

ASPECTE JURIDICE PRIVIND CONTRACTUL DE EXPEDIȚIE DE MĂRFURI

Lect. univ. dr. Cristina Stanciu

L'activité de transport suppose non seulement le déplacement des marchandises d'un espace vers un autre, mais aussi des activités connexes. Ces activités connexes forment une nouvelle structure juridique: le contrat d'expédition de marchandises, ayant pour but le fait d'intermédiaire la liaison entre client et transporteur. L'activité d'expédition des marchandises s'est largement répandue et sa réglementation juridique est un impératif de la législation roumaine.

Dacă supunem unei analize transportul de mărfuri, observăm că avem de-a face din punct de vedere juridic cu o structură juridică amplă, iar din punct de vedere practic cu o operațiune complexă. Activitatea de transport presupune nu numai deplasarea mărfurilor dintr-un spațiu în altul, dintr-o localitate în alta, ci necesită și o serie de activități conexe ca: operațiuni de încărcare a mărfurilor, de descărcare a lor, asigurarea încărcăturii, formalități de import sau de export, formalități fito-sanitare, portuare, manipularea mărfurilor, depozitarea lor, etc. Fără îndoială că rolul principal, centrul acestor operațiuni îl reprezintă contractul de transport de mărfuri, dar, tocmai în scopul de eficientizare a acestuia, de fluidizare a deplasării mărfurilor, a luat naștere o nouă structură juridică, cu rol auxiliar, *contractul de expediție de mărfuri*, cu scopul de a intermedia legătura dintre client și cărauș și de a asigura „haină juridică” pentru toate aceste operațiuni conexe transportului.

Necesitatea acestei operațiuni rezidă în faptul că ea este cea care facilitează circulația mărfurilor între producător și consumator și în faptul că răspunde unor probleme acute ale transporturilor cu un grad mare de complexitate, cum sunt transporturile în trafic internațional sau cele multimodale.¹

Prin urmare, aria de probleme și activități cărora le asigură realizarea contractul de expediție de mărfuri este vastă: oferă informații referitoare la mijloacele de transport ce trebuie utilizate pentru fiecare tip de marfă, la durata transportului sau itinerarul cel mai potrivit de urmat; asigură urmărirea circuitului mărfurilor în cursul transportului; se ocupă de îndeplinirea formalităților vamale, fito-sanitare, portuare, etc.; se ocupă de manipularea mărfurilor, de operațiunile de încărcare-descărcare; asigură consultanță, cu precădere firmelor mici ce nu au secții proprii de comerț exterior referitor la căraușii la care trebuie să apeleze și la tipul de transport cel mai adecvat a fi utilizat pentru respectiva marfă; folosirea expediționarului poate duce de cele mai multe ori la prețuri mai reduse, în special când vorbim de transportarea unor cantități de mărfuri reduse, având avantajul că la el apelează mai mulți clienți cu același tip de marfă și poate folosi un mijloc de transport pentru mai mulți clienți, ceea ce va conduce la împărțirea cheltuielilor de transport între aceștia.

Așadar, contractul de expediție dă o rezolvare tuturor activităților conexe transportului, chiar și celor de la destinație. Actualmente, se observă o scindare a serviciilor terminale, cele ce privesc operațiunile necesare predării și preluării mărfii de către destinatar din momentul ajungerii ei la destinație, față de contractul de expediție global, cel care însuma toate operațiunile conexe, inclusiv cele de la destinație. Rațiunile acestei scindări sunt pe de o parte de ordin practic – costuri mai reduse și eficiență mai mare, iar, pe de altă parte de

¹ Gheorghe Piperea, *Dreptul transporturilor*. Editura ALL BECK, București, 2003, p. 73.

ordin juridic – tendințele actuale de autonomizare a serviciilor terminale în scopul formării unei convenții de sine stătătoare.²

Terminologia folosită în literatura de specialitate. *În ceea ce privește denumirea utilizată pentru acest tip de contract, în literatura de specialitate majoritatea autorilor au optat pentru formularea contract de expediție de mărfuri. O altă variantă folosită pentru acest tip de contract, preluată din doctrina franceză, este cea de contract de comision pentru transport. Doctrina engleză folosește noțiunea de forwarding agent, iar cea italiană – spedizione.*

Definiția contractului de expediție de mărfuri. Contractul de expediție este contractul încheiat între comitent (furnizorul de mărfuri) și comisionar (expediționar), prin care expediționarul se obligă, în schimbul unei remunerații, să încheie în nume propriu, dar pe contul comitentului, contractele necesare cu terții pentru transportul încărcăturii, precum și să îndeplinească actele și măsurile pregătitoare și de cooperare necesare în scopul executării deplasării.³

Caracterele juridice ale contractului de expediție de mărfuri. Contractului de expediție de mărfuri este un contract bilateral, este un contract consensual și oneros. De asemenea, contractul de expediție este comutativ, părțile cunoscând încă de la început întinderea exactă a obligațiilor⁴.

Contractul are caracter comercial pentru expediționar, el îndeplinind o activitate profesională de intermediere și este autonom, în limitele impuse de instrucțiunile exprese scrise date de către client; comisionarul are completă libertate în ceea ce privește mijloacele, ruta și procedura de urmat în manipularea și transportul mărfurilor.⁵ În principiu, contractul de expediție de mărfuri are un caracter *intuitu personae*, deoarece expediționarul se bucură, de regulă, de încrederea clientului său.

Natura juridică a contractului de expediție de mărfuri. Expediția de mărfuri este o operațiune de intermediere, similară comisionului comercial.⁶

Art. 405 Cod comercial prevede: „comisionul are ca obiect tratarea de afaceri comerciale de către comisionar în socoteala comitentului”, iar art. 406 Cod comercial: „comisionarul este direct obligat către persoana cu care a contractat, ca și cum afacerea ar fi fost a sa proprie”. Din prevederile celor două articole rezultă că, de fapt, comisionarul este un intermediar între client (comitent) și terțele persoane; el acționând în nume propriu în contractul pe care l-a încheiat cu terțul. Așadar, spre deosebire de mandatar care încheie actul juridic în numele și pe seama mandantului, comisionarul este obligat în mod direct către persoana cu care a contractat, fiind un mandatar fără reprezentare.⁷

Potrivit art. 413 alin. 2 Cod comercial „se numește cărauș persoana care își ia însărcinarea ca într-un mod oarecare să transporte sau să facă a se transporta, un obiect oarecare”. Formularea „să facă a se transporta” sugerează, practic, că în sarcina căraușului poate reveni și activitatea adițională transportului, deci îi poate reveni și calitatea de expediționar. În practică acest lucru este posibil, uneori, în sensul că expediția poate

² Octavian Căpățână, Gheorghe Stancu, *Dreptul transporturilor, Partea generală*, Ed. LUMINA LEX, București, 2003, p. 247.

