Prima instanță: Judecătoria Soroca, sediul central (judecător Gh.Mîțu)

Dosarul nr. 2ac-17/2025 (PIGD: 2-23171911-03-2ac-04022025)

CURTEA DE APEL NORD

Colegiul civil și de contencios administrativ

D E C I Z I E

26 martie 2026 municipiul Bălți

Instanța în componența:

Stanislav Grosu, *preşedintele completului*

Alina Țihonschi

Radu Holban, *judecători*,-

cu participarea grefierei Roxana Iacubovscaia,-

examinând, în ședință de judecată publică, apelul declarat de ,,Danube Star Shipping" Ltd împotriva hotărârii Judecătoriei Soroca (sediul central) din 04 decembrie 2024, emisă în cauza civilă, la cererea de chemare în judecată depusă de ,,Danube Star Shipping" Ltd în contradictoriu cu ,,Ancom-Agro" S.R.L., privind încasarea penalității de staționare (demurrage) și compensarea cheltuielilor de judecată,-

C O N S T A T Ă :

I.Pretenţiile reclamantului:

1. La 1 decembrie 2023, „Danube Star Shipping” Ltd a înaintat în Judecătoria Soroca (sediul central) o cerere de chemare în judecată împotriva „Ancom-Agro” S.R.L. privind încasarea penalității (demurrage).

2. În motivarea acțiunii reclamanta a invocat următoarele temeiuri:

În fapt, la 28 noiembrie 2022, „Danube Star Shipping” Ltd, în calitate de transportator, a încheiat cu „Ancom-Agro” S.R.L. contractul de navlosire CBN Nr.022811/22, obiectul căruia era transportarea mărfii, care aparține pârâtului pe traseul Reni (Ucraina)-Brăila (România)-fluviul râului Dunărea.

Indică că, transportul fluvial de bunuri, efectuat pe fluviul râului Dunărea este reglementat de Acordurile de la Bratislava, 06 noiembrie 1992 (Bratislava, Slovacia), încheiate între căpităniile statelor riverane ale Dunării şi cuprind o serie de acorduri negociate şi încheiate ulterior, inclusiv Acordul privind condiţiile generale pentru transportul mărfurilor în comunicaţii internaţionale pe Dunăre. În conformitate cu prevederile contractului de navlosire CBN Nr.022811/22, încheiat între „Danube Star Shipping” Ltd și „Ancom Agro” S.R.L., în special ale articolului „Alţi termeni”, părţile au convenit, că „Pentru tot ce nu este prevăzut de acest contract, se vor aplica temenii şi condiţiile Acordului de la Bratislava-ultima ediţie, cu care ambele părţi contractuale sunt de acord şi care este parte integrantă a acestui contract.

Astfel, potrivit Contractului de navlosire CBN Nr.022811/22 marfa indicată rubrica „Marfa” şi „Cantitate” a contractului urma să fie transportarea urma fi transportate cu un convoi format din două barje, şi anume: una de tip SA-12 şi una de tip BS-1.

La data de 10.12.2022, barja BS-1 a fost pusă la dispoziţia navlositorului în portul Reni (Ucraina), fapt confirmat prin informaţia autorităţii portuare Reni.

Operaţiunile de încărcare au început la orele 14:30 ale aceleiaşi zile şi au continuat până la orele 06:00 ale zilei următoare. În intervalul de timp între 06:00 (11.12.2022) şi ora 15:15 (14.12.2022) transportatorul s-a aflat în așteptarea mărfii spre încărcare. Încărcarea mărfii a reînceput la 15:15 (14.12.2022) şi a luat sfârșit la ora 04:45 a zilei de 15.12.2022.

În intervalul de timp dintre 07:00 a zilei de 15.12.2022 şi ora 17:00 a zilei de 19.12.2022 transportatorul s-a aflat în așteptarea documentelor de marfa, care au fost semnate şi transmise de proprietar la ora 17:00 a zilei de 19.12.2022.

Suplimentar, cu referire la barja SA-12, indică că aceasta a fost pusă la dispoziţia proprietarului mărfii în portul Reni (Ucraina) la data de 15.12.2022, iar la orele 12:00 ale aceleiași zile a început încărcarea mărfii, încărcarea fiind finalizată la orele 15:00 ale zilei de 17.12.2022.

