alin.(1)). În schimb prin *contractul de remorcaj maritim între porturi*, remorcherul se obligă, pentru o taxă, să ducă o remorcă dintr-un port în altul (art.235). Corelația dintre contractul de remorcaj maritim și cel de remorcaj portuar este de tipul gen-specie, adică normele cu privire la contractul de remorcaj maritim pot fi aplicate și pentru contractul de remorcaj portuar [12, p.384].

Susținem această opinie și adăugăm că normele contractului de remorcaj maritim ar putea fi aplicate, prin analogie, și contractului de remorcaj maritim între porturi. Cu atât mai mult că în *Codul navigației maritime comerciale* contractul de remorcaj maritim a fost inclus la capitolul intitulat „Dispoziții generale”, adică normele sale pot reglementa, prin analogie, situațiile rămase fără acoperire legală în cazul celorlalte două contracte - contractul de remorcaj portuar și contractul de remorcaj maritim între porturi.

Conținutul contractului de remorcaj și răspunderea părților. Obligațiile remorcherului și a posesorului obiectului supus remorcării pot fi grupate în două categorii. Cele din prima categorie urmează a fi executate până la preluare obiectului la remorcarea. A doua categorie cuprinde obligațiile se realizează în timpul remorcajului și după finisarea lui [3, p.476].

Astfel, din prima categorie, fac parte următoarele obligații pentru ambele părți: a) *să aducă remorca în stare bună de navigabilitate*, pentru a face posibilă remorcarea ei (art.227); b) *să încheie contractul de remorcaj*, în forma cerută de lege (art.226 alin.(2), art.232 alin.(2), art.236); c) *să fie achitată taxa* și, respectiv, *să fie pusă la dispoziție nava*, gata pentru a începe remorcarea.

Printre obligațiile din timpul remorcajului, se distinge obligația comandantului de remorcher *de a alege calea cea mai scurtă și rezonabilă*. Mai mult ca atât, comandantul nu are dreptul să se implice în ordinea interioară a remorcii (art.239 alin.(1)). În schimb dacă remorca suportă un accident, comandantul de remorcher este obligat să *întreprindă toate măsurile cu putință pentru salvarea acesteia*, chiar dacă cauzele accidentului nu depind de el (art.231). Alte drepturi și obligații în legătură cu executarea contractului de remorcaj urmează a fi prevăzute în contract.

În mare parte, legea lasă la discreția părților stabilirea *răspunderii pentru nerespectarea obligațiilor contractului de remorcaj*. Perioada de răspundere începe din momentul preluării navei la remorcă și sfârșește odată cu acostarea ei în punctul final. Dacă părțile nu au convenit altfel, răspunderea pentru daune o poartă proprietarul navei remorcher, atunci când conducerea o face comandantul remorcherului, sau proprietarul remorcii, dacă nava remorcher este dirijată de comandantul remorcii (art.229, art.230). Bineînțeles, cu excepția situațiilor când acestea fac dovada nevinovăției lor la producerea daunelor.

Generalizând cele expuse, concluzionăm că la etapa actuală contractul de remorcaj maritim este un contract ce

are existență de sine stătătoare și nu trebuie confundat cu contractul de transport de mărfuri. Cu atât mai mult că în *Codul navigației maritime comerciale*, contractul de remorcaj își are reglementarea sa proprie fiind, așadar, un contract numit. Pe de altă parte, normele ce țin de remorcajul maritim sunt specifice și nu pot fi raportate altor tipuri de transport. De aceea, în practică, ori de câte ori survine necesitatea stabilirii unor raporturi contractuale de remorcaj în alte domenii decât transportul maritim și naval, de exemplu, în transportul rutier sau cel aerian, negăsind o reglementare juridică aparte, părțile contractante recurg la alcătuirea unor contracte nenumite, luând ca model contractul de prestări servicii din Codul civil.

Referințe bibliografice:

1. Mihalache Iu. *Dreptul transporturilor: Manual*. Chișinău: Pontos, 2012.
2. *Codul navigației maritime comerciale a Republicii Moldova*, adoptat prin Legea nr.599 din 30.09.1999 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.1-4/2 din 11.01.2001.
3. Смирнов В.Т., Медведев Д.А. *Гражданское право. Учебник в 3-х т.: Том 2. - 4-е изд. перераб. и доп.; отв. ред. А.П.Сергеев, Ю.К.Толстой*. Москва: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2005.
4. Остроумов Н.Н. *Гражданское право Российской Федерации: Учебник*. Том II / Под ред. докт. юрид. наук, проф. О.Н.Садикова. Москва: „Контракт”, 2006.
5. Ходунов М.Е. *Правовое регулирование деятельности транспорта*. Москва: „Юридическая литература”, 1965.
6. Тарасов М.А. *Очерки транспортного права*. Москва: Речиздат, 1951.
7. Брагинский М.И., Витрянский В.В. *Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услуг в сфере транспорта*. Москва: СТАТУТ, 2004.
8. De fapt, în transportul naval nu putem încă vorbi de o legislație. Există însă un proiect de lege, *Proiectul Codului transportului naval intern*, în care remorcajul este reglementat la Capitolul XII, intitulat „Remorcajul navelor, pontoanelor și altor obiecte plutitoare”, art.85-91 (poate fi consultat pe site-ul oficial al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M., http://mtid.gov.md/index.php?option=com_content&view=article&id=67&Itemid=92&lang=ro (vizualizat 07.05.2013)).
9. Черепяхин Б.Б. *Понятие и содержание договора буксировки в советском гражданском праве* // Вестник Ленинградского Университета (Серия экономики, философии, права), nr.11, 1956.
10. Алексеев И.В. *Юридическая природа договора буксировки в советском морском и внутренневодном праве* // Ученые записки Пермского университета, Том 19, Выпуск 4, 1961.
11. Егизаров В.А. *Транспортное право: Учебник*. - 6-е изд., доп. и перераб. Москва: „Юстицинформ”, 2008.
12. *Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: Комментарий* / Под ред. Г.Г.Иванова. Москва: Спарк, 2001.