³ Octavian Căpățână, Brândușa Ștefănescu, *Tratat de dreptul comerțului internațional*, Vol. II, Ed. Academiei, București, 1987, p. 262.

⁴ Ion Dogaru, *Drept civil român*, Tratat, Volumul I, Ed. Europa, Craiova, 1996, p. 196.

⁵ Art. 4 din contractul model S.F.A.

⁶ Octavian Căpățână, Gheorghe Stancu, *Dreptul transporturilor, Partea generală*, Ed. LUMINA LEX, București, 2003, p. 251.

⁷ Gheorghe Piperea, *Dreptul transporturilor*. Editura ALL BECK, București, 2003, p. 75.

combina contractul de transport cu cel de comision sau cu cel de mandat. Regula rămâne, însă, contractul de expediție.

Reglementare juridică. **Cadrul legal ce guvernează contractul de expediție este format din două categorii de norme: dispoziții legale și norme standardizate pe cale convențională care au devenit în timp uzuri comerciale.**

Dispozițiile legale sunt: Capitolul II, intitulat „Despre comision”, art 405-412 din Codul Comercial; at. 413 Cod comercial; dispozițiile civile sau comerciale referitoare la mandat.

Clauzele comerciale standardizate sunt: Condițiile generale USER; Condițiile generale ale expediționarului F.I.A.T.A; Condițiile generale S.F.A.

Clauzele contractuale standardizate sunt aplicabile unui contract de expediție numai în măsura în care ele fac parte din conținutul acelui contract, în sensul că au fost încorporate în contract prin consimțământul părților respectivului contract.

Încheierea contractului de expediție de mărfuri. Părțile în contractul de expediție de mărfuri sunt *comitentul și expediționarul*. Comitentul, denumit și client sau ordonator, poate fi o persoană fizică sau juridică, care deține sau are un drept de dispoziție asupra mărfurilor ce urmează a fi transportate și este cel care plătește prețul transportului și al operațiunilor conexe acestuia. Expediționarul, denumit și „comisionar-expeditor” sau „casă de expediție”, este un comerciant autorizat pentru o astfel de activitate de Ministerul Transporturilor⁸, deci activitatea sa este desfășurată sub formă de „întreprindere”, în nume propriu și în scopul obținerii de profit. Operațiunea de expediție de mărfuri poate fi exercitată și ca activitate accesorie a căraușului, dar tendințele actuale, în special în țările dezvoltate este cea a separației dintre cele două activități: cea de transport - principală și cea de expediție – accesorie celei dintâi.

Condițiile de fond. Condițiile de fond pentru încheierea unui contract de expediție de mărfuri sunt condițiile generale de valabilitate ale oricărei convenții: capacitatea de a contracta, consimțământul valabil al părții care se obligă, un obiect determinat și o cauză licită.⁹ Dacă expediționarul este o persoană juridică, activitatea de expediție de mărfuri trebuie să facă parte din obiectul de activitatea a acestuia și trebuie să fie autorizată de Ministerul Transporturilor.

Note de specificitate în ceea ce privesc condițiile de fond nu sunt decât referitor la consimțământ, în sensul că, de regulă, contractul de expediție se încheie sub forma unor contracte tipizate, ce cuprind condițiile generale de afaceri impuse de expediționar, deci, avem de-a face cu un contract de adeziune, acordul de voință realizându-se prin simpla acceptare a condițiilor de către client.¹⁰ Comanda făcută de client este suficientă pentru perfectarea contractului.¹¹

Condițiile de formă. Contractul de expediție de mărfuri fiind un contract consensual, forma scrisă a contractului nu este cerută *ad validitatem* prin dispoziții legale exprese. Totuși, normele convenționale instituie cerința întocmirii unui înscris, datorită avantajelor de ordin probator pe care, incontestabil, le are un înscris.

⁸ Art. 22, O.G. nr. 19/1997 privind transporturile.

⁹ Art. 948 Cod civil.

¹⁰ Gheorghe Piperea, *Dreptul transporturilor*. Editura ALL BECK, București, 2003, p. 80.

¹¹ Condițiile generale USER prevăd că organizarea transportului se face în baza și în condițiile contractului de expediție și că se consideră contractul încheiat în momentul în care comanda clientului a început să fie executată de către expediționar, fără să mai fie nevoie de o declarație expresă din partea clientului, pentru că expediționarul se află, aidoma căraușului în stare permanentă de ofertă de a contracta. În acest sens este și art. 36 Cod comercial.

Potrivit art I (4) din Condițiile generale ale USER, comanda și acceptarea pot fi transmise prin poștă, fax sau pe cale electronică, adică în condiții echivalente unui înscris tradițional.¹²

Efectele contractului de expediție de mărfuri.

Obligațiile comitentului față de expediționar

Prin încheierea contractului de expediție, comitentul (clientul) își asumă o serie de obligații față de comisionar: Obligația comitentului de a-l pune pe expediționar în posesia mărfurilor. Comitentul trebuie să fie proprietar al mărfurilor transportate sau agent autorizat al proprietarului mărfurilor; Obligația comitentului de a preda expediționarului toate documentele necesare transportului, de a da instrucțiuni complete și de a garanta exactitatea și acuratețea datelor transmise expediționarului.¹³; Obligația comitentului de a plăti prețul serviciilor expediționarului. Acest preț este numit comision și se stabilește prin negocieri între părțile contractante sau, în unele situații este stabilit anterior de către expediționar, contractul de expediție având caracterul unui contract de adeziune; Obligația comitentului de a suporta spezele suportate de expediționar pentru îndeplinirea contractului. Așadar, clientul trebuie să suporte cheltuielile inițiale, dar și pe cele suplimentare efectuate de comisionar.