În intervalul de timp dintre 16:00 a zilei de 17.12.2022 şi ora 17:45 a zilei de 19.12.2022 transportatorul s-a aflat în aşteptarea documentelor de marfa, care au fost semnate şi transmise de proprietar la ora 17:45 a zilei de 19.12.2022.

La data de 21.12.2022 (ora 17:45), agentul proprietarului mărfii a înștiințat despre sosirea convoiului format din nava HRON 2 + BS-1 + SA-12 în portul Brăila (România), iar la 17:45 ale aceleiași zile a început descărcarea barjelor, fapt confirmat de agentul proprietarului - „Livamex” S.R.L. (România).

În continuare invocă faptul că, descărcarea completă a convoiului s-a încheiat la data de 06 ianuarie 2023, perioadă în care, urmare a instrucțiunilor proprietarului mărfii, confirmate prin ordinul de suspendare a descărcării barjelor, care se conţine în scrisoarea proprietarului mărfii din 30.12.2022, precum şi prin ordonarea permisiunii de a descărca barjele, care se conţine în scrisoarea proprietarului mărfii din 03.01.2023, operațiunile de descărcare au fost suspendate între orele 10:08 a zilei de 28.12.2022 până la orele 09:58 a zilei de 30.12.2022 şi orele 11:17 a zilei de 30.12.2022 până la orele 16:04 ale zilei de 03.01.2023.

Prin urmare, potrivit declarațiilor autorităților portuare Reni (Ucraina) şi Brăila (România), convoiul de barje a staționat între 14.12.2022 (ora 23:06) şi 19.12.2022 (ora 14:00) în portul de încărcare a mărfii şi între 26.12.2022 (ora 14:40) și 06.01.2023 (ora 22:45) în portul de descărcare a mărfii din vinovăția navlositorului-proprietarul mărfii.

În consecință, la 22.06.2023 reclamantul a înaintat prin intermediul curierului electronic o reclamație în adresa pârâtului, prin care a explicat motivele şi circumstanțele de fapt, precum şi motivele de drept ale speţei, solicitând achitarea penalităților cuvenite pentru starea de demurrage în valoare de 48390 euro, însă

până la data înaintării acțiunii în instanța de judecată, pârâtul nu a răspuns la respectiva reclamație.

Suplimentar reclamanta a concretizat că prețul transportării mărfii a fost achitat integral.

Așadar, în circumstanțele enunțate supra prin acțiunea înaintată a solicitat încasarea din contul ,,Ancom-Agro" S.R.L. în beneficiul ,,Danube Star Shipping" Ltd a sumei în mărime de 48390 Euro, cu titlu de penalitate de staționare (demurrage); încasarea din contul ,,Ancom-Agro" S.R.L. în beneficiul ,,Danube Star Shipping" Ltd a sumei în mărime de 28073 lei, cu titlu de cheltuieli pentru achitarea taxei de stat; încasarea din contul ,,Ancom-Agro" S.R.L. în beneficiul ,,Danube Star Shipping" Ltd a sumei în mărime de 2000 Euro, cu titlu de cheltuieli pentru asistență juridică.

Concomitent, cu cerințele de bază invocate în acțiune, reclamanta a solicitat aplicarea sechestrului pe sumele de bani a pârâtului în mărimea valorii acțiunii și valorii taxei de stat achitate.

3. Prin încheierea Judecătoriei Soroca, (sediul central) din 6 decembrie 2023 a fost primită spre examinare cererea de chemare în judecată fiind convocate părțile în ședință pentru clarificarea unor aspecte legate de pregătirea cauzei pentru dezbateri judiciare. Totodată, în vederea pregătirii cauzei pentru examinare s-a propus reclamantului să prezinte până la ședința din 25 ianuarie 2024 toate probele ce confirmă cerințele invocate, iar pârâtului i-a fost acordat termen până la data ședinței de judecată referința conform art.186 Codului de procedură civilă și probele în susținerea acesteia, iar în caz de existență a pretențiilor reconvenționale, a fost explicat dreptul de a depune acțiunea reconvențională în conformitate cu prevederile art.172 Cod de procedură civilă (fila dosarului 51, volumul I).

