

## ANALIZA JURIDICĂ A CONTRACTULUI DE EXPEDIȚIE

**Iurie MIHALACHE**

*Catedra Drept al Antreprenoriatului*

Dans le droit national il n'y a pas de concept bien défini du contrat d'expédition. L'expédition est régie par le Code civil de la République de Moldova et le Règlement des services de transport et d'expédition. Comme d'autres contrats civils, le contrat d'expédition a une structure: les parties, l'objet, les prix, la durée, les droits, les obligations et la responsabilité des parties contractantes. Le contrat d'expédition ne doit pas être confondu avec le contrat de transport.

### Considerații prealabile

Activitatea de transport presupune nu doar deplasarea mărfurilor, ci și o serie de activități conexe, precum încărcarea, descărcarea, asigurarea, depozitarea, perfectarea documentelor etc. Fără îndoială, rolul principal și centrul acestor operațiuni îi revine transportului de mărfuri, dar, tocmai în scopul de a ajuta la efectuarea acestuia, a luat naștere *expediția* de mărfuri.

Scopul expediției este de „a ușura” sarcinile transportatorului în legătură cu procesul de transport, prin îndeplinirea lucrărilor de ambalare, încărcare, descărcare, depozitare, curățare etc. [1] Dar, înainte de a transporta marfa, clientul este în drept să aleagă cum să o facă. **Prima soluție** ar fi ca el să se adreseze unui transportator (companie de transport) cu care să încheie contract de transport de mărfuri. Transportatorul se va angaja la deplasarea mărfurilor, în timp ce toate operațiunile de expediție (încărcare, descărcare ș.a.) vor fi pe seama clientului. În unele cazuri, serviciile respective sunt îndeplinite nemijlocit de persoanele care înfăptuiesc transportarea, de exemplu, de *șoferi*. Pentru operațiunile de expediere aceștia au dreptul la o *plată suplimentară la salariu* [2]. **Cea de-a doua soluție** constă în încheierea a două contracte separate: un contract de expediție, cu un expeditor specializat (companie de expediție a mărfurilor) și un contract de transport, cu un transportator (companie de transport). Modalitatea respectivă este mai puțin eficientă, deoarece presupune timp și cheltuieli suplimentare. În fine, **cea de-a treia soluție**, și cea mai eficientă, constă în încheierea unui singur contract, numit *contract de prestare a serviciilor de transport și expediție*, pentru ca expeditorul să efectueze, în schimbul unei taxe, toate acțiunile ce țin de ambalarea, încărcarea mărfurilor, întocmirea documentelor, precum și transportarea propriu-zisă a mărfurilor de la punctul de pornire până la cel de destinație.

**Reglementarea.** La etapa actuală, contractul de expediție este reglementat în *Codul civil al Republicii Moldova* [3] (Capitolul VI „Expediția”, art.1075-1085) și în *Regulamentul prestării serviciilor de transport și expediție din 09.12.1999* [4]. În legislația R.S.S. Moldovenești de până la 1964 contractul de expediție nu a avut reglementare proprie, el fiind studiat ca parte componentă a contractului de transport de mărfuri și doar în privința transportului auto [5]. Contractul de expediție dobândește reglementare odată cu adoptarea Codului civil din 1964 [6], fiind reflectat în Capitolul 32, intitulat „Expediția”, art.398-401.

### 1. Noțiunea și caracterele juridice ale contractului de expediție

**Definiția legală** a contractului de expediție este dată la art.1075 alin.(1) din Codul civil, potrivit căruia prin *contractul de expediție* o parte (expeditor) se obligă, pe contul și în numele celeilalte părți (client) sau în nume propriu, să încheie un contract de transport și să efectueze actele necesare în vederea efectuării transportării, iar clientul se obligă să achite remunerația convenită (comision).

**Caracterele juridice.** Ca și în cazul altor contracte juridico-civile, contractul de expediție este *consensual, sinalagmatic, cu titlu oneros, comutativ, cu executare succesivă, public, intuitu personae*.

Caracterul **consensual** al contractului se exprimă prin faptul că expeditorul *se obligă* să efectueze actele necesare pentru pregătirea transportării, iar clientul *se obligă* să achite o remunerație pentru aceasta. Cuvântul „*se obligă*” indică la faptul că contractul este consensual, indiferent de tipul contractului. Nu are importanță în ce mod expeditorul se obligă să ofere clientului serviciile de expediție (cu propriile puteri ori numai să intermedieze prestarea lor); drepturile și obligațiile pentru expeditor iau naștere din momentul *semnării contractului de expediție*.

Până a semna contractul de expediție, părțile trebuie să convină asupra clauzelor lui esențiale. Acestea sunt două: *obiectul și mărimea remunerației*. Există și altă părere, potrivit căreia esențiale pentru contractul de expediție sunt condițiile ce țin de obiectul contractului și condițiile prevăzute în contract asupra cărora părțile au ajuns la un acord de voință [7]. Asupra faptului că mărimea remunerației reprezintă o clauză esențială indică modalitatea în care legiuitorul a formulat noțiunea contractului – „să achite remunerația **convenită**” (art.1075).

În literatura de specialitate autohtonă, profesorul *Oleg Efrim* susține că predarea/preluarea bunurilor a căror transportare urmează a fi organizată nu reprezintă o condiție necesară pentru încheierea contractului de expediție, acestea reprezentând executarea obligațiilor contractuale [8]. În așa mod, se accentuează ideea că în legislația națională contractul de expediție nu poate fi real, ci numai consensual. Dar poate fi întâlnită și opinia contrară, expusă de profesorul rus *N.Ostromov*, potrivit căruia dacă transportatorul își asumă în același timp și obligațiile de expeditor, contractul de expediție este un *contract real* [9].

Bineînțeles, nu suntem de acord cu opinia profesorului *N.Ostromov*, deoarece în Codul civil al Republicii Moldova practic toate contractele poartă caracter consensual, spre deosebire de legislația rusă, în care mai multe contracte sunt reale. În ce privește opinia profesorului *Oleg Efrim* că mărimea remunerației ar constitui condiție esențială pentru încheierea contractului de expediție, considerăm că este una discutabilă. Or, nu *mărimea* remunerației interesează cel mai mult, ci faptul existenței acesteia, fiindcă un contract de expediție cu titlu gratuit nu mai este contract de expediție, ci devine automat contract nenumit. Mărimea remunerației convenite de părți în contract nu influențează asupra valabilității contractului. Ea vizează interesul de afacere (profit) al expeditorului și clientului. Prin urmare, condiție esențială la încheierea contractului de expediție nu este mărimea remunerației, ci *prezența remunerației*. Deși legiuitorul nostru merge pe ideea potrivit căreia expeditorul efectuează el însuși transportul atâta timp cât în contract nu s-a prevăzut altfel (art.1082), Codul civil nu conține nici o normă care ar sugera că contractul de expediție este real.

Caracterul **sinalagmatic** presupune că drepturile și obligațiile părților din contractul de expediție sunt correlative, și anume: expeditorul se obligă, în schimbul remunerației pe care o primește de la client, să execute sau să organizeze executarea obligațiilor contractuale, iar clientul are dreptul să ceară serviciile respective, grație sumelor de bani pe care le achită.