Răspunderea comitentului. În ceea ce privește plata comisionului, comisionarul (expediționarul) are un drept de retenție și de privilegiu asupra mărfii transportate. Condițiile generale de afaceri impun plata unor penalități de întârziere în aceste situații.¹⁴ De asemenea, se poate angaja răspunderea pentru deficiențele mărfurilor sau documentelor, în situația în care acestea au provocat prejudicii în executarea contractului de expediție.

Neexecutarea obligațiilor, în raporturile dintre comitent și expediționar, atrage răspunderea corelativă în condițiile din dreptul comun.¹⁵

Obligațiile expediționarului. Obligația cărașului în contractul de transport este o obligație de rezultat și anume aceea de a preda mărfurile destinatarului. Similară acestei obligații este și cea a expediționarului, care prin contractul de expediție, își asumă tot o obligație de rezultat, ci nu una de diligență: obligația că marfa va ajunge în condițiile cele mai bune la destinație. Deși la prima vedere obligația expediționarului pare mai mult una de diligență, decât una de rezultat, rațiunea pentru care comitentul (clientul) angajează un expediționar este nu numai aceea de a se degreva de o serie de formalități, ci în special de a avea certitudinea că încărcătura va ajunge la destinație în bune condiții.¹⁶

Pentru o prezentare care să evidențieze specificitatea obligațiilor expediționarului în contractul de expediție de mărfuri, doctrina¹⁷ deosebește: obligațiile expediționarului la data încheierii contractului, obligațiile în cursul executării contractului, obligațiile în situații neprevăzute.

¹² Octavian Căpățână, Gheorghe Stancu, *Dreptul transporturilor*, Partea generală, Ed. LUMINA LEX, București, 2003, p. 256.

¹³ Condițiile generale SFA, pct. 7.

¹⁴ Gheorghe Piperea, *Dreptul transporturilor*, Editura ALL BECK, București, 2003, p. 80.

¹⁵ Octavian Căpățână, Gheorghe Stancu, *Dreptul transporturilor*, Partea generală, Ed. LUMINA LEX, București, 2003, p. 260.

¹⁶ Octavian Căpățână, Gheorghe Stancu, *Dreptul transporturilor*, Partea generală, Ed. LUMINA LEX, București, 2003, p. 268.

¹⁷A se vedea opiniile autorilor: Octavian Căpățână, Gheorghe Stancu, Gheorghe Piperea, Roxana Munteanu, R.Rodiere și B. Mercadal.

Obligațiile expediționarului la data încheierii contractului. Expediționarul are încă de la încheierea contractului de expediție de marfă o serie de obligații față de clientul său:

1. Expediționarul trebuie să dispună de structurile, echipamentul și mijloacele necesare pentru a-și duce la îndeplinire însărcinarea ce și-a asumat-o.
2. Expediționarul trebuie să ofere clientului său consultanța necesară pentru organizarea transportului de mărfuri solicitat.
3. Expediționarul poate avea, de asemenea, obligația de a facilita clientului său încasarea contravalorii mărfii ce urmează să fie predată destinatarului.
4. Expediționarul poate avea, de asemenea, obligația de a efectua operațiunile de export și de import, în baza unui document cu regim special – „dispoziție de transport și vămuire”.¹⁸

În practică există uzanța unor certificate pe care expediționarul le pune la dispoziția clientului după preluarea mărfii în vederea organizării deplasării și care au prevăzute pe contra - pagină condițiile generale de expediere a mărfii. Aceste certificate sunt adevărate documente reprezentative ale mărfii ce urmează a fi transportată; ele făcând dovada punerii mărfurilor de către client la dispoziția expediționarului. Cu aceste certificate, clientul (expeditorul) poate solicita plata de la destinatar a mărfurilor ce urmează a fi transportate sau le poate tranzacționa.

Cele mai cunoscute certificate de acest tip sunt cele tipizate și codificate în sistemul FIATA: F.C.R. – Forwarding Agents Certificate of Receipt; F.C.T. - Forwarding Agents Certificate of Transport; F.B.L. - FIATA combined Bill of Lading; F.W.R. – FIATA Warehouse Receipt. Certificatul F.C.R. face dovada deplină că expediționarul a luat în posesie marfa individualizată ca atare în cuprinsul înscrisului și că a primit dispoziții irevocabile să o elibereze destinatarului. Acest certificat, însoțit de acreditiv, dă posibilitatea comitentului (vanzătorului) să încaseze contravaloarea mărfii de la banca abilitată în acest scop, înscrisul nefiind transmisibil. Certificatul F.C.T. face dovada că expediționarul a luat în primire marfa, individualizată în cuprinsul înscrisului. Acest tip de certificat nu indică persoana destinatarului, ci menționează că deplasarea mărfii se va executa în conformitate cu instrucțiunile date de comitent și înscrise pe contra - pagină. Certificatul F.C.T. este un titlu de valoare la ordin, așadar va circula prin gir; iar cel care va solicita predarea mărfurilor la destinație trebuie să se legitimeze printr-un șir neîntrerupt de giruri. Certificatul F.B.L. este un titlu de valoare negociabil, ce echivalează cu un conosament.¹⁹ Acest document este eliberat de expediționar în cazul unui transport multimodal. Certificatul F.W.R. este o recipisă de depozit. Înscrisul este eliberat de către expediționar dacă circumstanțele transportului îi impun să păstreze temporar încărcătura în depozitele sale.²⁰

Obligațiile expediționarului în cursul executării contractului.

¹⁸ Dispoziția de transport și vămuire este un document cu regim special ce conține datele necesare întocmirii scrisorii de trăsură internațională, documentul este dat expediționarului în trei exemplare, însoțite de două fotografii ale licenței de transport, precum și de toate documentele prevăzute în contractele externe. A se vedea în acest sens Gheorghe Piperea, *Dreptul transporturilor*. Editura ALL BECK, București, 2003, p. 83.

¹⁹ Conosamentul este un document eliberat de comandantul unei nave, în calitate de reprezentant al cărașului sau armatorului, prin care se recunoaște încărcarea pe navă a mărfurilor specificate în documentul respectiv, pentru ca, în schimbul unui preț numit navlu, să fie transportate la destinație și predate conform condițiilor precizate în acel document.