4. Prin încheierea judecătoriei Soroca (sediul central) din 6 decembrie 2023, instanța a respins, ca fiind neîntemeiată, cererea depusă ,,Danube Star Shipping" Ltd, privind aplicarea măsurilor de asigurare a acțiunii prin aplicarea sechestrului asupra bunurilor pârâtului, în mărimea

valorii acțiunii și valorii taxei de stat achitate (fila dosarului 52, volumul I).

II. Soluția instanţei de fond:

5. Prin hotărârea Judecătoriei Soroca (sediul central din) din 4 decembrie 2024, acţiunea înaintată de „Danube Star Shipping" Ltd către „Ancom-Agro" S.R.L. privind încasarea penalității de staționare (demurrage), a fost admisă parțial, după cum urmează:

"Se încasează de la „Ancom Agro" S.R.L., cu sediul în sat. Gura Camencii r-ul Floreşti, în beneficiul „Danube Star Shipping" Ltd, cu sediul Bulgaria, or. Burgas, str. Statisa Joana 12, et.3, suma de 7310 (şapte mii trei sute zece) Euro, ori în lei MD, potrivit cursului oficial al BNM la ziua achitării, cu titlu de penalitate şi suma de 4782,44 lei (patru mii şapte sute optzeci şi doi lei, 44 bani) cu titlu de cheltuieli de judecată, în rest acțiunea se respinge ca nefondată.

Se încasează de la „Ancom Agro" S.R.L. cu sediul în sat. Gura Camencii r-ul Floreşti, la bugetul Judecătoriei Soroca (c/f 1007601000241, cont IBANMD09TRPAAA142310A0 1199AA) cheltuielile aferente judecării pricinii, suportate de instanţa judecătorească în legătură cu înştiinţarea şi chemarea părţilor în judecată, în sumă de 27,50 lei (douăzeci şi şapte lei, 50 bani)."

III. Solicitarea apelantului:

6. Nefiind de acord cu hotărârea primei instanțe, la 2 ianuarie 2025 (fila dosarului 120), reclamanta „Danube Star Shipping" Ltd a declarat apel nemotivat împotriva hotărârii Judecătoriei Soroca, (sediul central) din 4 decembrie 2024 (fila dosarului 120, 125-126), prin care s-a solicitat casarea parțială a hotărârii primei instanțe în partea respinsă și emiterea unei noi hotărâri de admitere integrală a cererii de chemare în judecată. Ulterior în termenul acordat de instanța de apel, prin încheierea completului Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții de Apel Nord din 13 februarie 2025, reprezentantul „Danube Star Shipping" Ltd, avocatul Denis Grecu, la 11 martie 2025, prin intermediul poștei electronice, a prezentat cererea de apel motivată împotriva hotărârii instanței de fond, cu indicarea motivelor de fapt și de drept în

conformitate cu cerințele de formă și conținut prevăzute la art. 364-365 Cod de procedură civilă, prin care a susținut aceiași cerință de casare parțială a hotărârii primei instanțe în partea respinsă și emiterea unei noi hotărâri de admitere integrală a acțiunii înaintată de „Danube Star Shipping" Ltd împotriva „Ancom Agro" S.R.L. privind încasarea penalității (demurrage), fila dosarului 146-150.

7. Prin încheierea completului Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții de Apel Nord, apelul declarat de „Danube Star Shipping" Ltd a fost acceptat spre examinare, fiind intentată procedura de apel, cu stabilirea ședinței de pregătire a cauzei pentru dezbateri judiciare, convocarea părților în ședință și acordat părților un termen rezonabil pentru prezentarea referințelor, formularea demersurilor necesare, prezentarea probelor în susținerea poziției invocate, sub sancțiunea decăderii din acest drept.

IV. Argumentele părţilor:

8. În motivarea apelului, apelantul a invocat următoarele argumente:

La caz, apelanta menționează că deși prima instanță corect a reținut spre examinare în fond litigiul în cauză, între cărăușul de marfa (rezident al Bulgariei) şi beneficiarul serviciilor (rezident al Republicii Moldova), aplicându-i Acordul de la Bratislava privind condițiile generale pentru transportul mărfurilor în comunicațiile internaționale pe Dunăre, în temeiul legii alese de părți contractante, conform contractului de navlosire CBN Nr.022811/22, încheiat la data de 28.11.2022, între „Danube Star Shipping" Ltd şi „Ancom-Agro" S.R.L. totuși a lăsat fără nici o apreciere cadrul legal național ce guvernează raportul litigant, or acesta nu se exclude în principiu, și se aplică în partea care nu contravine prevederile acordurilor, tratatelor şi convențiilor internaționale, fapt care generează poziția privind construirea unor concluzii premature şi neîntemeiate pe marginea fondului cauzei.