Caracterul **oneros** al contractului de expediție rezultă chiar din definiția acestuia dată la art.1075 alin.(1) din Codul civil: „*expeditorul se obligă să încheie (...) și să efectueze (...)*”, iar „*clientul se obligă să achite remunerația convenită (comisionul)*”. Cu alte cuvinte, ambele părți la contract doresc să obțină un folos patrimonial din acțiunile pe care le realizează [10], și anume: *expeditorul* – să obțină banii (remunerația), iar *clientul* – să-i fie prestate în mod calitativ serviciile de expediție.

La fel, contractul de expediție este comutativ și cu executare succesivă. Caracterul **comutativ** al contractului se exprimă prin faptul că volumul de drepturi și obligații ale părților sunt cunoscute de la momentul încheierii contractului. Atât clientul, cât și expeditorul își cunosc cu exactitate ce au de făcut și care vor fi rezultatele acțiunilor prestate de ei. Contractul de expediție are o **executare succesivă**, adică cel puțin una din părți desfășoară acțiunile sale prin mai multe prestații succesive. Astfel, acțiunile expeditorului nu pot fi realizate imediat, ele durează în timp, fiind alcătuite din numeroase acte materiale și/sau juridice (căutarea unui transportator, încheierea unui contract de transport pe numele clientului, ambalarea, încărcarea, fixarea mărfurilor etc.). Deși achitarea remunerației de către client se face dintr-o singură dată, acest lucru nu schimbă însă caracterul succesiv al obligației din contractul de expediție.

În doctrină se duc discuții în privința caracterului **public** al contractului de expediție. În general, prin *contracte publice* înțelegem acele contracte în care persoana ce face oferta publică de a presta anumite servicii este obligată să încheie contract cu oricine își manifestă acceptul de a beneficia de aceste servicii. Potrivit opiniei profesorului *S.Stepanov*, contractul de expediție este un contract public în virtutea poziției de profesionist pe care o deține expeditorul, dar și a legăturii strânse pe care contractul de expediție o are cu contractul de transport (n.n. – *contractul de transport întotdeauna poartă caracter public*) [11]. Alți autori, dimpotrivă, sunt de părere că caracterul public nu are nimic în comun cu contractul de expediție.

În ce ne privește, considerăm că din legislația națională nu putem desprinde caracterul public al contractului de expediție. Atâta timp cât expediția nu va fi o activitate pur profesională, prestată în bază de licență, contractul de expediție nu va putea deveni contract public. Or, cum poate fi explicată în prezent situația în care oricine este în drept să desfășoare o activitate de expediție? Singura excepție o vedem în cazul *companiilor*

de transport și expediție, care desfășoară această activitate pe principii profesionale. În virtutea art.981 din Codul civil, ele sunt obligate să încheie contracte cu oricine manifestă interes în acest scop: „*persoana care face publică oferta de transport de persoane și bunuri (n.n. - oferta publică de expediție) este obligată să încheie un contract de transport (n.n. - contract de expediție), cu excepția cazurilor în care există un motiv serios de a refuza*”.

În principiu, contractul de expediție de mărfuri are caracter **intuitu personae**, deoarece expediționarul se bucură, de regulă, de încrederea clientului său [12]. Legea însă nu stipulează obligativitatea expeditorului de a presta personal serviciile, astfel încât expeditorul poate antrena în activitatea sa și terțe persoane, conservând răspunderea pentru acțiunile lor [13].

## 2. Părțile contractului de expediție

Părțile contractului de expediție sunt *expeditorul* și *clientul*. Din nefericire, în Codul civil lipsesc normele juridice ce ar stabili careva cerințe față de părțile contractului de expediție. În consecință, acest lucru și l-au asumat autorii în manualele juridice de specialitate, fiecare având punctul său de vedere.

**Expeditorul.** Expeditor este *întreprinzătorul* autorizat pentru o astfel de activitate. El își desfășoară activitatea sub formă de „întreprindere” (firmă specializată în expediție), în nume propriu și cu scopul obținerii de profit. Expeditor poate fi și *transportatorul*, dacă acesta, pe lângă activitatea de transport, se ocupă și cu cea de expediție. Faptul că transportatorul poate dobândi calitatea de expeditor se explică prin semnificația largă atribuită de legiuitor contractului de expediție [14]. În *sens larg*, operațiunea de expediție îmbină contractul de transport cu cel de expediție, pe când, în *sens restrâns*, expediția se limitează la acțiuni accesorii (încărcare, descărcare, ambalare, cântărire, supraveghere), fără efectuarea transportului.

La etapa actuală, majoritatea transportatorilor de mărfuri din Republica Moldova sunt în același timp și expeditori. De aceea, companiile naționale ce prestează servicii în domeniul transportului sunt în același timp și companii de expediție, fiind denumite „companii de transport și expediție”. Însă, în practica internațională se conturează o altă tendință, potrivit căreia *expeditorul nu trebuie să fie transportator*. Expeditorul trebuie să apere interesele clientului în raport cu transportatorul. Dacă expeditorul este în același timp și transportator sau, invers, dacă transportatorul este și expeditor, atunci interesele clientului nu mai pot fi protejate pe deplin.

În literatura autohtonă de specialitate se subliniază (*Oleg Efrim*) că „în calitate de expeditor pot figura persoanele care desfășoară activitate comercială (societățile comerciale, întreprinzătorii individuali și organizațiile necomerciale), ținând cont de capacitatea specială” [15]. Privim critic opinia respectivă și ne întrebăm: *cum pot figura în calitate de expeditori organizațiile necomerciale?*

Bineînțeles, din prevederile Codului civil rezultă că organizațiile necomerciale (fundațiile, instituțiile, asociațiile etc.) pot practica activitatea de întreprinzător, doar că într-o modalitate restrânsă, și anume: *organizația necomercială este în drept să desfășoare activitatea economică ce rezultă nemijlocit din scopul prevăzut în contract. Pentru practicarea activității economice care nu rezultă nemijlocit din scopul prevăzut în statut, organizațiile necomerciale pot fonda societăți comerciale și cooperative* (art.188 alin.(1) și (2)). Spre exemplu, o fundație își construiește sediul, motiv din care are nevoie de materiale de construcție. În acest scop, fundația este în drept să-și fondeze o societate comercială (un SRL, de exemplu), care s-ar ocupa cu producerea materialelor de construcție și cu transportarea lor la locul de construcție, pentru propriile necesități. Însă, activitatea de expediție, prin esență, presupune altceva, și anume: prestarea lucrărilor ajutoare procesului de transport, care sunt efectuate în folosul altcuiva în schimbul unei contraprestații, numite *comision*.

**Clientul.** Client poate fi persoana fizică sau persoana juridică care deține în proprietate, în locațiune sau în baza unui alt titlu mărfuri, dorește să efectueze transportarea lor și plătește prețul în schimbul serviciilor care i se prestează. Nu este necesar ca clientul să fie în același timp și întreprinzător [16].

În calitate de client poate fi un *întreprinzător* (întreprinzător individual (întreprindere individuală), societate comercială, întreprindere de stat și municipală, cooperativă) care dorește să își transporte mărfurile și are nevoie de ajutor în acest scop. Client poate fi și o *persoană ce nu are calitatea de întreprinzător* (consumatorii persoane fizice, societățile necomerciale – partide politice, organizații religioase, fundații etc.), care la fel doresc să transporte anumite mărfuri pentru necesități ce nu sunt legate de activitatea de întreprinzător. Dacă în calitate de clienți participă *consumatorii* persoane fizice, atunci raporturilor dintre expeditori și consumatori se vor aplica și dispozițiile *Legii nr.105-XV din 13.03.2003 privind protecția consumatorilor* [17].