²⁰ Octavian Căpățână, Gheorghe Stancu, op. cit., p. 262-263; Gheorghe Piperea, op. cit., p. 82-83.

Cele mai semnificative obligații ale expediționarului ce rezultă din contractul de expediție de mărfuri, în cursul executării lui sunt:

1. Principala obligație a expediționarului este aceea de a organiza transportul, fără să efectueze, de regulă, el însuși deplasarea mărfurilor. Organizarea cât mai eficientă a deplasării, alegerea tipului de transport, a cărașului, cu respectarea instrucțiunilor primite de la client sunt numai câteva din activitățile ce dau conținutul organizării deplasării în cele mai bune condiții a deplasării mărfii.

2. Realizarea de către expediționar a activităților conexe organizării transportului. Este vorba de activități ca: depozitarea mărfurilor, declarațiile vamale, controlul mărfurilor, executarea dispozițiilor privind încasarea sumelor convenite comitentului, etc.

3. Expediționarul are, de asemenea, obligația de a lua toate măsurile necesare pentru a conserva exercițiul acțiunilor judiciare sau arbitrale împotriva terțelor persoane, evitând riscul unor eventuale decăderi. Astfel, expediționarul trebuie să asigure mijloacele de probă, efectuând constatări de fapt corespunzătoare, care să fie opozabile eventualilor depozitari, cărași, întreprinderi de transbordare sau altor prestatori de servicii, la care a recurs în executarea contractului de expediție.²¹

4. Expediționarul este ținut să valorifice contra terților drepturile bănești ale clientului de la care a primit însărcinarea. În acest sens, art. 406 Cod comercial prevede că poate să stea în justiție ca reclamant sau poate să cesioneze în favoarea comitentului și la cererea acestuia, acțiunile contra terților cu care a contractat.²²

5. O altă obligație a expediționarului rezultă din art. 407 alin. 1 Cod Comercial: „comisionarul (expediționarul) trebuie să țină deosebite între dănsese și chiar de ale sale proprii, lucrările diferiților comitenți, și să aibă în registrele sale partidă deosebită pentru fiecare operațiune.”

Aceste obligații ale expediționarului sunt cele considerate a fi semnificative, însă, pot exista și alte îndatoriri pe care și le asumă expediționarul în timpul transportului. Obligațiile expediționarului față de comitent durează până în momentul în care are loc eliberarea mărfurilor destinatarului final.

Obligațiile expediționarului în situații neprevăzute. În situația în care există riscul unui pericol care amenință marfa, obligația expediționarului este de a informa pe comitent (client) imediat pentru ca acesta să poată lua măsurile de prevenție necesare evitării aceluși pericol. În situația în care pericolul s-a produs, expediționarului îi revine obligația de a anunța pe comitent și de a lua măsurile necesare pentru a limita daunele posibile. Dacă expediționarul nu a încunoștiințat pe comitent de daunele produse sau de împrejurările ce au dus la crearea unui prejudiciu, atunci expediționarul va suporta paguba produsă, pentru că omisiunea de încunoștiințare constituie o culpă a sa. Mărfurile perisabile care nu au fost ridicate sau mărfurile neidentificate pot fi vândute de expediționar fără a fi necesară încunoștiințarea prealabilă a comitentului. De asemenea, produsele care nu pot fi eliberate la destinație din cauza adresei incomplete sau incorecte sau cele care nu sunt acceptate de destinatar, pot fi vândute sau returnate, la alegerea comitentului (clientului), numai după expirarea unui termen de 21 de zile de la încunoștiințarea scrisă, trimisă la adresa destinatarului, specificată de comitent.²³

²¹ Octavian Căpățână, Gheorghe Stancu, op. cit., p. 264.

²² Art. 406 Cod comercial prevede: „Comisionarul este direct obligat către persoana cu care a contractat, ca și cum afacerea ar fi fost a sa proprie. Comitentul nu are acțiune în contra persoanelor cu care a contractat comisionarul și nici aceste nu au vreo acțiune în contra comitentului”.

²³ Gheorghe Piperea, Dreptul transporturilor. Editura ALL BECK, București, 2003, p. 84.

Obligația de a asigura încărcătura. Expediționarul este obligat să asigure marfa transportată, dacă a primit în acest sens un ordin din partea comitentului (clientului său). Altfel spus,²⁴ „asigurarea încărcăturii luate în primire constituie pentru expediționar o obligație condiționată de un ordin corespunzător din partea clientului”.

Există legislații în care, această obligație incumbă expediționarului chiar și în cazul în care nu a primit un ordin în acest sens din partea comitentului, dar există uzanțe care revendică asemenea măsuri.

Executarea contractului de expedițiune pe socoteala expediționarului. Clientul (comitentul), în cazul neexecutării obligațiilor contractuale de către expediționar, poate opta pentru: rezoluțiunea sau rezilierea contractului, cu obținerea de despăgubiri sau executarea în natură, adică ajungerea intactă a mărfurilor la destinație pe socoteala expediționarului. De regulă, clientul dorește executarea în natură a obligațiilor, alternativa despăgubirilor având, de cele mai multe ori, un caracter subsidiar. Executarea obligațiilor pe seama expediționarului nu beneficiază de reglementări speciale; dar, în lipsa acestora, se apelează la normele dreptului comun, în acest caz la executarea obligațiilor pe cheltuiala debitorului: art. 1077 Cod civil sau la prevederile art. 68 Cod comercial²⁵. Art. 1077 Cod civil prevede că: „Nefiind îndeplinită obligația de *a face*, creditorul poate asemenea să fie autorizat de a o aduce el la îndeplinire, cu cheltuiala debitorului”. De asemenea, dreptul creditorului de a solicita executarea în natură rezultă din dispozițiile art. 1073 și art. 1100 Cod civil. Tot din aceste prevederi legale rezultă și caracterul subsidiar al despăgubirilor raportat la executarea în natură a obligațiilor. Obligația expediționarului este o obligație de *a face* potrivit art. 1075 Cod civil²⁶ și, dacă nu a fost executată la termen, se preschimbă în despăgubiri. Executarea în natură a obligației, chiar și în modalitatea indirectă a executării obligației pe socoteala debitorului în culpă, prin intermediul unei terțe persoane, este de interes pentru creditor. Clientul, creditor al expediționarului pentru obligația de aducere a mărfii intactă la destinație, are interesul să obțină executarea indirectă a acestei obligații, pe seama expediționarului.²⁷