Indică că instanța de fond, contrar prevederilor art. 133 alin. (1) din Codul NMC, *prin hotărârea contestată,* în principiu, nu neagă dreptul apelantei la compensarea pagubelor sub forma penalității contractuale, consideră că *acest drept*

poate fi realizat numai în temeiul Acordului de la Bratislava privind condiţiile generale pentru transportul mărfurilor în comunicaţiile internaţionale pe Dunăre, dar nu în baza clauzei incerte a contractului de navlosire CBN Nr.022811/22, încheiat la data de 28.11.2022, poziție pe care o consideră drept neîntemeiată.

Susține că, prima instanţă a constatat corect faptul staţionării neadmise transportului şi durata acestei staţionări (17 zile), circumstanţa care de fapt nu a fost negată de intimată, însă în mod eronat a aplicat cadrul normativ obiectului cauzei, care reprezintă pretenția cărăușului față de beneficiar al serviciilor de transport privind achitarea penalităților în legătură cu întârzierea încărcări şi descărcării mărfii, fapt care a dus la staționarea neadmisă a transportului maritim (demurrage).

Totodată, consideră că legea expres reglementează problema abordată, aceasta în mod prioritar este guvernată de acord, iar în lipsa unui acord între părţi, contrastaliile si indemnitatea de întîrziere (demurrage) se stabilesc în funcţie de uzanţele portului de încărcare, în cazul în care nici astfel de uzanțe nu există, demurrage-ul se determină luându-se în calcul cheltuielile de întreținere a navei si a echipajului.

Atenționează că, prima instanță greșit a interpretat rubrica ”Alți termeni” din contractul de navlosire CBN Nr. 022811/22, mai mult decât atât, clauza penală contractuală poate fi aplicată doar dacă este inclusă în contract, aceasta nu poate fi aplică prin analogie, chiar şi atunci când rezultă din acordurile, tratatele şi convențiile internaționale, aplicate în raportul contractual stabilit de părți, or până la introducerea acesteia în contract orice sancțiuni pecuniare (în afara celor legale) au doar caracter a unei recomandări şi nu poate fi aplicată la direct *(contractul de navlosire CBN Nr. 022811/22, încheiat la data de 28.11.2022, nu conţine nici o clauză care va permit aplicarea la direct a sancțiunilor prevăzute de Acordul de la Bratislava).*

În același sens invocă aplicarea eronată de către instanța de fond a prevederilor art. 1101 Cod civil, precum și a clauzelor contractului CBN Nr.022811/22, încheiat la 28.11.2022, între Compania „Danube Star Shipping” Ltd şi S.R.L. „Ancom-Agro”, care reglementează relațiile părților în cazul staționării cu întârziere a convoiului de nave în timpul încărcăturii/descărcării (demurrage).

Concretizează în special că, instanţa nu a luat în considerare abrevierea menţionată în contract, imediat după suma amenzii de 3000 EURO, pentru staționarea pe demurrage a convoiului de nave la încărcare, în secţiunea

„CONTRASTAUILE”, şi anume „PDPR fdbe”, care stabileşte ordinea de aplicare a acestei amenzi. Or, conform terminologiei internaţionale utilizate la încheierea contractelor pentru transporturile internaţionale maritime de mărfuri, abrevierea „PDPR, fdbe” înseamnă „PER DAY PRO RATA. Free Despatch Both Ends”, tradus din limba engleză (limba internaţională a afacerilor aplicată în transportul internaţional maritim), înseamnă „PE ZI PROPORŢIONAL. FĂRĂ ADAOS PENTRU EXECUTAREA RAPIDĂ LA AMBELE CAPETE ALE RUTEI.

Prin urmare, folosind această abreviere în contract părțile au prevăzut în mod direct aplicarea unei sancțiuni financiare pentru staționarea navei cu întârziere pentru fiecare zi de oprire (PD = PER DAY), proporțional (PR = PRO RATA), astfel încât este drept eronată concluzia instanței precum că problema aplicării sancțiunii pentru staționarea cu întârziere a navei/demurrage nu este reglementată definitiv prin contract.