Numărul clienților din contractul de expediție nu este atât de mare, deoarece nu este suficient ca persoana fizică ori persoana juridică să dispună de anumite bunuri pe care să dorească a le transporta; mai este necesar ca clientul să fie *cel care trimite* spre transportare bunurile ori *destinatar* al lor. Se are în vedere că dacă ar lipsi contractul de expediție, clientul oricum ar recurge la transportarea mărfurilor, în baza unui contract de transport, pe care l-ar încheia cu transportatorul [18]. În Comentariul Codului civil al Republicii Moldova, profesorul *Dorin Cimil* ajunge la o concluzie diferită de cea a autorilor ruși, și anume: consideră că „în calitate de *client* în contractul de expediție, pe lângă *destinatar* și persoana ce trimite spre transportare bunurile, poate figura însuși proprietarul mărfurilor, căraușul sau alte persoane interesele cărora sunt legate de transportare ca urmare a raporturilor contractuale cu primii” [19]. Cu alte cuvinte, autorul susține că în privința cercului de clienți nu sunt careva limite, oricine poate deveni client în contractul de expediție, *numai ca interesele lui să fie legate de transportare*.

Într-adevăr, am putea aduce contraargumente la cele expuse, numai că ele sunt ineficiente atâta timp cât Codul civil al Republicii Moldova nu stabilește cu exactitate cine poate deveni client și expeditor în contractul de expediție. Până atunci însă, vom continua să avem puncte de vedere diferite.

### 3. Obiectul contractului de expediție

Obiectul este cel care deosebește contractul de expediție de alte contracte. Toate serviciile pe care expeditorul le prestează clientului au la bază un singur scop – *efectuarea transportului de mărfuri* [20]. Obiectul contractului îl constituie *prestarea serviciilor de expediție*. Acestea sunt alcătuite din *servicii juridice* și *servicii materiale (faptice)*. Expeditorul poate acorda următoarele *servicii juridice*: a) încheierea din numele clientului sau din nume propriu a contractului (sau contractelor) de transport de mărfuri; b) primirea documentelor necesare pentru import sau export; c) îndeplinirea formalităților vamale; d) achitarea taxei de stat, impozitelor și altor cheltuieli care sunt pe seama clientului etc. Din categoria *serviciilor materiale (faptice)* fac parte: a) livrarea și recepționarea mărfurilor; b) verificarea cantității și calității mărfurilor; c) lucrările de încărcare-descărcare; d) depozitarea mărfurilor; e) informarea destinatarului despre sosirea la adresa sa a mărfurilor ș.a. [21].

În literatura juridică din Federația Rusă, profesorul *S.Morozov* menționează că orice serviciu prevăzut în contractul de expediție și legat de transportarea mărfurilor poate forma obiectul contractului de expediție. Expediția este inseparabilă de procesul de transport [22]. Același păreră o are alt autor rus, *I.Danilina*, susținând că obiectul contractului de expediție este alcătuit din ansamblul serviciilor prestate de către expeditor în legătură cu organizarea transportării mărfurilor [23]. În doctrina națională, profesorii *A.Bloșenco* și *O.Efrim* opinează că obiectul contractului de expediție reprezintă totalitatea actelor juridice și materiale pe care se obligă să le încheie/întreprindă expeditorul pentru a asigura efectuarea transportării mărfii [24]. În așa mod, după exemplul preluat de la profesorii ruși, la formularea obiectului contractului de expediție profesorii din Republica Moldova pun la bază două elemente: faptele juridice și faptele materiale.

### 4. Forma contractului de expediție

Contractul de expediție se încheie în scris. Codul civil nu stabilește ce clauze trebuie să conțină un contract de expediție. În schimb, acest lucru este reglementat prin *Regulamentul prestării serviciilor de transport și expediție din 09.12.1999*. Contractul trebuie să conțină clauze privind: denumirea și adresa părților, obiectul contractului, drepturile și obligațiile expeditorului, drepturile și obligațiile beneficiarului, plata pentru transport, răspunderea părților (art.14). Lista respectivă nu este una exhaustivă, pe motiv că în contract, la înțelegerea părților, pot fi incluse și alte condiții.

Regulamentul sus-menționat ridică mai multe semne de întrebare, deoarece prevederile acestuia vin în contradicție cu dispozițiile din Codul civil. Cu toate acestea, în practică, dispozițiile Regulamentului continuă să fie aplicate, dar numai la încheierea *contractelor de transport și expediție*, adică în situația în care transportatorul este în același timp și expeditor sau, invers, când expeditorul preia asupra sa și obligațiile de transportator. Modelul contractului de transport și expediție de la Anexa nr.1 a Regulamentului poartă caracter *recomandativ*, adică părțile pot alcătui și alte modele, la libera alegere.

În măsura în care este necesar pentru executarea obligațiilor contractuale, clientul va trebui să elibereze expeditorului și o *procură* (art.1075 alin.(2) din Codul civil). Faptul că legea cere și eliberarea unei procuri explică construcția juridică diferită pe care o poate lua contractul de expediție. În cazul dat, este vorba despre *contractul de mandat* care se încorporează în contractul de expediție. Primind procura, expeditorul dobân-

dește în același timp și rolul de mandatar al clientului său, fiind nevoit să acționeze în numele și pe contul clientului. Cu alte cuvinte, expeditorul se angajează la o subordonare totală față de clientul său.

Contractul de expediție urmează a fi încheiat în scris și atunci când obligațiile expeditorului sunt preluate de către transportator, în temeiul art.1075 alin.(4) din Codul civil. În situația dată, contractul de transport va încorpora contractul de expediție, iar transportatorul va fi în același timp și expeditor. Nerespectarea formei scrise a contractului de expediție nu atrage nulitatea contractului, doar că părțile vor trebui să prezinte alte mijloace de probă, cum ar fi certificate, bonuri de plată, alte documente, pentru a dovedi încheierea contractului în formă verbală. Singura excepție în acest sens o constituie *proba cu martori*, care nu se admite (art.211 alin.(1) din Codul civil). O dovadă poate servi însuși faptul executării contractului de către expeditor, în întregime sau parțial.

### 5. Prețul în contractul de expediție

Contractul de expediție este un contract **strict oneros**. Caracterul gratuit al contractului de expediție devine inacceptabil, deoarece expediția cu titlu gratuit nu mai este contract de expediție, ci devine un altfel de contract, nereglementat de Codul civil (*contract nenumit*). Codul civil denumește prețul din contractul de transport - **comision** (art.1075). Sub acest aspect, ar putea apărea o confuzie în legătură cu comisionul achitat de către comitent comisionarului în baza contractului de comision (art.1062 alin.(1) din Codul civil). Însă, confuzia dată, chiar dacă există, este una justificată. Or, contractul de expediție are cele mai multe asemănări cu contractul de comision, de aceea multe trăsături din reglementarea contractului de expediție au fost preluate anume de la contractul de comision.

