L'ANALYSE DES CARACTÈRES JURIDIQUES ET DU LANGAGE JURIDIQUE EN MATIÈRE DE CONTRAT D'EXPÉDITION DE MARCHANDISES

Cristina STANCIU
Université de Craiova

Abstract

The shipment of goods is an operation that is similar to the commission and it is currently regulated in the Romanian Civil Code under art. 2064-2071. The shipment contract can be characterized as a synallagmatic, consensual, onerous, commutative and service supply contract.

The current Code includes most of the key legal issues raised by this type of contract. From a terminological perspective, however, this legal framework is perfectible, because the contract requires a unique, specific technical and legal language, enabling the avoidance of polysemy, which may sometimes lead to confusion with other similar legal structures.

Key words: *contract of shipment of goods*, *sender*, *principal*, *commission agent*, *shipment*

Résumé

L'expédition de marchandises est une opération d'intermédiation similaire à la commission et, actuellement, elle bénéficie d'une réglementation dans le Code civil roumain par les articles 2064-2071. Le contrat d'expédition peut être caractérisé comme étant un contrat synallagmatique, consensuel, onéreux, commutatif et une prestation de services.

La réglementation actuelle en est une qui comprend dans sa sphère la plupart des aspects juridiques essentiels soulevés par ce type de contrat. Sous aspect terminologique, cependant, cette réglementation est perfectible, parce que ce contrat réclame un langage technique-juridique unique, spécifique qui permette d'éviter la polysémie du langage, qui peut engendrer parfois la confusion avec d'autres constructions juridiques semblables.

Mots-clés: *contrat d'expédition de marchandises*, *expéditeur*, *commettant*, *commissionnaire*, *expédition*

1. Aspects de généralité sur le contrat d'expédition

Le contrat d'expédition est un contrat conclu entre une partie, appelée commettant, et une autre, appelée expéditeur, par lequel l'expéditeur s'oblige à conclure, en nom propre et au compte du commettant, un contrat de transport qui accomplisse les opérations accessoires au transport, contre une rémunération, appelée commission.[1]

L'expédition de marchandises est une opération d'intermédiation similaire à la

[1] Art. 2064 Code civil roumain.

BDD-A25110 © 2016 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 12:59:54 UTC)

commission[2], en bénéficiant de la réglementation dans le Code civil roumain par ses articles 2064-2071.

L'article 2043 C.civ. prévoit: «le contrat de commission est le mandat qui a pour objet l'acquisition ou la vente de biens ou la prestation de services pour le compte du commettant et au nom du commissionnaire, qui agit à titre professionnel, contre une rémunération appelée commission», et l'article 2064 C.civ.: «le contrat d'expédition est une variété du contrat de commission».

Du contenu de ces deux articles il en résulte qu'en fait le commissionnaire est un intermédiaire entre le commettant et des tierces personnes, en agissant en propre nom dans le contrat qu'il a conclu avec le tiers. Donc, à la différence du mandataire qui conclut l'acte juridique au nom et pour le compte du mandant, le commissionnaire est directement obligé par rapport à la personne avec laquelle il a contracté, en étant considéré un mandataire sans représentation.[3]

Le contrat de commission donne naissance à certaines obligations dans les rapports entre commettant et commissionnaire. Ces rapports internes sont gouvernés par les règles du mandat.

Les actes que le commissionnaire conclut avec les tiers donnent naissance à des droits et obligations entre le commissionnaire et ces derniers, entre le commettant et les tiers en naissant des droits et obligations. Le commissionnaire, en contractant en nom propre, s'oblige par rapport aux tiers contractants et, aussi, les tiers, à leur tour, sont obligés à exécuter le contrat par rapport au commissionnaire et non pas par rapport au commettant avec lequel ils ne sont plus en aucun rapport juridique. Le tiers contractant reste ainsi étranger par rapport au commettant, en n'existant d'action de l'un contre l'autre que lorsque ces actions leur ont été cédées par leur commissionnaire. Dans le cas d'une pareille cession, le cessionnaire[4] n'acquiert que les droits que le commissionnaire en avait et, donc, on peut lui opposer toutes les exceptions qui seraient opposables au cédé.