Menționează și asupra faptului că demurrage-ul (penalizarea pentru staţionarea navei la încărcare/descărcare) este, prin natura sa, o penalitate - un mijloc de garantare a executării obligaţiilor, la caz o obligație a proprietarul mărfii de a plăti transportatorului o penalitate pentru staţionarea cu întârziere a navei la operaţiunile de încărcare-descărcare.

Având în vedere faptul că obiectul contractului CBN Nr.022811/22, încheiat la 28.11.2022, constă în furnizarea de servicii de transport maritim de mărfuri, iar timpul de transport, precum şi timpul staţionării la operaţiunile de încărcare-descărcare, sunt condiţii esenţiale ale contractului, este evident că despăgubirea trebuie să acopere pierderile zilnice suferite de transportator, care au fost convenite de părţi în contract, în sumă de 3000 euro pentru fiecare zi de staţionare cu întârziere a convoiului de nave - PER DAY PRO RATA.

În concluzie indică că instanţa, ignorând termenul aplicat de părţi PDPR, ajunge eronat la concluzia că există îndoieli în interpretarea şi aplicarea clauzelor contractului cu privire la modul de aplicare a demurage-ul şi, prin urmare, aplică ilegal alte dispoziţii normative în vigoare. Or, chiar şi dispoziţiile articolului 8 (încărcarea şi descărcarea navei) din Acordul din Brateslava, aplicat de instanță întru justificarea soluţiei pronunţate, stabilind o penalitate pentru întârzierea navei nepropulsate în timpul încărcării sau descărcării peste timpul stabilit conform reglementări, raportează amenda (demurrage) - 430 euro pe zi sau proporțional pentru o parte din zi” (PER DAY PRO RATA), confirmând astfel practica

internaţională de calcul al despăgubirii pentru staţionarea cu întârziere a navei pentru fiecare zi de întârziere, practică care este confirmată de utilizarea de către părțile a abrevierii PDPR.

9. În termenul acordat de instanța de apel, intimata S.R.L. ”Ancom-Agro” reprezentată de administratorul Claicnet Robert, a prezentat referință asupra apelului declarat de „Danube Star Shipping” Ltd prin care a solicitat respingerea apelului declarat cu menținerea fără modificări a soluției instanței de fond.

În susținerea poziției a indicat că, Clauza „Contrastalii” din contractul de navlosire CBN nr. 022811/22 prevede doar suma de 3000 euro asociată cu expresia „PDPR fdbe”, fără a fi indicat expres că este vorba de penalitate pe zi de staționare. Astfel, clauza este una neclară, iar instanța de fond a interpretat-o în favoarea S.R.L. „Ancom-Agro”, potrivit art. 1107 alin. (2) Cod civil, ceea ce este corect și legal.

Astfel indică că, reclamanta nu a făcut dovada clară a unei penalități zilnice contractuale, iar instanța a reținut că din contract nu rezultă modalitatea concretă de calcul al penalității, nefiind indicată nici durata, nici mecanismul de aplicare.

Respectiv, consideră că în lipsa unei reglementări exprese, instanța a aplicat art. 8 din Acordul de la Bratislava, parte integrantă a contractului conform rubricii „Alți termeni”, care stabilește penalitatea de 430 EUR pe zi pentru întârziere, ceea ce corespunde sumarului admis de instanță (17 zile x 430 EUR = 7310 EUR).

Totodată remarcă faptul că, calculul efectuat de către reclamantă conform căruia demurrage-ul la 3000 EUR/zi, ajungând la o sumă totală de 51.000 EUR, este unul neîntemeiat deoarece la caz nu s-a dovedit faptul că această sumă a fost convenită expres sau că derivă din vreo uzanță obligatorie.

Prin urmare consideră că, instanța de fond în mod întemeiat și corect a considerat acel calcul excesiv, nejustificat și contrar principiului proporționalității, din moment ce reclamanta nu a prezentat dovezi suficiente că întârzierea este în întregime imputabilă intimatei, or o parte din întârziere s-a datorat proprietarului mărfii și contextului obiectiv (zile de sărbătoare și comunicări privind lipsa capacității de recepție) – aspecte care sunt în mod corect reținute clar în motivarea instanței de fond. În asemenea circumstanțe susține concluzia instanței de fond prin care se consideră că nu se justifică aplicarea integrală a sancțiunii contractuale

în forma pretinsă, având în vedere că penalitățile pot fi stabilite în sumă fixă, dar numai dacă sunt clare și fără ambiguitate – condiție care nu este îndeplinită în cauză.