Prețul contractului de expediție constituie, așadar, remunerația sau plata care i se cuvine expeditorului. Ea se stabilește prin acordul părților. La stabilirea quantumului remunerației, unii expeditori utilizează sistemul de plată bazat pe tarife, însă acest lucru se întâmplă mai rar, deoarece legea nu obligă expeditorii să aplice sistemul respectiv. Remunerația care se achită expeditorului trebuie deosebită de compensarea cheltuielilor suportate de acesta în legătură cu executarea obligațiilor de expediție, și anume: de achitarea taxelor de stat, a plăților pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor, a taxelor pentru depozitare ș.a. [25]. Aceste cheltuieli se restituie expeditorului separat de remunerația care i se cuvine. Confirmarea cheltuielilor se va face prin bonuri de plată, contracte, facturi de plată, rapoarte de expertiză, acte de evaluare a costului prejudiciilor sau prin alte documente de acest fel.

Codul civil stabilește că *remunerația, conform contractului de expediție, este exigibilă în momentul în care expeditorul a predat transportatorului bunul* (art.1085). Această normă confirmă că obligația expeditorului este o obligație de rezultat [26]. Deși legea nu prevede, considerăm că dacă expeditorul nu-și onorează obligațiile sale pe deplin, respectiv și clientul este în drept să refuze de a achita suma deplină a remunerației stabilite în contract. Însă, norma nu trebuie înțeleasă greșit, precum că dacă expeditorul nu a predat transportatorului bunul, lui i se poate refuza plata întregii remunerații. O asemenea interpretare este eronată. Înțelesul corect al normei este că dreptul expeditorului de a cere remunerația începe după ce obligația contractuală a fost executată, adică din momentul predării bunului către transportator, iar dacă predarea nu a avut loc, din diferite motive [27], atunci expeditorului i se va plăti remunerația proporțional lucrului efectuat de el, chiar dacă scopul final al contractului a rămas nerealizat (*adică, transportul bunului nu a avut loc*).

### 6. Încheierea contractului de expediție

Codul civil al Republicii Moldova (Capitolul XVI *Expediția*) nu conține careva prevederi speciale în legătură cu încheierea contractului de expediție. Singura normă cu referire la încheierea contractului o găsim la art.1075 alin.(2) din Codul civil, potrivit căreia contractul de expediție se încheie în scris, iar clientul urmează să elibereze expeditorului procură dacă aceasta este necesară pentru executarea obligațiilor contractuale.

În lipsa normelor speciale care ar fi consacrate încheierii contractului de expediție, procedura încheierii acestuia se face conform dispozițiilor generale din Codul civil cu privire la încheierea contractului (Titlul II Capitolul II). Potrivit art.679 din Codul civil, contractul se consideră încheiat dacă părțile au ajuns la un acord privind toate clauzele lui esențiale. Clauzele esențiale stabilite de lege pentru contractul de expediție sunt cele cu privire la *obiect și remunerație* (art.1075 alin.(1) din Codul civil). În afară de acestea, expeditorul și clientul pot stabili în contract și alte clauze, care la fel vor fi obligatorii, deoarece, potrivit art.679 alin.(2) din Codul civil, *sunt esențiale și clauzele asupra cărora, la cererea uneia dintre părți, trebuie realizat un acord*.

Fără a veni în contradicție cu cele menționate deja în legătură cu remunerația, ca condiție esențială a contractului de expediție, subliniem că contractul va fi valabil încheiat chiar și atunci când în el *nu este prezentă remunerația*. Vom încerca să dovedim acest lucru. Astfel, cele mai multe asemănări contractul de expediție le are cu contractele de mandat și de comision. Reieșind din aceasta, la art.1075 alin.(3) din Codul civil legiuitorul a prevăzut că *raporturilor din contractul de expediție li se aplică în modul corespunzător dispozițiile referitoare la mandat*.

La capitolul din Codul civil consacrat mandatului (Capitolul XIII) se menționează că, în cazul mandatului oneros, mandantul este obligat să plătească mandatarului remunerația stabilită prin contract, în baza legii, *prin uzanțe sau în dependență de valoarea serviciilor acordate* (art.1033 alin.(3)). Prevederi similare găsim și la contractul de comision (Capitolul XV): comitentul este obligat să acorde comisionarului remunerația stabilită de contract sau *de uzanțe* (art.1063 alin.(1) din Codul civil).

Observăm că ori de câte ori în contract nu este stabilită remunerația mandatarului și a comisionarului, aceasta oricum va fi prezentă și se va plăti potrivit **uzanțelor**, adică practicii deja cunoscute în domeniul prestării actelor de felul dat (*obișnuințelor*). Această regulă se raportează și la contractul de expediție. Dacă în contractul de expediție nu a fost stipulată clauza cu privire la remunerație, atunci se va apela la regula susmenționată, preluată de la mandat și comision, iar expeditorului i se va achita o remunerație egală cu cea care se plătește și altor expeditori, în condiții similare, pentru prestarea unor servicii de expediție asemănătoare.

La încheierea contractului de expediție, în contract părțile trebuie să prevadă cu precizie ce fel de contract încheie și care este volumul imputernicirilor pe care clientul i le acordă expeditorului. Or, după executarea contractului, sunt frecvente cazurile când clientul refuză achitarea integrală a prețului, motivând că în realitate nu a avut în vedere un contract de transport, ci un contract de expediție, sau invers. Cu alte cuvinte, la momentul încheierii contractului se creează o **eroare** (*sau chiar dol, când una din părți încearcă să tragă anumite foloase din aceasta*) asupra obiectului contractului. Ca exemplu, aducem o decizie de speță din practica Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova.

**Practica judiciară a Curții Supreme de Justiție.** Astfel, între „CC” și „MM” a fost încheiat contractul de transport și expediție pentru un termen de un an. Potrivit contractului, „CC” s-a obligat să transporte din Germania (or.Hamburg) în Republica Moldova (mun.Chișinău) marfă primită în baza comenzilor. Transportatorul putea efectua transportarea cu vehicule proprii sau cu vehicule atrase din altă parte. La rândul său, „CC” a încheiat un contract de transport unitar al mărfii cu transportatorul SRL „Exim-Trans”, prin care ultimul s-a obligat să transporte marfa, primindu-o din Germania (14 tone de electrocasnice). În acest scop, ambele părți au semnat și au ștampilat contractul-comandă de transport nr.0213, pe ruta or.Hamburg - mun.Chișinău.

La locul încărcării mărfii, în or.Hamburg, au fost perfectate actele necesare (CMR-ul, Carnet-Tirul, eliberat Invois-ul). Șoferul a semnat primirea mărfii spre transportare, fapt confirmat documental, și a plecat cu marfa. Peste câteva zile s-a constatat că încărcătura așa și nu a ajuns în țară. Vehiculul a fost descoperit de organele de poliție în or.Berlin din Germania, dar fără marfă și șofer, acesta fiind dispărut.

Fiind răspunzător față de firma „MM”, reclamantul a fost nevoit să o despăgubească pentru încărcătura pierdută, transferând în contul acesteia 75.298 dolari SUA, sumă pe care în instanța de judecată o cere, pe calea acțiunii de regres, de la pârât. Pârâtul însă susține că contractul-comandă de transport pe ruta or.Hamburg - mun.Chișinău a fost încheiat în baza unei erori considerabile cu privire la natura actului juridic, el neavând intenția de a transporta încărcătura indicată în această comandă de transport. Atunci când a încheiat contractul, el a avut în vedere contractul de expediție, prin care s-a angajat să găsească un transportator cu care să încheie, pe contul clientului, un contract de transport al mărfurilor (electrocasnice) pe ruta or.Hamburg - mun.Chișinău. În opinia pârâtului, relațiile dintre el și „CC” sunt reglementate de Capitolul XVI din Codul civil, intitulat „Expediția”, art.1075-1085, el angajându-se să presteze servicii de expediție, dar nu de transport.