Les conditions de fonds requises pours l'accomplissement d'un contrat d'expédition de marchandises sont les conditions générales de validité de toute convention: la capacité de contracter, le consentement valable de la partie qui s'oblige, un objet déterminé et une cause licite: en ce qui concerne les conditions de forme, ce contrat en étant un contrat consensuel, la forme écrite est exigée comme condition *ad validitatem*.

L'exigence de l'écrit, grâce aux exigences d'ordre probatoire qu'a incontestablement un écrit, est attirée en matière du contrat d'expédition de marchandises par sa nature de «variété du contrat de commission». Pour le contrat de commission, selon l'art. 2044 Cod civil, si la loi ne prévoit pas autrement, la forme écrite en est nécessaire seulement pour la preuve du contrat. Par conséquent, dans la matière du contrat d'expédition on applique les mêmes règles.

Les particularités de ce contrat relatives aux conditions de fond concernent seulement le problème du consentement, dans le sens que, comme règle générale, le contrat d'expédition est conclu sous la forme de contrats type, qui comprennent les conditions générales imposées par l'expéditeur. Donc, dans ce cas il s'agit d'un contrat

[2] O. Căpăţînă, Gh. Stancu, *Dreptul transporturilor. Partea generală*, Bucureşti, Editura Lumina Lex, 2000, p. 251.

[3] Gh. Piperea, *Dreptul transporturilor*, Bucureşti, Editura All Beck, 2013, p. 75.

[4] Le tiers ou le commettant, le cas échéant.

BDD-A25110 © 2016 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 12:59:54 UTC)

d'adhésion, l'accord de volonté se réalisant par la simple acceptation des conditions par le client.[5] La commande faite par le client/commettant suffit pour la conclusion du contrat.[6] Les clauses contractuelles standardisées ne sont applicables à un contrat d'expédition que dans la mesure où elles font partie du contenu de ce contrat, dans le sens qu'elles ont été incorporées dans le contrat par le consentement des parties à ce contrat. La liberté de contracter existe ainsi et tant qu'elle se manifeste dans les limites imposées par la loi, à savoir dans le respect des normes juridiques en vigueur, de l'ordre public et des bonnes mœurs, elle peut se manifester de cette manière par l'acceptation d'un contrat dont le contenu est prédéterminé par l'expéditeur (le bureau d'expédition).

2. Les caractères juridiques du contrat d'expédition de marchandises

Les contrats sont classifiés en général selon certains critères qui soutiennent l'idée de départager les différentes catégories de contrats, en mettant ainsi en évidence les différences de régime existant entre elles. Chacun des caractères juridiques qu'on va souligner ne présente pas seulement un intérêt théorique, mais aussi pratique, vu que plusieurs fois la qualification du contrat comme faisant partie d'une certaine catégorie fait que ce contrat produise certaines conséquences juridiques, distinctes de celles produites par les contrats appartenant à d'autres catégories.[7]

D'ailleurs, l'importance de l'établissement des traits juridiques d'un contrat, par la mise en évidence des types de contrats où il est encadré, fournit des informations juridiques à valeur théorique et pratique et crée, dès le début, une image d'ensemble sur le contrat respectif et sur la place qu'il occupe dans la matière contractuelle dans son ensemble. L'importance des classifications dans la détermination du régime juridique du respectif contrat est incontestable, en étant renforcée par l'option de notre Code qui, au niveau d'une réglementation d'une pareille importance, réalise une classification des contrats par les dispositions des articles 1171-1177, de la Section 2 du Titre II du Livre V – *Sur les obligations*, appelé *Les critères de classification et les catégories de contrats*.

De cette perspective d'analyse, il est précisé dès le début: le contrat d'expédition de marchandises est un contrat *nommé*[8]. Si avant l'adoption du Code civil roumain il n'existait pas une réglementation juridique expresse du contrat d'expédition, le cadre légal en étant constitué par deux catégories de normes: les dispositions légales relatives à la commission et les normes conventionnelles standardisées qui sont devenues dans le temps des usages commerciaux, on dispose actuellement d'une réglementation expresse du contrat d'expédition dans le Code civil roumain.[9]

---

[5] Gh. Piperea, *op. cit.*, p. 80.

