



PRIVIRE CRITICĂ ASUPRA REGLEMENTĂRII CONTRACTULUI DE AGENTURARE DIN CODUL NAVIGAȚIEI MARITIME COMERCIALE A REPUBLICII MOLDOVA

IURIE MIHALACHE, DOCTOR ÎN DREPT, LECTOR UNIVERSITAR

Conform prevederilor Codului navigației maritime comerciale a R.Moldova [1], în portul maritim sau în afara lui pot activa în calitate de reprezentanți ai armatorului agenți maritimi - persoane juridice, care se obligă, prin contract de agenturare maritimă, să acorde, contra unui comision, servicii în domeniul navigației comerciale (art.121). Definiții similare sunt redată și în literatura de specialitate [2]. Însă pentru a înțelege mai bine de unde provine și care este rostul contractului de agenturare maritimă, este necesar să apelăm la contractul de agenție din Codul civil al R.Moldova (art.1199) [3].

Contractul de agenturare maritimă reprezintă o varietate a contractului de agenție. Deși Codul navigației maritime comerciale nu face trimitere la legislația civilă, totuși la încheierea contractului de agenturare maritimă, pe lângă normele speciale din legislația maritimă, se vor aplica în mod subsidiar dispozițiile Codul civil cu privire la contractul de agenție. Normele Codului navigației maritime comerciale vor avea prioritate în raport cu prevederile Codului civil, fiind norme cu caracter special.

Problema care apare constă în faptul că normele din Codul navigației maritime comerciale sunt formulate incomplet. Nu este clar de ce doar persoanele juridice pot fi agenți maritimi? Mai mult ca atât, lucrurile se complică dacă luăm în considerare că potrivit Codului civil, "agent comercial este persoana fizică întreprinzător independent (...)" (art.1199).

Alt aspect problematic ține de forma contractului, deoarece legislația maritimă nu stabilește sub ce formă urmează a fi încheiat contractul de agenturare. Codul civil stabilește că contractul de agenție poate fi încheiat în scris sau verbal (art.1207). În ce ne privește, suntem de părerea că contractul de agenturare maritimă urmează a fi încheiat în forma scrisă. Forma verbală nu poate fi acceptată.

În practică, sunt utilizate modele de contracte elaborate de organizațiile maritime internaționale, în corespundere cu necesitățile lor comerciale [4]. O aplicare largă în acest sens au modelele recomandate de Federația asociațiilor naționale a brokerilor și agenților maritimi (FANBA). În contractul trebuie să fie indicat portul (sau porturile) ori cel puțin teritoriul în limitele căruia agentul maritim își va exercita împuternicirile sale [5].

Agenturarea maritimă reprezintă și o intermediere în sfera transportului maritim. Intermedierea în general este reglementată de Codul civil la art.1179-1198. În general, conceptul de intermediere din Codul civil are mai multe forme de manifestare: intermedierea închirierii de locuințe (art.1185-1186), intermedierea împrumutului (art.1187-1189), intermedierea comercială (art.1190-1198).

Intermediarul este persoana care în schimbul unui avantaj bănesc, face legătura dintre două persoane sau încheie un contract pentru ambele părți [6]. Cu alte cuvinte, intermediarul este persoana care mijlocește încheierea unor contracte. Termenul "intermediar" este sinonim cu cel de "mijlocitor" sau chiar "mediator". Spre regret însă, legea maritimă nu folosește cuvântul "intermediar", ci sintagma "agent maritim", care, de fapt, este sinonimul celui dintâi.

Așadar, problema ce apare ține de faptul că legiuitorul complică lucrurile și în locul contractului de intermediere maritimă, cum în mod normal ar fi trebuit să fie denumit Capitolul 5 din Codul navigației maritime comerciale, introduce un alt contract, contractul de agenturare maritimă. Fiind un contract nou, natura juridică a acestuia este necunoscută și dă naștere la numeroase dificultăți cu privire la înțelegerea și aplicarea lui în practică.

Concluzii și recomandări. a) Cea dintâi problemă în legătură cu reglementarea contractului de agenturare maritimă în legislația națională ține de faptul că în prezent, conform prevederilor din Codul navigației maritime comerciale, în calitate de agenți maritimi pot activa numai persoanele juridice.