*Curtea Supremă de Justiție* susține că sunt declarative afirmațiile pârâtului precum că s-a obligat doar să găsească un transportator pentru „CC” și să încheie contract de transport cu acesta, pe contul „CC”. Probe pertinente în acest sens nu au fost prezentate. Este greșită și concluzia instanțelor judecătorești inferioare, precum că între „CC” și „Exim-Trans” existau raporturi juridice de expediție. Or, faptul că „Exim-Trans” și-a asumat obligația de transportare a mărfii (electrocasnice) pe ruta or.Hamburg - mun.Chișinău rezultă atât din contractul-comandă de transport semnat și ștampilat de ambele părți, cât și din alte probe anexate la dosar.

În concluzie, *Curtea Supremă de Justiție* se pronunță că instanțele de fond și de apel au calificat greșit statutul pârâtului și în mod ilegal l-au eliberat de răspundere, atribuindu-i eronat calitatea de expeditor, în locul celei de transportator. Or, actele cauzei atestă că SRL „Exim-Trans” și-a manifestat atitudinea neglijentă la executarea obligațiilor sale contractuale, pe risc propriu a încredințat executarea comenzii reclamantului unei alte companii de transport, necunoscute, la care în mod unilateral a transferat dreptul de a îndeplini funcțiile sale. *Colegiul economic* conchide că, în temeiul art.1025 din Codul civil, SRL „Exim-Trans” îl va despăgubi pe reclamant la suma de 75.298 dolari SUA, în lei moldovenești, conform cursului valutar stabilit de BNM la data executării hotărârii judecătorești. De la pârât s-a încasat și taxa de stat în mărime de 54.273 lei [28].

### 7. Conținutul contractului de expediție

Prin conținutul contractului de expediție se înțelege drepturile și obligațiile părților, acestea fiind reglementate în Capitolul XVI *Expediția* din Codul civil al Republicii Moldova. În contractul de expediție pot fi stabilite și alte obligații, care nu reies din normele Codului civil, dar asupra cărora expeditorul și clientul au ajuns la un acord de voință (*clauze esențiale*).

**Obligația clientului de a oferi expeditorului informațiile cu privire la mărfuri.** În sens larg, se are în vedere obligația clientului de a prezenta expeditorului *tot necesarul* pentru executarea obligațiilor [29]. Informațiile trebuie aduse la cunoștința expeditorului nu verbal, ci însoțite de documente, care atestă exactitatea informațiilor. Pentru expeditor, aceste informații sunt necesare îndeplinirii formalităților legate de transport, cum sunt: expertiza de calitate, controlul sanitar, controlul veterinar, procedura vamală și altele [30]. Dacă mărfurile transportate sunt *periculoase*, clientul trebuie să atragă atenția expeditorului la acest lucru și, mai mult decât atât, să vină cu măsuri de precauție. Pentru mărfurile care necesită *ambalaj*, clientul este obligat să le ambaleze în așa fel, încât să corespundă cerințelor transportului. La fel și pentru mărfurile *ușor alterabile*, care necesită condiții speciale de transportare. În privința mărfurilor care trebuie *numărate, cântărite, măsurate*, aceste acțiuni urmează să fie efectuate cât mai reușit. Dacă mărfurile necesită a fi *marcate prin semne* sau cu *etichete*, ele trebuie aplicate în așa mod, încât să fie lizibile pe tot parcursul transportului și până la predarea lor destinatarului.

Dacă clientul nu și-a onorat obligația sa de informare a expeditorului asupra mărfurilor periculoase, atunci expeditorul, imediat ce află despre aceasta, potrivit art.1077 alin.(3) din Codul civil, este în drept să descarce mărfurile, să le distrugă ori să le facă inofensive oricând, oriunde și fără plata vreunei despăgubiri față de client.

**Obligația clientului de a achita expeditorului remunerație pentru serviciile prestate.** Contractul de expediție este cu *titlu oneros*. Expeditorul va presta serviciile de expediție, iar clientul va trebui să plătească expeditorului o remunerație, în mărimea convenită prin contract, dar și să-i restituie cheltuielile suportate în legătură cu expediția. *Remunerația se achită expeditorului numai după ce acesta a predat bunul către transportator* (art.1085 din Codul civil). În cazul în care transportarea mărfurilor este efectuată de expeditor cu forțele proprii, plata remunerației pentru serviciile de expediție urmează a fi făcută în momentul când marfa e gata de transportare” [31]. Expeditorul va avea drepturi și obligații de căraș (art.1082 alin.(2) din Codul civil) și acestor raporturi li se vor aplica dispozițiile cu privire la transport din Codul civil (Capitolul XII *Transportul*, Secțiunea 1), printre care și norma potrivit căreia taxa de transport se plătește *până la transportarea încărcăturii*, dacă legea sau contractul nu prevede altfel (art.985 alin.(2)).

**Clientul este obligat să elibereze o procură**, dacă aceasta este necesară pentru îndeplinirea obligațiilor contractuale (art.1075 din Codul civil) [32]. *Procura* este un înscris prin care se atestă împuternicirile conferite de către reprezentat unuia sau mai multor reprezentanți (art.252 alin.(1)). Ea se întocmește în formă scrisă. În mod obligatoriu, în procură trebuie indicată data întocmirii, altfel procura se declară nulă (art.254 alin.(2)).

O trăsătură specifică procurii este că persoana care a eliberat procura o poate anula în orice moment, iar persoana căreia îi este eliberată procura la fel poate renunța la ea în orice moment. Orice clauză contrară este nulă (art.255 alin.(2)). Procura se eliberează pe un termen de cel mult 3 ani (art.254 alin.(1)) și este întotdeauna un act juridic unilateral. *Unilateral* înseamnă actul juridic care reprezintă manifestarea voinței unei singure părți (art.196 alin.(1)) [33], cum ar fi eliberarea procurii, testamentul, acceptarea moștenirii, renunțarea la moștenire, promisiunea publică de recompensă etc. Așadar, actul juridic unilateral cuprinde o singură voință, voința celui care emite actul (*celui ce eliberează procura*), spre deosebire de contracte, care sunt acte juridice bilaterale, fiindcă pentru încheierea lor este necesar *acordul de voință a două părți*. Fără acordul de voință dintre două părți nu poate lua naștere un contract.