[6] Les conditions générales USER prévoient que l'organisation du transport se fait en base et dans les conditions du contrat d'expédition et que l'on considère le contrat conclu du moment où la commande du client a commencé d'être exécutée par l'expéditionnaire, sans la déclaration expresse du client, parce que l'expéditionnaire se trouve, comme le transporteur, dans un état permanent d'offre de contracter.

[7] R. Nițoiu, *Teoria generală a contractelor aleatorii*, București, Editura All Beck, 2003, p. 10.

[8] Sur la disctinction contrat nommé-contrat innommé, voir Ph. Malaurie, L. Aynès, P.-Y Gautier, *Contractele speciale* (traducere Diana Dănișor), Editura Wolters-Kluwer, Bucureşti, 2009, pp. 4-15.

[9] Les dispositions légales antérieures à l'entrée en vigueur du Code civil roumain étaient : Chapitre II *Sur la commission*, art. 405-412 Code du commerce; art. 413 Code du commerce; les dispositions civiles ou commerciales relatives au mandat, et les clauses standardisées – les Conditions générales USER; les Conditions générales de l'expéditeur F.I.A.T.A; les Conditions générales S.F.A. Les clauses contractuelles standardisées étaient applicables à un contrat d'expédition seulement dans la mesure

BDD-A25110 © 2016 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 12:59:54 UTC)

Le contrat d'expédition est un contrat *autonome*. Le problème de l'autonomie du contrat d'expédition est analysé par la doctrine à partir d'une raison qui tient au fait que, d'une part, dans les limites imposées par les instructions expresses données par le commettant, la route et la procédure à suivre dans la manipulation et le transport de marchandises, et d'autre part, au fait qu'il est autonome par rapport au contrat ou aux contrats de transport qu'il conclut, parce que l'expéditeur contracte le transport *en son propre nom*.

Toutefois, bien qu'il soit qualifié comme une variété du contrat de commission, vu son tronc commun indiscutable de nature juridique, il n'en est pas réductible. Il est évident que ce contrat ne peut pas être analysé indépendamment du circuit civil, d'autres constructions juridiques semblables ou qui ont des points d'interférence inévitables dans son exécution. Par exemple, dans la réglementation du contrat de vente, on fait référence aux obligations de délivrance et de transport du bien, à l'occasion du règlement des frais de vente. Ainsi, l'art. 1667 Code civil relatif aux frais de délivrance en matière du contrat de transport prévoit qu'en l'absence d'un usage ou d'une stipulation contraire, si le bien doit être transporté d'un lieu à un autre, le vendeur doit s'occuper de l'expédition à la charge de l'acheteur, le vendeur en étant libéré lorsqu'il remet le bien au transporteur ou à l'expéditeur[10].

La conclusion en est que ce contrat est un contrat indépendant, à physionomie juridique propre, résultat de la complexité des obligations civiles et commerciales qui résultent des rapports économiques entre les parties.

Le contrat d'expédition est un contrat *synallagmatique*[11], vu qu'il donne naissance, dès sa conclusion, à des obligations réciproques et interdépendantes à la charge des deux parties contractantes. Les contrats synallagmatiques sont les contrats qui donnent naissance à des obligations réciproques entre les parties. Chaque partie au contrat s'assume des obligations et, bien entendu, acquiert des droits. Dans ce sens, l'art. 1171 C.civ. prévoit: «le contrat est synallagmatique lorsque les obligations nées sont réciproques et interdépendantes. Dans le cas contraire, le contrat est unilatéral, bien que son exécution suppose des obligations à la charge des deux parties».