Natura juridică. Înlocuirea debitorului recalcitrant sau pasiv printr-o terță persoană, ce va aduce la îndeplinire contractul, pe seama celui dintâi, este considerată ca o executare indirectă în natură a obligației de *a face*. Deși contractele *intuitu personae* nu pot fi executate indirect în natură, contractul de expediție de mărfuri, având un caracter limitat *intuitu personae*, prevederile art. 1077 Cod civil îi sunt aplicabile. În literatura de specialitate²⁸ se acordă o explicație nouă, o altă perspectivă asupra reglementărilor art. 1077 Cod civil în această problemă: ”Față de creditor, obligația va fi adusă la îndeplinire indubitabil în natură. Acesta obține exact prestația care îi era datorată prin contract, chiar dacă rezultatul este atins prin intermediul unei terțe persoane. Dimpotrivă, față de debitor ar fi totuși neconform realității să se vorbească în atare cazuri de o executare în natură. Aceasta, în fond, nu face decât să suporte cheltuielile aferente intervenției, în locul său, a terței persoane. Debitorul se limitează, cu alte cuvinte, să plătească o sumă de bani ce reprezintă echivalentul executării astfel realizate. De aici se deduce că procedura

²⁴ Octavian Căpățână, Gheorghe Stancu, op. cit., p. 266.

²⁵ Art. 68 Cod comercial, alin. 1 prevede: „Când cumpărătorul unui lucru mișcător nu-și îndeplinește obligațiunea sa, vânzătorul are facultatea sau a depune lucrul vândut la o casă acreditată de comerț pe socoteala și cheltuiala cumpărătorului, sau de a-l vinde.”

²⁶ „Orice obligație de a face sau de a nu face se schimbă în dezdăunări, în caz de neexecutare din partea debitorului”.

²⁷ Gheorghe Piperea, *Dreptul transporturilor*. Editura ALL BECK, București, 2003, p. 85.

²⁸ Octavian Căpățână, Gheorghe Stancu, op. cit., p. 309.

reglementată de art. 1077 nu poate fi calificată în mod exclusiv nici ca o executare în natură și nici ca una prin echivalent, prezentând o natură intermediară, între cele două”.

Condițiile executării obligației pe seama expediționarului (debitorului) pot fi generale și speciale.

Condiții generale. Pentru aplicarea dispozițiilor art 1077 Cod civil trebuie să fie îndeplinite, cumulativ, două condiții: să nu fie o prestație cu caracter *intuitu personae*;²⁹ instanța judecătorească să autorizeze prin hotărâre executarea de către creditor a obligației prin intermediul unei terțe persoane a obligației debitorului.

Condiții speciale. În contractul de expediție, comitentul (clientul) pierde posibilitatea de a se adresa unui terț pentru a efectua deplasarea mărfii, după ce a încredințat-o expediționarului, care a primit-o și totuși a rămas în pasivitate. În acest caz, încheierea unui contract subsidiar este exclusă, deoarece încărcătura nu mai poate fi remisă terțului, în locul debitorului inițial al obligației, care o deține și care refuză restituirea.

Efecte. Contractul inițial nefiind executat, creditorul, atunci când este posibilă înlocuirea, încheie cu terțul înlocuitor un contract subsidiar care să asigure realizarea operațiunii pe care debitorul inițial a înțeles s-o abandoneze sau să o neglijeze. Contractul inițial rămâne fără obiect; debitorul inițial este obligat la despăgubiri, fiind un contract neexecutat din vina lui.

Garanțiile expediționarului. Expediționarul are posibilitatea de a pretinde de la comitent (client) sume de bani, în avans, care să acopere cheltuielile ocazionate de transport și comisionul său, reprezentând creanța sa pentru operațiunile efectuate. De asemenea, există posibilitatea ca sumele să nu fie pretinse în avans și în această situație expediționarul se expune la un risc și anume acela de a nu-și primi comisionul. Așadar, există eventualitatea ca, în această situație, creanța sa să rămână nesatisfăcută.

În realitate, expediționarul beneficiază de garanții, ce au ca obiect marfa a cărei deplasare s-a angajat s-o organizeze: privilegiul expediționarului, numit în clauzele standard și gaj tacit; și dreptul de retenție asupra mărfurilor.

În legislația românească, nu există o reglementare specială referitoare la protejarea intereselor legitime ale expediționarului de a-și recupera sumele cheltuite în legătură cu transportul mărfurilor a căror deplasare s-a angajat s-o organizeze și nici a comisionului corespunzător prestațiilor efectuate.

Dar, ținând seama de similitudinile existente între raporturile comitent-comisionar (expediționar) și cele mandant-mandatar se apelează la articolele din Codul comercial ce reglementează mandatul. Așadar, regimul juridic este dat de reglementări legale sau de clauzele convenționale.

În acest sens, art. 405 alin 2 Cod comercial, prevede că:”între comitent și comisionar există aceleași drepturi și obligații ca între mandant și mandatar, cu deosebirile stabilite de articolele următoare.”

Art. 387 Cod comercial prevede că: mandatarul, pentru tot ce i se datorează din executarea mandatului său și chiar pentru retribuția sa, beneficiază de un privilegiu special ce poartă asupra bunurilor dobândite de el în executarea mandatului. Prin urmare, prin interpretare, rezultă că expediționarul beneficiază, la rândul său, de privilegiul prevăzut de art 387 Cod comercial.³⁰

²⁹ M.Planiol, G.Ripert și P. Esmein, op. cit. Vol. 7, nr. 782, p. 78.

³⁰ Art. 387, alin.1, C.Com. „Mandatarul, pentru tot ce i se datorește din executarea mandatului său și chiar pentru retribuțiunea sa, are un privilegiu special. Acest privilegiu se exercită asupra lucrurilor mandantului pe care mandatarul le deține pentru executarea mandatului, sau care se găsesc la

Privilegiul expediționarului este, însă, limitat la bunurile ce se află în curs de transport. De asemenea, el are și un drept de retenție asupra mărfurilor aflate la transport.