Deseori, în mod greșit se spune că procura este un contract de mandat. Confuzia dată nu trebuie să existe; or, procura este act juridic unilateral, pe când contractul de mandat este un act juridic bilateral, chiar și atunci când contractul de mandat este cu titlu gratuit. Mai corect: atât procura, cât și contractul de mandat sunt forme ale reprezentării juridice. Cu toate acestea, între procură și mandat tangențe există, în primul rând prin faptul că reprezentantul încheie actele juridice *din numele și pe contul* celui care l-a împuternicit. Potrivit art.1075 alin.(3) din Codul civil, *raporturilor din contractul de expediție se aplică în modul corespunzător dispozițiile referitoare la mandat, dacă prevederile legii nu dispun altfel.*

**Obligația expeditorului de asigurare a mărfurilor.** De fapt, am putea vorbi despre obligația clientului de a asigura mărfurile, deoarece din art.1079 din Codul civil se deduce regula generală că *expeditorul nu este obligat să asigure mărfurile* [34]. Ca excepție, el o poate face, dar numai atunci când a primit o indicație specială în acest sens de la client. În ce privește compania de asigurări la care urmează a se face asigurarea, expeditorul o va alege singur, după reguli obișnuite.

**Obligația de diligență a expeditorului** (art.1076 din Codul civil). Expeditorul trebuie să depună toate cunoștințele pe care le posedă și întreaga pricepere ce o are, pentru ca activitatea de expediție să deruleze cu bine. Prin *diligența* expeditorului se înțelege *abilitatea, iscusința și profesionalismul* din partea sa.

Chiar și în acest caz, expediția rămâne o *obligație de rezultat*, dar nu una de prudență și diligență. Expeditorului i se achită remunerația pentru rezultatele muncii efectuate, spre exemplu: mărfurile au fost încărcate în vehicul; a fost găsit un transportator cu care s-a încheiat contract de transport în numele clientului, a fost pregătit setul de documente pentru transport etc. Toate aceste *obligații-rezultate*, pentru care expeditorului i se achită remunerație, sunt prevăzute în contract.

**Dreptul expeditorului de a efectua transportul cu forțele proprii** (art.1082 Cod civil). Regula generală constă în faptul că expeditorul este autorizat să execute el însuși transportul. Ca excepție, dacă în contract a fost prevăzut astfel, atribuțiile expeditorului se pot limita doar la expediție, fără a cuprinde transportul. În măsura în care expeditorul întrunește și calitatea de transportator, atunci raportul nou-creat va fi unul de **expediție-transport**, fiindu-i aplicabile atât prevederile din Codul civil cu privire la expediție (Capitolul XVI *Expediția*), cât și cele cu privire la transport (Capitolul XII *Transportul*). Concluzia respectivă o desprindem de la art.1082 alin.(2) din Codul civil, potrivit căruia atunci când expeditorul efectuează transportul cu forțele proprii, *el va avea în același timp drepturi și obligații de căraș*. În afară de drepturile și obligațiile menționate, clientul și expeditorul au și altele, care, deși nu reies nemijlocit din Capitolul XVI al Codului civil, sunt preluate de la contractele de transport (Capitolul XII *Transportul*), de mandat (Capitolul XIII *Mandatul*) și de comision (Capitolul XV *Comisionul*), cu care contractul de expediție are cele mai strânse legături.

### 8. Răspunderea în contractul de expediție

Neexecutarea sau executarea necorespunzătoare de către părți a obligațiilor asumate prin contractul de expediție atrage după sine *răspunderea juridică civilă*. Atât pentru expeditor, cât și pentru client, răspunderea pentru nerespectarea obligațiilor contractuale se face în mărimea deplină a prejudiciului rezultat. Deoarece în Capitolul XVI *Expediția* din Codul civil se conțin puține reglementări cu referire la răspunderea părților din contractul de expediție, *în mod subsidiar* se vor aplica, după caz, normele de la contractul de mandat (Capitolul XIII), contractul de comision (Capitolul XV) și contractul de transport (Capitolul XII).

Răspunderea poate fi angajată dacă sunt întrunite cele patru condiții general recunoscute: *prejudiciul*, alcătuit din prejudiciul real suportat, iar uneori și venitul ratat; *fapta ilicită*, exprimată prin neexecutarea, executarea necorespunzătoare sau cu întârziere a obligațiilor contractuale; *legătura de cauzalitate* dintre prejudiciul și fapta ilicită; *vinovăția* celui care a provocat prejudiciul. Regula stabilită de Codul civil este că expeditorul răspunde pentru nerespectarea obligațiilor ce decurg din contractul de expediție doar în cazul vinovăției proprii sau a ajutoarelor sale. Dacă prejudiciul a fost cauzat de expeditor intenționat sau din culpă gravă, Codul civil stabilește că el nu poate invoca regulile ce exclud răspunderea sa, o restrâng sau care inversează sarcina probațiunii (art.1083 alin.(1)). În doctrină poate fi întâlnită și opinia contrară, potrivit căreia la baza angajării răspunderii pentru nerespectarea obligațiilor din contractul de expediție se află nu vinovăția, ci riscul de întreprinzător (*riscul de afacere*). Or, expeditorul poate și să nu fie vinovat de deteriorarea mărfurilor în timpul expediției, dar, în virtutea activității profesionale pe care o desfășoară, va fi obligat să achite despăgubiri clientului.

În funcție de felul obligației rămase nerespectate, răspunderea în baza contractului de expediție se poate face prin plata unei *penalități* sau prin *repararea prejudiciilor*. De exemplu, având scopul de a evita pe viitor



întârzierea în achitarea remunerației față de expeditor, în contractul de expediție poate fi inserată clauza privind răspunderea clientului, luând forma unei penalități pentru fiecare zi de întârziere. Însă, dacă în timpul încărcării mărfii expeditorul provoacă deteriorarea acesteia, el va fi ținut să restituie clientului prețul cu care marfa s-a depreciat sau, dacă ea nu mai poate fi întrebuințată potrivit scopului inițial, va întoarce costul întregului lot de mărfuri.

Este posibilă și situația ca expeditorul să se pună garant față de un terț, garantând faptul că cărașul își va onora obligațiile asumate prin contractul de transport. Astfel, după A. Bloșenco, „în cazurile în care, potrivit contractului, expeditorul garantează executarea obligațiilor de către căraș, el va răspunde și pentru prejudiciul cauzat prin fapta acestuia” [35]. De fapt, ideea respectivă a fost preluată din doctrina rusă, deoarece Codul civil al Republicii Moldova, în Capitolul XVI *Expediția*, nu face referire la situația când expeditorul ar garanta cumva executarea obligațiilor pentru căraș [36].

În literatura de specialitate această garanție este numită *del credere*. Ea se reduce la o simplă prevedere din contractul de comision, în temeiul căreia comisionarul preia asupra sa acel risc, care în mod normal ar trebui să revină comitentului [37]. Raportată la contractul de expediție, *del credere* reprezintă un serviciu suplimentar prestat de către expeditor, prin care el garantează pe terț, în schimbul unei remunerații speciale, numite *provizion*, că clientul său va executa normal obligațiile din transport. Atât clauza *del credere*, cât și *provizionul*, se stabilesc în contractul de expediție.

La rândul său, clientul răspunde pentru prejudiciile aduse expeditorului prin nerespectarea obligațiilor stabilite prin lege și contract. Astfel, cărașul este răspunzător dacă: nu transmite expeditorului documentele cu privire la marfă; nu l-a informat pe client despre natura periculoasă a mărfurilor și asupra necesității de a lua măsuri de precauție în timpul transportului; nu a ambalat corespunzător mărfurile (art.1077 alin.(1)-(4)); a provocat acțiuni de prejudiciere a mărfurilor prin alterare, evaporare, deteriorare, distrugere sau în alt mod.