Le contrat d'expédition est un contrat *consensuel*, le simple accord de volonté entre les parties en étant suffisant pour la validité du contrat. En pratique, en général, ce contrat est conclu dans la forme écrite, vu les avantages que cette forme présente en ce qui concerne la preuve de l'existence et du contenu de ce contrat. Les contrats consensuels sont les contrats pour la formation desquels (la validité) il suffit l'accord de volonté entre les parties. Dans notre droit il existe la règle (le principe) du consensus (*solus consensus obligat*), selon laquelle pour la formation du contrat il suffit l'accord de volonté entre les parties. Il y en a deux exceptions à cette règle: les contrats réels et les contrats solennels. Dans ce sens, l'art. 1174 Code civil prévoit: «(1) Le contrat peut être consensuel, solennel ou réel. (2) Le contrat est consensuel lorsqu'il est formé par le simple accord de volonté entre les parties».

où elles faisaient partie du contenu de ce contrat, dans le sens qu'elles étaient incorporées dans le contrat par le consentement des parties au contrat.

[10] M. Istrătoaie, *Obligaţiile vânzătorului în noul Cod civil şi legislaţia consumeristă*, Bucureşti, Editura Hamangiu, 2013, p. 102-104.

[11] Pour approfondir, voir Diana Dănişor, *Les termes d'appartenance juridique exclusive: le cas du terme synallagmatique*, dans «Studii şi cercetări de onomastică şi lexicologie» (SCOL), nr. 1-2/2012, Anul V, Craiova, 2012, p. 120-125.

BDD-A25110 © 2016 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 12:59:54 UTC)

Toutefois, le contrat d'expédition de marchandises est un contrat *onéreux*, parce que l'expéditeur vise l'obtention d'une rémunération contre les activités exécutées, et le commettant vise la conclusion d'un contrat de transport et la réalisation des activités connexes par l'expéditeur, contre la rémunération offerte. Dans ces contrats, chaque partie poursuit un bénéfice, une contre-prestation, à savoir la réalisation d'un intérêt patrimonial propre. Dans ce sens, l'art. 1172 Code civil prévoit: «(1) Le contrat par lequel chaque partie poursuit la procuration d'un avantage contre les obligations assumées est à titre onéreux. (2) Le contrat par lequel l'une des parties vise à procurer à l'autre partie un bénéfice, sans obtenir en contrepartie un avantage, est un contrat à titre gratuit».

Le contrat d'expédition est un contrat *commutatif*, parce que les parties connaissent dès le début l'exacte étendue des obligations. Selon l'art. 1173 Code civil, est commutatif le contrat où, au moment de sa conclusion, l'existence des droits et obligation des parties est certaine, et leur étendue est déterminée ou déterminable. Le contrat d'expédition remplit les exigences légales pour être qualifié comme commutatif, parce que ses parties connaissent ou peuvent connaître dès le début l'existence et l'étendue de leurs droits ou, autrement dit, elles ont l'image exacte des conséquences juridiques que leur engagement juridique produira.

Ce contrat peut être qualifié de *prestation de services*, un contrat où l'une des parties, l'expéditeur, accomplit une activité professionnelle d'intermédiation. La prestation de services ne reçoit pas une définition expresse dans le Code, mais l'on considère prestation de services toute opération qui ne constitue pas une livraison de biens. On observe que l'on utilise une définition négative, dans le sens que les services effectifs, quelle que soit leur nature – transport, réparations, etc., ne sont pas de livraisons de biens, mais de prestations de services. Autrement dit, sont des obligations de prestation de services les obligations qui ont pour objet une activité propre du débiteur, à l'exception de la délivrance d'un ou de plusieurs biens. Les obligations de prestations de services ne sont pas susceptibles d'exécution forcée en nature et, en cas d'inexécution volontaire, le créditeur a le droit de prétendre et d'obtenir la condamnation du débiteur aux dommages-intérêts[12].

La qualification du contrat d'expédition comme une prestation de services est soutenue par toute une série d'arguments:

a) le prestataire de services ne réalise pas un objet, le bénéficiaire en utilisant le service spécifique que ce premier exécute comme dans le cas de l'expédition où le service spécifique consiste dans l'intermédiation du transport des biens;

b) l'expéditeur est considéré un prestataire de service à cause du fait qu'il bénéficie également d'une indépendance juridique par rapport à l'autre partie contractante; en n'étant pas le préposé de son client, il accomplit les obligations résultées du contrat en base de son propre programme, en excluant toute ingérence de la part du commettant dans son activité;

c) l'expéditeur réalise le contrat à son propre risque;

d) le caractère onéreux et la nature consensuelle, ainsi que le caractère autonome sont des traits communs tant au contrat de prestation de services, qu'au contrat d'expédition;

[12] L.Pop, I.F. Popa, S.I. Vidu, *Obligațiile conform noului Cod civil*, București, Editura Universul Juridic, 2012, p. 29.