Posesia mărfurilor este exercitată de cărăuș pentru expediționar. Privilegiul expediționarului asupra prețului mărfurilor transportate există numai dacă însuși expediționarul a precedat la vânzarea mărfurilor, iar suma primită se află la dispoziția sa.

Clauzele convenționale standardizate au același conținut ca și reglementările legale. Astfel, art. 8 din *Condițiile generale USER* prevede că expediționarul „are, pentru toate creanțele sale actuale sau anterioare, rezultate din prestații executate pentru un client, un drept de gaj și de retenție asupra mărfurilor și oricăror altor valori aparținând acestuia, care se găsesc în posesia sa”. De asemenea, art. 21 din SFA, prevede: „orice mărfuri și documente referitoare la documente sunt supuse unei garanții particulare și generale pentru sumele datorate fie privitor la asemenea mărfuri, fie pentru orice sold particular or general sau alte sume datorate expediționarului de predător sau proprietar”.

Bunurile ce pot face obiect al garanțiilor. Potrivit art. 387 Cod comercial, obiectul material al garanțiilor îl pot forma „lucrurile mandantului, pe care mandatarul le deține pentru executarea mandatului”. Așadar, prima categorie de bunuri este cea aflată efectiv în posesia expediționarului. Totuși, art. 387 Cod comercial, recunoaște garanția expediționarului și în situația în care acesta nu se află în posesia efectivă a bunurilor, dar se află în „posesia legitimă a poliței de încărcare sau a scrisorii de cărat.” În acest caz, bunurile se află în posesia cărăușului care deține bunurile pentru expediționar.

O ultimă situație prevăzută de art. 387 alin. 4 Cod comercial extinde sfera obiectului material al garanțiilor expediționarului: „dacă lucrurile mandantului au fost vândute de către mandatar, privilegiul subzistă asupra prețului.” Prin urmare, garanția supraviețuiește ca efect al subrogației reale.³¹

Creanțele garantate sunt: remunerația datorată expediționarului, în schimbul serviciilor executate în favoarea clientului; cheltuielile efectuate de expediționar cu organizarea transportului: „tot ce se datorește din executarea mandatului” (art. 387 alin. 1 Cod comercial); „plățile și cheltuielile efectuate de expediționar” (art. 387 alin. 2 Cod comercial); daunele suferite de expediționar în executarea obligațiilor la care s-a angajat, sub condiția ca aceste creanțe să fie certe și exigibile și să nu fie contestate în justiție³²; dreptul de retenție pe care expediționarul îl are și prin care își poate valorifica retribuția ce rezultă din executarea contractului pe care l-a încheiat cu comitentul.

Privilegiul expediționarului. Problema care se pune în discuție în ceea ce privește creanța expediționarului, garantată cu privilegiu, este dacă aceasta va fi satisfăcută cu precădere sau nu, atunci când se pune problema concursului dintre creditorii comitentului (clientului). Potrivit art. 387 alin. 2 din Codul comercial, creanțele mandatarului „au precădere asupra oricăror alte creanțe contra mandantului și chiar contra vânzătorului ce revendică, cu toate că plățile și cheltuielile vor fi fost făcute înainte sau după ce lucrurile au intrat în posesiunea mandatarului”.

Privilegiul mandatarului, deci și al expediționarului în acest caz, nu primește întâietate atunci când intră în concurs cu creanțele de salarii datorate de către debitor (client) propriilor angajați și cu cheltuielile de judecată făcute de debitor (client) în interesul tuturor creditorilor.³³

dispozițiunea sa, în magazinele sale, sau în depozite publice, sau pentru care el poate proba prin posesiunea legitimă poliței de încărcare, sau a scrisorii de cărat, că i s-au expeditat.”

³¹ Octavian Căpățână, Gheorghe Stancu, op. cit., p. 272.

³² Octavian Căpățână, Gheorghe Stancu, op. cit., p. 273.

³³ Art. 1731 Cod civil.

În concursul dintre privilegiul vânzătorului care a predat cumpărătorului marfa, fără a primi prețul și expeditorul care a luat de la client (cumpărător) în baza contractului de expediție aceste mărfuri în vederea organizării transportului „câștigă” expediționarul.

Art. 387 alin. 3 Cod comercial prevede că expediționarul se bucură de un rang preferabil față de cel al vânzătorului neplătit sub rezerva bunei sale credințe. Dacă, însă, se dovedește că expediționarul a cunoscut existența datoriei clientului față de vânzătorul mărfii se va da prioritate privilegiului vânzătorului neplătit. În ceea ce privește raportul dintre privilegiul transportatorului/cărașului și cel al expeditorului, în legislația română, nu avem reglementări legale exprese. Ținând cont de faptul că transportatorul este cel care are posesia bunurilor transportate, tindem să afirmăm că „se află într-o poziție mai avantajoasă decât expediționarul”³⁴ și, deci, privilegiul său va avea întâietate. De asemenea, cărașul beneficiază și de un drept de retenție asupra mărfurilor. După predarea mărfurilor destinatarului, transportatorul și expediționarul au, în concursul dintre creditorii destinatarului, același rang.

Valorificarea privilegiului. Procedura de valorificare a privilegiului expediționarului presupune, în primă fază, o notificare adresată comitentului (clientului). Ea poate fi urmată de un proces și, în final, de vânzarea mărfurilor. Clientul poate face „opoziție”³⁵ la vânzarea silită a mărfurilor, opoziția fiind de fapt posibilitatea acordată de lege debitorului de a intenta proces expediționarului. Dacă nu s-ar fi făcut opoziție în termenul legal³⁶ sau dacă instanța a respins opoziția, art. 388 alin. 4 Cod comercial acordă expediționarului dreptul de a vinde încărcătura pe contul contractantului. Vânzarea este supusă art. 68 Cod comercial. Dacă prețul obținut este mai mic decât cheltuielile suportate de expediționar, expediționarul are dreptul să solicite de la clientul său suma restantă. În această ultimă situație, expediționarul este un simplu creditor chirografar.