Faptul că numai persoanele juridice pot fi agenți maritimi pune în dificultate persoanele fizice întreprinzători individuali. Mai mult ca atât, în toate statele lumii calitatea de agenți maritimi o pot avea nu doar persoanele juridice, cum este în cazul Republicii Moldova, ci și persoanele fizice întreprinzători individuali.

De aceea, ar fi binevenită modificarea art.121 alin.(1) din Codul navigației maritime comerciale, prin introducerea la alin.(1), după cuvântul "juridice", completarea "sau fizice care activează în calitate de întreprinzători independenți". Soluția respectivă este cea mai reușită.

În doctrina autohtonă (a se vedea în acest sens teza de doctor în drept, Gh.Mițu) [7] se discută dacă am putea aplica în mod direct norma de la art.1199 alin.(1) al Codului civil, potrivit căreia agentul comercial este persoană fizică întreprinzător independent căreia i s-au încredințat împuterniciri permanente de intermediere sau de încheiere de contracte comerciale cu bunuri și servicii în numele și pe contul unei alte întreprinderi?

Răspunsul este că nu. Deși Codul civil este o lege mai nouă decât Codul navigației maritime comerciale, totuși persoanele fizice întreprinzători independenți nu pot activa în domeniul contractelor de agenturare maritimă, deoarece în conformitate cu prevederile art.6 alin.(3) din Legea nr.780-XV din 27.12.2001 cu privire la actele legislative, în caz de divergență între o normă a actului legislativ general și o normă a actului legislativ special cu aceeași forță juridică, se aplică norma actului legislativ special.

b) A doua problemă este că Codul navigației maritime comerciale nu delimitează contractul de intermediere maritimă. Deși raporturilor de intermediere le sunt consacrate anumite prevederi, acestea sunt "camuflate" sub o altă denumire, cea de "agenturare maritimă". Prin urmare, nu este clar, care ar fi contractul în baza căruia se prestează serviciile de intermediere?

Din cuprinsul art.121 alin.(1) a Codului navigației maritime comerciale, înțelegem că acest contract se numește contractul de agent. Pe de altă parte, la art.121-124 legiuitorul folosește cuvântul "mandat" și chiar numește una dintre părți - "mandant" (art.123 fiind intitulat Obligațiile armatorului și/sau ale unui alt mandant). De aceea, apare în mod firesc întrebarea care este totuși natura juridică a contractului ce stă la baza relațiilor de intermediere?

În literatura de specialitate s-a ajuns la concluzia că la baza relațiilor de intermediere stabilite de Codul navigației maritime comerciale se află contractul de mandat comercial. Contractul de agenturare maritimă, la care se face referire în cod, este numai una din speciile contractului de mandat comercial [8].

În ce ne privește, avem o altă părere și considerăm că nu este just a limita contractul de agenturare maritimă doar la contractul de mandat. Cu ocazia încheierii contractului de agenturare, părțile ar putea include elemente ce aparțin unor alte contracte, iar acest lucru este perfect legal. Or, la Capitolul 5 din Codul navigației maritime comerciale nu găsim norme ce ar specifica că agentul maritim trebuie să acționeze exclusiv după regulile contractului de mandat (adică "în numele" și "pe contul" celui alt), motiv din care în contract ușor se poate conveni ca agentul maritim să acționeze, de exemplu, după regulile contractului de comision ("în nume propriu" și "pe contul" celui alt).

REFERINȚE:

1. Codul navigației maritime comerciale a Republicii Moldova, adoptat prin Legea nr.599 din 30.09.1999, publicat în Monitorul Oficial al R.Moldova nr.1-4/2

din 11.01.2001.

2. 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, p.765.

3. Codul civil al Republicii Moldova, adoptat prin Legea nr.1107 din 06.06.2002, publicat în Monitorul Oficial al R.Moldova nr.82-86/661 din 22.06.2002.

4. Кондрашина С.П. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г.Иванова. Москва: "Спарк", 2000, p.395.

5. Брагинский М.И., Витрянский В.В., op.cit., p.773.

6. Mițu Gh. Reprezentarea și intermedierea - instituții fundamentale în dreptul privat. Teză de doctor în drept. Specialitatea 12.00.03 - Drept civil. Cond. științ. S.Băieșu. Chișinău, 2010, p.22.

7. Mițu Gh., op.cit., p.175.

8. Mițu Gh. Intermedierea în transportul maritim. În: Rezumatele Conferinței științifice "Cercetare și inovare perspective de evoluție și integrare europeană". Editura CEP, Chișinău, 2009, p.164-165.