BDD-A25110 © 2016 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 12:59:54 UTC)

e) le titre professionnel en base duquel il exécute le contrat représente un autre élément qui soutient la thèse de la qualification du contrat d'expédition comme étant un contrat de prestation de services;

h) en principe, il est un contrat conclu *intuitu personae*, parce que l'expéditeur jouit, en général, de la confiance de son client.

3. La spécificité du contrat d'expédition

A la différence des traits généraux communs du contrat de commission, dans le domaine des transports l'institution de la commission est mise en évidence par le fait que les parties intéressées se connaissent: le transporteur connaît le nom du commettant dont il reprend la marchandise en vue du transport, mais aussi celui du destinataire de l'expédition, auquel il va délivrer la marchandise, dans ce genre d'opérations en n'existant pas l'intérêt de garder le secret sur l'identité des intéressés, comme il arrive, par exemple, dans la commission bancaire.

Aussi, ce qu'il est caractéristique à la commission du domaine des transports c'est la représentation imparfaite qui est engendrée ici: le commissionnaire reste toujours lié contractuellement, à la différence du mandataire qui se retire immédiatement après l'accomplissement de l'opération pour laquelle il a été mandaté.[13]

Un autre élément de spécificité du contrat d'expédition, qualifié par la loi comme «une variété du contrat de commission», est le fait qu'une partie, l'expéditeur, exerce son activité à titre professionnel, en s'assumant l'obligation de conclure en nom propre et pour le compte d'autrui un contrat de transport et d'accomplir les opérations accessoires. Donc, l'expéditeur est un professionnel et il doit par conséquent remplir les conditions exigées par la loi dans ce sens, à savoir les dispositions de l'art. 3 alinéas 2 et 3 du Code civil: sont considérés professionnels tous ceux qui exploitent une entreprise et constitue exploitation d'une entreprise l'exercice systématique, par l'une ou plusieurs personnes, d'une activité organisée consistant dans la production, l'administration ou l'aliénation de biens ou la prestation de services, avec ou sans but lucratif.

Corrélativement à l'obligation de l'expéditeur, il existe aussi l'obligation du commettant de payer une somme d'argent à l'expéditeur pour ses services. Ces éléments caractéristiques résultent aussi de la qualification du contrat d'expédition comme « variété du contrat de commission », ce dernier en étant, à son tour, *le mandat qui a pour objet l'acquisition ou la vente de biens ou la prestation de services pour le compte du commettant et au nom du commissionnaire qui agit à titre professionnel contre une rémunération appelée commission.*

Si l'on se rapporte au mandat, à partir de l'idée qu'il représente le genre par rapport à l'espèce - la commission, respectivement l'expédition – on observe que la rémunération représente un trait essentiel de l'opération d'organisation d'un transport de biens, le mandat en pouvant être aussi bien un contrat à titre gratuit, qu'un contrat à titre onéreux[14].

[13] A. Deak, *Câteva aspecte generale privind regimul juridic al activităţii de expediţie de mărfuri în trafic intern şi internaţional*, dans «Revista de drept comercial» nr. 7-8/2002, Bucureşti, p. 262.

[14] Dans ce sens, « (1) La mandat est à titre gratuit ou à titre onéreux. Le mandat entre deux personnes physiques se présume être à titre gratuit. Cependant, le mandat donné pour exercer une activité professionnelle se présume être à titre onéreux. (2) Si le mandat est à titre onéreux, et la rémunération du mandataire n'est pas déterminée, elle sera établie selon la loi, les usages ou, en l'absence, selon la valeur des services. Pour approfondir le contrat de mandat, voir Diana Dănişor*, Consideraţii privind contractul*

BDD-A25110 © 2016 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 12:59:54 UTC)

Cependant, le contrat de transport n'est pas confondu avec celui d'expédition et l'autonomie de l'un par rapport à l'autre n'en est pas affectée. Aussi, bien qu'il soit une variété du contrat de commission, le contrat d'expédition n'est pas réductible à ce dernier, en conservant ses propres traits juridiques. L'obligation que le commissionnaire assume est une obligation de conclusion d'actes juridiques: par conséquent, c'est une obligation de *faire*, et non pas une obligation de *donner*, l'expéditeur en étant un prestataire de services.