V. Poziția părților în ședința instanței de apel:

10. Reprezentantul apelantului ”Danube Star Shipping” Ltd, avocata Victoria Proca, în ședință de judecată a pledat pentru admiterea apelului declarat, casarea parțială a hotărârii contestate în latura cerințelor respinse, cu pronunțarea în această parte a unei noi hotărâri prin care cererea de chemare în judecată să fie admisă integral.

Suplimentar la întrebările instanței a concretizat că potrivit prevederilor Codului civil al Republicii Moldova părțile dispun de libertatea contractuală, respectiva penalitate de 3000 euro pe zi a fost agreată, de comun acord, și aceasta nu poate fi redusă de către instanță în mod unilateral, deși poziția intimatului este clară și în mod evident nu îi este convenabilă.

De asemenea a indicat că penalitatea este rezonabilă având în vedere și cheltuielile care au fost suportate pentru staționarea unei nave întregi, a unui convoi cu echipaj cu toate barjele, care a dus nemijlocit la neexecutarea de către „Danube Star Shipping” Ltd a altui contract.

Totodată, atenționează că în contract este clar stipulat penalitatea de 3000 euro pe zi, care apelanta o consideră a fi una justificată, or, părțile au stabilit un contract, anticipat că, în cazul în care nava va staționa neîntemeiat prejudiciul urmează a fi compensat.

11.În ședința de examinare a cauzei în ordine de apel, reprezentantul intimatei ”Ancom-Agro” S.R.L., Ruslan Burca, a susținut poziția expusă în referința la apel, solicitând respingerea cererii de apel cu menținerea hotărârii instanței de fond.

La întrebările adresate, a explicat suplimentar că, în anul când a fost semnat contractul între „Ancom-Agro” S.R.L și „Danube Star Shipping” Ltd, nu era un traider mare cum afirmă apelantul și contractul cu apelantul era unul din primele contracte legate de închirierea barjei sau navei pentru a presta servicii de transport fluvial.

La semnarea contractului a fost standard condițiile de demurrage, care este clar că este o penalitate de staționare, dar nu per/zi, și pentru intimat era o noutate când s-a apelat cu reclamația înaintată față de acesta, cu privire la sumele enorme pretinse cu titlu de penalitate de staționare.

A concretizat că contractul cu reclamanta nu este unicul și că intimata a mai avut contracte de transport cu barje, însă la moment nu poate să confirme dacă mai au alte contracte la moment.

Pe fiecare contract se revizuiește și se întocmesc condițiile comode pentru ambele părți.

Confirmă, că până la înaintarea prezentei acțiuni în judecată, de către părți s-au purtat negocieri în vederea micșorării sumei penalităților pretinse de ,,Danube Star Shipping" Ltd , dar până la urmă nu s-a ajuns la un consens.

VI. Aprecierea instanţei de apel:

12. Analizând legalitatea şi temeinicia hotărârii atacate, prin prisma argumentelor invocate de participanţii la proces, a materialelor din dosar și a normelor legale relevante speței, completul Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții de Apel Nord conchide că apelul declarat de ,,Danube Star Shipping" Ltd est întemeiat și pasibil de admitere, din următoarele considerente.

13. În conformitate cu art. 362 alin. (1) Cod procedură civilă, *termenul de declarare a apelului este de 30 de zile de la data pronunţării dispozitivului hotărîrii, dacă legea nu prevede altfel.*

14. Instanța de apel reţine că dispozitivul hotărârii contestate a fost pronunţat la 4 decembrie 2024 (fila dosarului 117, volumul I), iar cererea de apel nemotivată a fost depusă la 2 ianuarie 2025 (fila dosarului 120-123, volumul I). Prin urmare apelul este declarat în termenul legal stabilit la art. 362 Cod procedură civilă.