Stingerea garanțiilor are loc în următoarele situații: plata sumelor datorate de către client expediționarului; pieirea lucrului încredințat expediționarului. Dacă marfa era asigurată, expediționarul, ca efect al privilegiului său, beneficiază de întâietate de plată asupra indemnizației plătite de asigurator; pierderea posesiei asupra mărfurilor, prin predarea acestora destinatarului; înscrierea în cont curent a creanței expediționarului. Prin înscrierea în cont curent, suma în cauză își pierde individualitatea și devine parte indivizibilă în totalul contului. Are loc noviația creanței expediționarului și ca urmare se stinge și privilegiul care o garantase.³⁷

Răspunderea expediționarului. Răspunderea expediționarului este diferită de răspunderea cărașului; expediționarul răspunzând față de comitent (client) pentru fapta proprie, dar și pentru căraș, deoarece el este cel care organizează transportul. Mai mult, expediționarul răspunde și pentru fapta persoanei care l-a substituit.

De asemenea, el va răspunde personal față de terții cu care a contractat în vederea organizării transportului. Expediționarului i se va aplica regimul de drept comun al răspunderii contractuale. În contractul de expediție, datfiind similitudinile pe care le prezintă cu mandatul fără reprezentare, în privința răspunderii se va apela la reglementările juridice ale acestuia (ale mandatului fără reprezentare).

³⁴ Octavian Căpățână, Gheorghe Stancu, op. cit., p. 276.

³⁵ Art. 388, alin. 2: „Mandantul va putea face opozițiune, citând pe mandatar înaintea judecății. Opozițiunea va trebui să fie notificată mandatarului în termen de trei zile de la primirea notificației de către mandant”.

³⁶ 10, 20 de zile sau după caz 2 luni.

³⁷ Octavian Căpățână, Gheorghe Stancu, op. cit., p. 281.

În acest context putem vorbi de: răspunderea expediționarului pentru fapta proprie și de răspunderea expediționarului pentru fapta altuia.

Răspunderea expediționarului pentru fapta proprie rezultă din regulile de drept comun. Astfel, se angajează răspundea expediționarului dacă: a săvârșit o faptă ilicită ; fapta a fost săvârșită cu vinovăție ; s-a produs un prejudiciu ; există un raport de cauzalitate între prejudiciul produs și fapta expediționarului³⁸.

Expediționarul răspunde nu numai pentru neîndeplinirea sau îndeplinirea defectuoasă a unor obligații ce rezultă din contractul de expediție, ci și pentru neîndeplinirea sarcinilor neprevăzute în mod expres în contractul de expediție, dar care decurg din activitatea de organizare a transportului. Baza legală pentru acest tip de răspundere se găsește în dreptul comun. În acest sens, art. 970 alin. 2 C. Civil prevede : „(convențiile obligă) numai la ceea ce este expres într-insele, dar la toate urmările ce echitatea, obiceiul sau legea dă obligației după natura sa”.

Vinovăția expediționarului poate rezulta din unele situații ca : nu a pus la dispoziția comitentului (clientului) informații complete ; a convenit prin contractul încheiat cu cărașul un tarif prea scump în raport cu puterea financiară a clientului său sau a ales un căraș insolubil și neasigurat ; nu s-a supus instrucțiunilor primite de la clientul său ; nu a îndeplinit formalitățile necesare pentru conservarea dreptului la acțiune al clientului său³⁹.

Dacă, însă, expediționarul nu a primit de la clientul său instrucțiuni suficiente sau a primit instrucțiuni greșite, răspunderea este împărțită între client și expediționar. Așadar, răspunderea expediționarului este atenuată dacă se dovedește culpa comună a părților în neexecutarea sau executarea defectuoasă a obligațiilor ce rezultă din contractul de expediție de mărfuri.

În ceea ce privește prejudiciul, acesta poate fi reparat prin daune compensatorii sau moratorii. Dacă părțile nu au stabilit altfel prin contract, repararea prejudiciului suferit de client prin daune compensatorii trebuie să fie o reparare integrală.

Repararea prejudiciului are în vedere daunele directe și previzibile. Pentru întârzierea în executarea obligațiilor contractuale, daunele moratorii se cumulează cu executarea efectivă de expediționar a însărcinării de a organiza deplasarea mărfurilor. Limitările răspunderii expediționarului privesc atât daunele compensatorii, cât și pe cele moratorii. În ceea ce privește drepturile compensatorii acestea sunt de regulă limitate prin convenție la o sumă pe kg sau pe colet ori expediție. Pentru celelalte pagube, responsabilitatea expediționarului se limitează la prețul transportului mărfii.

În privința clauzelor moratorii, răspunderea expediționarului este limitată, în cazul întârzierii livrării mărfurilor, la „prețul transportului mărfii”⁴⁰. Dar răspunderea expediționarului poate fi angajată și față de alți contractanți, în sensul că obligația de a organiza transportul include la rândul său încheierea de către expediționar, în numele clientului său, cu cărașul, a contractului de transport, asigurarea mărfurilor contra riscurilor, depozitarea, manipularea ei. Art. 406 alin. 2 C. Com. prevede, în acest sens : „comisionarul este direct obligat către persoana cu care a contractat, ca și cum afacerea ar fi fost a sa proprie”. Așadar, expediționarul își va asuma, dacă va încălca obligațiile ce decurg din transportul, asigurarea mărfurilor, etc., o răspundere proprie față de asigurator, transportor sau alți parteneri contractuali. Dar, expediționarul este în contractul de mai sus și un creditor al al acestor parteneri contractuali. Clientul expediționarului este, însă, cel

³⁸ Vali Niță Ileana, *Drept civil. Teoria generală a obligațiilor*, Ed. Universitaria, Craiova, 2004.

³⁹ Octavian Căpățână, Gheorghe Stancu, op. cit., p. 293.

⁴⁰ Art. IV, lit b, Condițiile generale USER

interesat să obțină repararea prejudiciului de la transportator, asigurator, depozitar și cum aceștia sunt terți față de contractul de expediție, expediționarul îi cesionează clientului acțiunile judiciare contra acestora, fără a fi exonerat de obligația conservării acestor acțiuni, pentru a nu prejudicia prin inacțiunea sa drepturile clientului său. Acesta este un mod prin care comitentul (clientul) dobândește legitimare procesuală activă.