4. Le langage juridique en matière de contrat d'expédition

A partir de l'analyse de la dénomination de ce type de contrat, on observe qu'avant de bénéficier d'une réglementation légale dans le Code civil, la doctrine avait fait l'option pour la formule *contrat d'expédition de marchandises*. Une autre variante utilisée pour ce contrat, reprise de la doctrine française, est celle de *contrat de commission de transport*. La doctrine anglaise utilise l'expression *forwarding agent*, et celle italienne le terme *spedizione*.

Dans la réglementation actuelle, celle du Code civil roumain, le contrat d'expédition de marchandises reçoit un traitement juridique (par les articles 2064-2071) et il est, par conséquent, un contrat nommé – le contrat d'expédition. Les parties à ce contrat en sont, selon la nouvelle réglementation, *le commettant* et *l'expéditeur*.

Le commettant, aussi appelé client ou ordonnateur, peut être une personne physique ou morale qui détient ou qui a un droit de disposition sur les marchandises qui seront transportées, en étant en même temps celui qui paye les frais de transport et les opérations connexes.

L'expéditeur est un professionnel autorisé pour une pareille activité. Donc son activité se réalise sous la forme d'une « entreprise », en propre nom et dans le but d'obtenir du profit. Il est donc un intermédiaire, une personne physique ou morale qui déploie des activités à titre professionnel, concernant l'organisation du transport de marchandises, mais aussi les opérations y afférentes. L'expéditeur est, en règle générale, une société spécialisée dans les expéditions, qui peut combiner l'activité d'expédition et celle de transport, dans le cas où il possède des moyens de transport propres. Aussi, il peut combiner l'activité d'expédition et celle de magasinage, lorsqu'il dispose des dépôts propres, et dans d'autres cas, l'expédition de marchandises avec la manipulation de marchandises, lorsqu'il détient des équipements de manipulation. Donc, il existe aussi des expéditeurs spécialisés dans les activités connexes, à savoir ceux qui s'engagent qu'en plus de l'activité d'expédition accomplissent toutes les activités y afférentes: le transport proprement-dit, le magasinage et la manipulation de la marchandise.

La doctrine observe que dans le cas de ce contrat également, le Code civil opère des modifications au niveau terminologique en ce qui concerne le nom des parties, comme dans la situation du contrat de transport de biens (où le nom de voiturier a été remplacé par celui de transporteur). Ainsi, *le client* devient, selon la réglementation actuelle, *commettant*; et le *bureau d'expéditions* en devient *l'expéditeur*.[15]

de mandat: accepţiuni şi evoluţii ale termenului în drept, dans «Revista de ştiinţe juridice», nr. 2/2006, Craiova, p. 217-224.

[15] Fl.A. Baias, E. Chelaru, R. Constantinovici, I. Macovei (coordonatori), *Noul cod civil, Comentariu pe articole*, art. 1-2664, Bucureşti, Editura C.H. Beck, 2012, p. 2065: «L'option pour le terme "commettant" peut être expliquée à partir de la nature juridique du contrat d'expédition. Ainsi, la position du commettant du contrat d'expédition est la même que celle du commettant du contrat de commission.

BDD-A25110 © 2016 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 12:59:54 UTC)

5. Commentaires

Bien que du point de vue terminologique l'option de notre Code pour les formules du type *commettant* et *expéditeur* pour les parties au contrat d'expédition soit l'une dont la justification en est claire : le nom de commettant du contrat d'expédition est repris du contrat de commission, l'expédition en étant en tant que nature juridique une variété de ce contrat, et l'option pour le terme *expéditeur* s'explique par le fait que cette partie au contrat d'expédition vise à conclure un contrat de transport, en nom propre, contrat où il aura la position juridique d'expéditeur.