În practică, se poate întâmpla că clientul este vinovat de unele lipsuri și defecte ale mărfurilor. Dacă expeditorul constată că mărfurile primite de la client pentru expediție prezintă careva defecte sau lipsuri, legea cere ca el să reacționeze imediat, înaintând obiecții în scris față de client în legătură cu calitatea mărfurilor pe care le-a primit. Dacă expeditorul nu formulează obiecțiile sale față de client, *clientul va fi liberat de răspundere* (art.1077 alin.(6) din Codul civil). Spre regret, Codul civil nu indică termenul în care aceste obiecții trebuie înaintate.

### Concluzii

Generalizând cele expuse, ajungem la concluzia că normele cu privire la expediție din Codul civil (Capitolul XVI *Expediția*) poartă caracter general și sunt consacrate transportului auto, motiv din care multe relații sociale rămân fără acoperire legală. De exemplu, fără reglementare în legislația națională a rămas expediția din transportul feroviar, maritim și aerian de mărfuri.

Din nefericire, în legislația Republicii Moldova până în prezent nu a fost introdusă cerința cu privire la obligativitatea deținerii unei licențe pentru practicarea activității de expediție. În consecință, orice întreprinzător (persoană fizică ori persoană juridică) poate pretinde la desfășurarea activității de expediție, fără careva impedimente sub acest aspect. Se înțelege, că în așa mod are loc o scădere a calității serviciilor prestate de către acești expeditori.

Contractul de expediție cu greu poate fi delimitat de alte contracte de prestări de servicii din Codul civil. Motivul este că construcția juridică a contractului de expediție este una complexă, alcătuită dintr-un „amestec” de elemente preluate din diferite contracte, cum sunt: transportul, mandatul, comisionul, depozitul, prestările de servicii, antrepriza etc. La prima vedere, contractul de expediție poate fi ușor confundat cu contractul de transport. În realitate, între expediție și transport sunt prezente deosebiri esențiale. Deși ambele contracte sunt reglementate de Codul civil al Republicii Moldova, contractul de transport este prevăzut la Capitolul XII *Transportul*, art.980-1029, iar contractul de expediție – în Capitolul XVI *Expediția*, art.1075-1085. O altă distincție constă în faptul că contractul de expediție are ca obiect efectuarea lucrărilor ajutoare transportului, cum sunt încărcarea, descărcarea, paza mărfurilor ș.a., în timp ce obiectul contractului de transport constă în transportarea de fapt a mărfurilor. Dacă expeditorul își asumă, alături de obligația de expediție, și pe cea de transport, atunci obiectul contractului de expediție va fi unul mai larg. Așadar, între expediție și transport este prezentă o legătură strânsă. Expediția nu poate fi separată de transport. Dacă acest lucru s-ar întâmpla, contractul s-ar numi altfel și ar dobândi o altă calificare juridică.

Semne de întrebare apar cu referire la denumirea contractului. În Codul civil legiuitorul merge pe ideea că avem contract de expediție, indiferent de faptul dacă expeditorul își asumă obligația de transport sau dacă transportatorul își asumă obligația de expeditor. În schimb, alte prevederi cuprinde Regulamentul prestării serviciilor de transport și expediție din 09.12.1999, potrivit căruia în ambele situații se va încheia contract de prestare a serviciilor de transport și expediție. Deși Regulamentul are putere juridică inferioară Codului civil, totuși în practică preferință se acordă Regulamentului, pe motiv că reflectă mai bine simbioza dintre transport și expediție.

La fel, expediția nu trebuie confundată cu contractele de comision și de depozit. Deosebirea dintre expediție și *comision* se rezumă la obiect, și anume: în calitate de obiect pentru contractul de comision servesc actele juridice, care pot fi de orice natură, pe când obiect al contractului de expediție îl constituie actele juridice și actele materiale cu referire la transport. Delimitarea contractului de expediție față de *contractul de depozit* se face după scop, și anume: scopul contractului de depozit constă în păstrarea mărfurilor, pe când scopul contractului de expediție constă în pregătirea mărfurilor pentru transport. Păstrarea mărfurilor în contractul de expediție nu reprezintă un scop în sine, ci este element secundar, de rând cu alte acțiuni – încărcarea, descărcarea, însoțirea mărfurilor etc. Mai mult chiar, uneori se poate întâmpla ca în expediție păstrarea mărfurilor să nu fie necesară. Subliniem și faptul că încheierea contractului de expediție se face doar cu titlu oneros, în timp ce încheierea unui contract de depozit poate fi făcută atât cu titlu oneros, cât și gratuit.

#### Referințe:

- Mihalache Iu. Delimitarea contractului de expediție de alte contracte juridico-civile // Revista Națională de Drept, 2012, nr.1, p.15.
- Cimil D. Comentariul Codului civil al Republicii Moldova. Volumul II. - Chișinău: ARC, 2006, p.655-656. Dacă funcțiile de expediere le execută transportatorul, se vor aplica preponderent normele ce țin de contractul de transport din Codul civil.
- Codul civil al Republicii Moldova, adoptat prin Legea nr.1107 din 06.06.2002 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2002, nr.82-86/661.
- Regulamentul prestării serviciilor de transport și expediție, aprobat de Ministrul Transporturilor și Comunicațiilor al Republicii Moldova la 09.12.1999 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2000, nr.57-58.
- Степанов С.А. Гражданское право: Учебное пособие / Под общ. ред. чл.-корр. РАН С.С. Алексеева. - 2-е изд., перераб. и доп. - Москва: ООО „Проспект”, Институт частного права, 2009, с.290.
- Codul civil al R.S.S. Moldovenești, aprobat de Sovietul Suprem al R.S.S.M. la 26 decembrie 1964 // Veștile Sovietului Suprem al R.S.S.M., 1964, nr.36 (abrogat, prin Legea nr.1107 din 06.06.2002, la data de 12.06.2003).
- Кулешов В.В. Заключение договора транспортной экспедиции и экспедиторские документы // Транспортное право (Federația Rusă), 2009, №2, с.17.
- Chibac Gh., Băieșu A., Rotari A., Efrim O. Drept civil. Contracte speciale. Volumul III. - Chișinău: Cartier, p.290.
- Остроумов Н.Н. Гражданское право Российской Федерации: Учебник. Том II / Под ред. докт. юрид. наук, проф. О.Н. Садикова. - Москва: Контракт, 2006, с.268.
- Conform art.197 alin.(2) din Codul civil, act juridic cu titlu oneros este actul prin care se procură unei părți un folos patrimonial pentru obținerea în schimb a unui alt folos patrimonial. Contractul de expediție poate fi doar cu titlu oneros.
- Степанов С.А. Гражданское право: Учебное пособие / Под общ. ред. чл.-корр. РАН С.С.Алексеева. - 2-е изд., перераб. и доп. - Москва: ООО „Проспект”, Институт частного права, 2009, с.291.
- Stanciu C. Aspecte juridice privind contractul de expediție de mărfuri // Revista de Științe Juridice (Craiova, România), 2005, nr.1-2, p.34.
- Chibac Gh., Băieșu A., Rotari A., Efrim O. Op. cit., p.291.
- Bloșenco A. Drept civil. Partea Specială: Note de curs. - Chișinău: Cartdidact, 2003, p.137.
- Chibac Gh., Băieșu A., Rotari A., Efrim O. Op. cit., p.292.
- Aceeași situație a existat, de fapt, și până la adoptarea Codului civil. În vechiul Cod civil se menționa că client în baza contractului de expediție poate fi organizația de stat, organizația cooperatistă, organizația obștească, precum și cetățenii. În schimb, expeditor nu putea fi oricine, deoarece se cerea o autorizare specială din partea statului (art.399).
- Legea nr.105-XV din 13.03.2003 privind protecția consumatorilor // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2003, nr.126-131.
- Брагинский М.И., Витрянский В.В. Op. cit., p.686. Această idee o găsim, de fapt, și la alți autori ruși. *A se vedea:* Егизаров В.А. Транспортное право: Учебник для вузов. - Москва: „Юстицинформ”, 2002, с.171; Степанов С.А.