Răspunderea expediționarului pentru fapta altor persoane nu trebuie confundată cu răspunderea civilă delictuală pentru altul, reglementată de art. 1000, alin. 3 C. civil.

Debitorul – expediționarul – așa cum s-a mai precizat trebuie să se comporte ca și cum afacerea ar fi a sa și trebuie să răspundă pentru toți cei ce-l substituie, chiar dacă ei sunt terți în raport cu contractul de expediție. Subcontractantul nu acționează decât pe contul debitorului și sub răspunderea acestuia. „Fundamentul acestei răspunderi rezidă, așa cum se admite în genere, în garanția datorată în mod normal creditorului contractual de către debitorul care face să acționeze, în locul său o terță persoană”⁴¹.

Un asemenea tip de răspundere poate apărea în situații ca: - expediționarul este responsabil față de client dacă obligațiile cărașului angajat de expediționar au fost neexecutate sau executate defectuos; - expediționarul și-a substituit un terț în executarea obligațiilor sale; va răspunde față de client (comitent) pentru daunele suferite de acesta (client) ca urmare a activității defectuoase a terțului ce l-a înlocuit.

Răspunderea (expediționarului) contractuală pentru altul are ca bază legală dispozițiile art. 1542 C. civil și în plan general, art. 1102 C. civil. Pentru a se angaja răspunderea expediționarului este necesar ca, contractul de expediție încheiat să nu aibă caracter *intuitu personae*, pentru că numai absența acestui caracter îi dă posibilitatea expediționarului să recurgă la un terț. Terțul implicat trebuie să acționeze ca un profesionist independent⁴², pentru că în cazul în care folosește un prepus al său, care acționează în baza unui contract de muncă, nu mai putem vorbi de un terț, atâta vreme cât persoana implicată face parte din „întreprinderea” expediționarului. De asemenea, terțul implicat nu trebuie să-i fi fost impus de client, ci trebuie să fie alegerea expediționarului pentru fapta terțului.

Terțul trebuie să nu-și fi îndeplinit obligația sau să și-o fi îndeplinit defectuos, așadar trebuie să se constate vinovăția terțului. Exonerarea de răspundere a terțului face ca expediționarul să nu mai răspundă față de clientul său pentru fapta acestuia. Dacă expediționarul îl despăgubește pe comitent (client) în temeiul răspunderii contractuale pentru altul, el se va putea întoarce cu acțiune în regres împotriva terțului⁴³ pentru care a răspuns.

Acțiunile împotriva expediționarului. Prima etapă în situația unor raporturi litigioase dintre comitent și expediționar este etapa amiabilă. Această etapă se desfășoară, spre deosebire de dreptul comun, în cadrul unei reclamații administrative. Următoarea etapă în cazul unui litigiu este etapa procesului propriu-zis. Procesul se va desfășura după regulile generale procedurale.

Reclamația administrativă este, de regulă, impusă în contractele de expediții prin clauze obligatorii. Ea reprezintă o procedură prealabilă de reglementare pe cale amiabilă a litigiului, acest caracter de procedură prealabilă fiind foarte important pentru că în caz contrar se încalcă principiul liberului acces la justiție și cauza respectivă este nulă.

În acest sens, Condițiile Generale USER⁴⁴ prevăd că reclamațiile împotriva expediționarului pot fi formulate în termen de 6 luni, termen ce începe să curgă din ziua

⁴¹ Octavian Căpățână, op. cit., p. 300.

⁴² Octavian Căpățână, op. cit., p. 301.

⁴³ Cărașului, depozitarului, etc.

⁴⁴ Art. 6 *Condițiile generale USER*.

eliberării mărfii la destinație și, dacă eliberarea nu a avut loc, din ziua încheierii contractului de expediție.

Tot în același sens, contractul tip Romtrans prevede că în scopul valorificării pretențiilor față de expediționar, clientul trebuie să formuleze o reclamație administrativă și s-o depună la Romtrans. Reclamația administrativă trebuie depusă „nu mai târziu de 30 de zile de la primirea (de la client) a documentelor din care să rezulte îndeplinirea mandatului de către Romtrans sau de la primirea deconturilor întocmite de acesta. De asemenea, la reclamații trebuiesc anexate documentele pe care clientul își bazează pretențiile”.

Etapa contencioasă. Dacă părțile nu și-au soluționat pe cale amiabilă litigiile, ele se pot adresa instanțelor judecătorești sau arbitrajului comercial, după cum prevede contractul de expediție. Dacă nu există o prevedere în acest sens în contract, părțile pot încheia ulterior o înțelegere, numită compromis. În raporturile directe între client și expediționar, calitatea procesuală cerută pentru valorificarea pretențiilor reciproce ale părților aparține personal fiecărei părți contractante. Dacă acțiunea va fi introdusă împotriva unui terț, de exemplu transportatorul încărcăturii, sau dacă acesta solicită, pe cale contencioasă, repararea prejudiciului suferit ca urmare a executării propriilor obligații, raporturile procesuale se leagă direct și exclusiv între terț și expediționar, ce a acționat în nume propriu. Expediționarul poate fi pârât sau reclamant în litigiul cu terțul contractant. De regulă, în practică, expediționarul își cesionează către client, la cererea acestuia, dreptul la acțiunea judiciară sau arbitrală împotriva terțului⁴⁵.

În prezent, activitatea de expediție de mărfuri este foarte răspândită, așa încât s-a conturat opinia că ea nu mai este un accesoriu al transportului de mărfuri, ci, dimpotrivă, îl înglobează în structura sa complexă.⁴⁶ În acest context, reglementarea activității de expediție de mărfuri este un imperativ ce trebuie realizat ținându-se seamă de specificul acestei activități, de amploarea cu care s-a dezvoltat și la noi și, nu în ultimul rând, de reglementările existente în sisteme legislative cu tradiție în acest sens și de alinierea la normele europene deja existente.

⁴⁵ G. Pipera, op. cit. pag. 93

⁴⁶ Attila Deak, *Câteva aspecte generale privind regimul juridic al activității de expediție de mărfuri în trafic intern și internațional*, Revista de drept comercial, Nr. 7-8, Ed. Lumina Lex, 2002, p. 260-268.