Cependant, sur la préférence pour la formule *expéditeur*, nous sommes d'opinion qu'elle puisse créer de confusion quand il s'agit de la responsabilité de l'expéditeur: responsabilité qui peut avoir pour source, d'une part le contrat d'expédition et d'autre part celui de transport, contrat distincts. La formule *expéditionnaire* imposée par la pratique en était une spécifique, sans possibilité de créer des confusions au niveau terminologique et sans la possibilité d'accréditer l'idée qu'entre le contrat de transport de marchandises et celui d'expédition de marchandises il y ait des superpositions, les deux contrats en étant indépendants, avec des régimes juridiques distincts.

Toutefois, les renvois de différents textes de loi, autres que ceux qui réglementent le transport ou l'expédition, à la notion d'expéditeur, peuvent donner naissance à la question de savoir de quel expéditeur s'agit-il, de celui du contrat de transport ou du contrat d'expédit5on ?

Ainsi, à titre d'exemple, on évoque les dispositions de l'art. 1667 Code civil relatives aux frais de délivrance en matière de contrat de transport: «en l'absence d'usages ou d'une stipulation contraire, si le bien doit être transporté d'un lieu à un autre, le vendeur doit s'occuper de l'expédition à la charge de l'acheteur. Le vendeur est libéré quand il remet le bien *au transporteur* ou *à l'expéditeur*. Les frais de transport sont à la charge de l'acheteur».

Un autre terme qui est utilisé avec des sens différents dans les réglementations du droit des transports est celui *d'expédition*. On rencontre ce terme d'expédition en matière de contrat ferroviaire de transport de marchandises, d'une part, et d'autre part en matière de contrat d'expédition. Dans le contrat ferroviaire de transport de marchandises, selon le contexte de son utilisation, on comprend par expédition soit la marchandise chargée dans le moyen de transport, avec le respect des dispositions du Règlement de transport (O.G. nº 7/2005), accompagnée par la lettre de voiture (le document de transport); soit le véhicule ferroviaire qui circule sur ses propres roues accompagné par la lettre de voiture[16].

En matière de contrat d'expédition, par expédition de marchandises on comprend une opération d'intermédiation, similaire à la commission.[17] L'interposition d'une expéditeur (le commissionnaire) entre le client et le transporteur a pour but de faciliter, du point de vue économique et juridique, la circulation de marchandises du producteur au consommateur, d'autant plus que l'agent économique producteur des marchandises ou celui qui commercialise les marchandises ne disposent pas d'habitude d'informations directes suffisantes pour être en mesure de procéder au plus approprié

L'option pour le terme "expéditeur" s'explique par le fait que la partie ainsi appelée dans le contrat d'expédition va conclure un contrat de transport, en nom propre, contrat où elle aura la position juridique de l'expéditeur».

[16] Art. 36.1 O.G. nº 7/2005.

[17] O. Căpăţînă, Gh. Stancu, *op. cit*., p. 251.

BDD-A25110 © 2016 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 12:59:54 UTC)

choix en ce qui concerne le transporteur ou le moyen de transport. L'intermédiaire spécialisé, cependant, est en mesure d'exercer d'options convenables, surtout dans les situations où il s'agit des marchés extérieurs, des transports internationaux.

Dans la littérature de spécialité[18] on a attiré l'attention sur le fait que la polysémie du langage du droit peut parfois constituer une source d'ambiguïtés. En ce qui concerne le langage juridique on a à faire à deux types de polysémie: la polysémie externe et la polysémie interne. La polysémie externe vise la situation où les termes utilisés en droit reçoivent un sens, et dans le langage externe au droit ou le langage commun ils ont d'autres connotations; ils sont donc des termes à double appartenance et valence: technique-juridique et commune. La polysémie interne est celle qualifiée comme facteur d'ambiguïté, vu que le même terme vêtit plusieurs sens distincts dans le cadre du langage du droit. C'est ici qu'on peut placer, par exemple, des termes tels *expéditeur* et *expédition* de la terminologie utilisée à l'occasion de la réglementation du contrat d'expédition.