- Гражданское право: Учебное пособие / Под общ. ред. чл.-корр. РАН С.С. Алексеева. - 2-е изд., перераб. и доп. - Москва: ООО „Проспект”, Институт частного права, 2009, с.291.
19. Cimil D. Comentariul Codului civil al Republicii Moldova. Volumul II. - Chișinău: ARC, 2006, p.656.
  20. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Op. cit., p.655.
  21. Ивакин В.Н. Гражданское право. Особенная часть: конспект лекций. - 3-е изд., испр. и доп. - Москва: Юрайт-Издат, 2009, с.68. În general, obiectul material al contractului de expediție se referă la bunurile mobile. Nu ne putem imagina ca serviciile de expediție să fie acordate în privința unui bun imobil, deoarece bunurile imobile nu pot constitui obiectul contractului de transport, contract cu care expediția are legătura cea mai strânsă. Scopul și finalitatea contractului de expediție este pregătirea mărfurilor pentru procesul de transport. Bunurile imobile, după cum cunoaștem, nu pot fi transportate.
  22. Морозов С.Ю. Договор транспортной экспедиции: Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.03. Науч. рук. В.П. Воложанин. Ульяновский государственный университет. - Ульяновск, 2003, с.93, 99.
  23. Данилина И.Е. Предмет договора транспортной экспедиции: проблемы правоприменения // Транспортное право (Federația Rusă), 2005, №2, с.139.
  24. Bloșenco A. Op. cit., p.138; Chibac Gh., Băieșu A., Rotari A., Efrim O. Op. cit., p.292.
  25. Медведев Д.А., Смирнов В.Т. 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, с.481-482.
  26. *Obligațiile de rezultat* presupun că debitorul trebuie să ajungă la un rezultat determinat în folosul creditorului. Așa sunt, spre exemplu, obligația vânzătorului de a transmite cumpărătorului bunul vândut, obligația antreprenorului de a preda clientului lucrarea contractată, obligația cărăușului de a efectua transportul la destinația convenită etc. (Baieș S., Volcinschi V., Băieșu A., Cebotari V., Crețu I. Drept civil. Drepturile reale. Teoria generală a obligațiilor. Volumul II. - Chișinău: Î.S.F.E.P. „Tipografia Centrală”, 2005, p.269). Așadar, obligațiile de rezultat sunt strict precizate. Debitorul se obligă să desfășoare o anumită activitate și să obțină un rezultat precis determinat. Neatingerea rezultatului atrage răspunderea debitorului.
  27. Bineînțeles, excludem situația când bunul nu a fost predat din motiv că a fost distrus, deteriorat sau a pierit în alt mod din culpa expeditorului. La fel, excludem și situația de pierire a mărfurilor ca urmare a evenimentului de forță majoră.
  28. Decizia Colegiului economic lărgit al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova din 11.05.2010, dosarul nr.2rae-19/10, publicată pe site-ul oficial al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova, <http://csj.md/admin/public/uploads/Dosarul%20nr.%202rae-19-10%20SA%20Centru%20de%20Comert%20vs%20SRL%20Exim-Trans..pdf> (vizualizat 27.05.2012).  
Printr-o opinie separată la dosar, președintele completului de judecată (judecătorul Natalia Moldovanu) și-a exprimat dezacordul în legătură cu decizia celorlalți 4 judecători din complet, aducând mai multe argumente că contractul este totuși unul de expediție, dar nu de transport, cum au decis membrii completului. Opinia separată a judecătorului este anexată în scris la Decizia Colegiului economic al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova din 11.03.2010, dosarul nr.2rae-19/10, și poate fi consultată pe site-ul Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova.
  29. Cimil D. Comentariul Codului civil al Republicii Moldova. Volumul II. - Chișinău: ARC, 2006, p.657.
  30. Codul civil al Republicii Moldova nu enumeră care sunt informațiile și documentele pe care clientul trebuie să le ofere expeditorului. De aceea, în practică părțile decid reieșind din împrejurările care se creează.
  31. Chibac Gh., Băieșu A., Rotari A., Efrim O. Op. cit., p.295.
  32. De procură este nevoie numai atunci când expeditorul se obligă să încheie acte juridice din numele și pe contul clientului, adică ori de câte ori apare o relație identică mandatului.
  33. Actele juridice unilaterale nu trebuie confundate cu contractele unilaterale, care presupun existența a două părți, însă dintre care numai una este obligată (spre exemplu, contractul de donație, contractul de mandat cu titlu gratuit etc.) (Baieș S., Roșca N. Drept civil. Partea generală. Persoana fizică. Persoana juridică. Ediția a III-a. - Chișinău: Î.S.F.E.P. „Tipografia Centrală”, 2007, p.151). Potrivit art.666 alin.(1) și (2) din Codul civil, contract este acordul de voință realizat între două sau mai multe persoane prin care se stabilesc, se modifică sau se sting raporturi juridice. Contractului îi sunt aplicabile normele cu privire la actul juridic.
  34. Clientul este cel care decide dacă să efectueze el însuși asigurarea mărfurilor sau să delege competența respectivă expeditorului. Și într-un caz, și în celălalt, cheltuielile de asigurare vor fi pe seama clientului. Expeditorul este, așa cum s-a menționat, un comisionar al clientului său (sau mandatar, după caz), de aceea toate cheltuielile sunt pe contul clientului. Asigurarea de mărfuri este obligatorie în cazul transportului aerian, feroviar și maritim, pe când la transportul auto de mărfuri, care este și cel mai frecvent, asigurarea devine obligatorie numai pentru transporturile internaționale.
  35. Bloșenco A. Op. cit., p.139.

36. În Codul civil al Republicii Moldova garantarea sub forma *del credere* o găsim numai la contractul de comision (Capitolul XV *Comisionul*), și anume: „comisionarul nu răspunde pentru neexecutarea obligațiilor de către terț, cu excepția cazului când a garantat în fața comitentului executarea obligațiilor de către terț. În schimbul garanției, comisionarul are dreptul la o remunerație specială, numită provizion” (art.1067 alin.(2)). Însă, așa cum normele contractului de comision sunt valabile și pentru contractul de expediție, înțelegem că regula privind *del credere* poate fi aplicată pe larg și în contractele de expediție.
37. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Том II. Серия „Классика российской цивилистики”. - Москва: Статут, 2003, с.184; Кротов М.В. 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, с.667; Суханов Е.А. Гражданское право: В 4-х т. Том 4. Обязательственное право. - 3-е изд., перераб. и доп. / Отв. ред. Е.А. Суханов. - Москва: Волтерс Клувер, 2006, с.256-257.

*Prezentat la 19.05.2012*