La conclusion en est offerte par la même littérature juridique: «Dans un univers idéal, où tout serait clair, simple et direct, où il n'y aurait qu'un mot pour désigner une seule réalité, *la polysémie n'aurait pas droit de cité*. Mais ce n'est pas le sort du monde qu'on connaît et le premier qui en supporte les conséquences c'est le rédacteur de la loi, le législateur… Voilà pourquoi le législateur, conscient des dangers de la polysémie, essaie de la remédier à l'aide de l'introduction des définitions dans le corps du Code».[19]

6. Conclusions

La réglementation juridique du contrat d'expédition de marchandises est sans doute louable, dans le contexte où l'activité d'expédition est aujourd'hui répandue et complexe, en comprenant, en fait, le contrat de transport de marchandises. Aussi, l'expédition représente un segment économique très nécessaire qui a pour but le déplacement des marchandises dans les conditions les plus avantageuses pour le client, par des opérations spécifiques. Bien que la réglementation comprenne dans sa sphère la plupart des aspects juridiques essentiels à ce type de contrat, on croit que sous aspect terminologique elle est perfectible et que les formules antérieures imposées par les clauses commerciales standardisées (Conditions générales USER; Conditions générales de l'expéditeur F.I.A.T.A; Conditions générales S.F.A.), qui utilisaient un langage unique, spécifique pour ce type de contrat, avaient un plus grand potentiel de clarté au niveau du sens des termes juridiques et pouvaient éviter la polysémie qui est parfois source d'ambiguïté.

BIBLIOGRAPHIE

Baias, Fl.A., Chelaru, E., Constantinovici, R., Macovei, I. (coordonatori), *Noul cod civil, Comentariu pe articole,* art. 1-2664, Bucureşti, Editura C.H. Beck, 2012.

Budică, I., Bocean, Popescu, A., *Transporturi şi asigurări de mărfuri*, Craiova, Editura Universitaria, 2005.

Căpăţînă, O., Stancu, Gh., *Dreptul transporturilor. Partea generală*, Bucureşti, Editura Lumina Lex, 2000.

Dănişor D., *Consideraţii privind contractul de mandat: accepţiuni şi evoluţii ale termenului în drept*, dans „Revista de ştiinţe juridice", nr. 2/2006, Craiova.

[18] D. Dănișor, *Interpretarea Codului civil. Perspectivă jurilingvistică*, *op. cit*., p. 157-158.
[19] Idem, p. 157.

BDD-A25110 © 2016 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 12:59:54 UTC)

Dănişor D., *Les termes d'appartenance juridique exclusive: le cas du terme synallagmatique*, dans „Studii şi cercetări de onomastică şi lexicologie" (SCOL), nr. 1-2, Anul V, Craiova, Editura Sitech, 2012.

Dănișor, D., *Interpretarea Codului civil. Perspectivă jurilingvistică*, București, Editura CH Beck, 2015.

Deak, A., *Câteva aspecte generale privind regimul juridic al activităţii de expediţie de mărfuri în trafic intern şi internaţional*: Revista de drept comercial nr. 7-8, Bucureşti, 2002.

Istrătoaie, M., *Obligațiile vânzătorului în noul Cod civil și legislația consumeristă*, București, Editura Hamangiu, 2013.

Malaurie, Ph., Aynès, L., Gautier, P.-Y, *Contractele speciale* (traducere Diana Dănişor), Editura Wolters-Kluwer, Bucureşti, 2009.

Nițoiu, R., *Teoria generală a contractelor aleatorii,* București, Editura All Beck, 2003.

Piperea, Gh., *Dreptul transporturilor*, ediția a 3-a, Bucureşti, Editura All Beck, 2013.

Pop, L., Popa, I.F., Vidu, S.I., (2012), *Obligațiile conform noului Cod civil*, București, Editura Universul Juridic, 2012.

Stanciu, C., *Dreptul transporturilor*, Bucureşti, Editura C.H. Beck, 2008.

Stanciu, C., *Dreptul transporturilor. Contracte de transport de bunuri*, Bucureşti, Editura Universul Juridic, 2015.

Stănescu, A.T., *Dreptul transporturilor. Contracte specifice activității de transport,* Bucureşti, Editura Hamangiu, 2015.

BDD-A25110 © 2016 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 12:59:54 UTC)