15. În conformitate cu dispozițiile art. 385 Cod de procedură civilă, *instanţa de apel, după ce judecă apelul, este în drept: c) să admită apelul şi să caseze integral sau parţial hotărârea primei instanţe, emiţînd o nouă hotărîre;*

16. Potrivit art. 386 alin. (1) Cod de procedură civilă,

(1) Hotărârea primei instanţe se casează sau se modifică de instanţa de apel dacă:

c) concluziile primei instanţe, expuse în hotărâre, sunt în contradicţie cu circumstanţele cauzei;

d) normele de drept material sau normele de drept procedural au fost încălcate sau aplicate eronat.

17. Conform art. 387 lit. a), b) Cod de procedură civilă, *Se consideră că normele de drept material sunt încălcate sau aplicate eronat în cazul în care instanţa judecătorească: a) nu a aplicat legea care trebuia să fie aplicată; b) a aplicat o lege care nu trebuia să fie aplicată;*

18. În accepțiunea art. 373 Cod de procedură civilă, *instanța de apel verifică, în limitele cererii de apel, ale referințelor şi obiecțiilor înaintate, legalitatea şi temeinicia hotărârii atacate în ceea ce priveşte constatarea circumstanțelor de fapt şi aplicarea legii în primă instanță. În limitele apelului, instanța de apel verifică circumstanțele şi raporturile juridice stabilite în hotărârea primei instanțe, precum şi cele care nu au fost stabilite, dar care au importantă pentru soluționarea pricinii, apreciază probele din dosar şi cele prezentate suplimentar în instanță de apel de către participanții la proces. Instanța de apel este obligată să se pronunțe asupra tuturor motivelor din apel. Instanța nu este legată de motivele apelului privind legalitatea hotărârii primei instanţe, ci este obligată să verifice legalitatea hotărârii în întregul ei.*

19. În corespundere cu art. 118 alin. (1), (3) Cod de procedură civilă, *fiecare parte trebuie să dovedească circumstanțele pe care le invocă drept temei al pretențiilor şi obiecțiilor sale dacă legea nu dispune altfel. Circumstanțele care au importantă pentru soluționarea justă a cauzei sunt determinate definitiv de instanța judecătorească pornind de la pretențiile şi obiecțiile părților şi ale altor participanți la proces, precum şi de la normele de drept material şi procedural ce urmează a fi aplicate.*

20. În baza art. 121 din Cod de procedură civilă, *instanța judecătorească reține spre examinare şi cercetare numai probele pertinente care confirmă, combat*

ori pun la îndoială concluziile referitoare la existența sau inexistența de circumstanțe, importante pentru soluționarea justă a cazului, iar art. 122 din Codul de procedură civilă prevede că, circumstanțele care, conform legii, trebuie confirmate prin anumite mijloace de probațiune nu pot fi dovedite cu nici un fel de alte mijloace probante. Admisibilitatea probelor se determină în conformitate cu legea în vigoare la momentul eliberării lor.

21. În conformitate cu art. 130 alin. (1) Cod de procedură civilă, *instanța judecătorească apreciază probele după intima ei convingere, bazată pe cercetarea multe aspectuală, eclarat, nepărtinitoare şi nemijlocită a tuturor probelor din dosar în ansamblul şi interconexiunea lor, călăuzindu-se de lege.*

22. Art. 239 Cod de procedură civilă reglementează că, *hotărârea judecătorească trebuie să fie legală şi întemeiată. Instanța îşi întemeiază hotărârea numai pe circumstanţele constatate nemijlocit de instanță şi pe probele cercetate în şedinţă de judecată. Hotărârea este întemeiată, dacă în ea sunt expuse toate circumstanţele care au importantă la soluționarea cauzei şi care au fost verificate în şedinţa de judecată multilateral, complet şi au fost elucidate probele privind circumstanţele constatate ale cauzei.*

23. Norma cuprinsă la art. 240 alin. (1) Cod de procedură civilă stabilește că, *la deliberarea hotărârii, instanța judecătorească apreciază probele, determină circumstanţele care au importanța pentru soluționarea cauzelor, care au fost sau nu stabilite, caracterul raportului juridic dintre părți, legea aplicabilă soluționării cauzei şi admisibilitatea acțiunii.*

24. Conform art. 241 alin. (5) Cod de procedură civilă prevede că, *în motivarea hotărârii se indică circumstanţele cauzei, constatate de instanţă, probele pe care se întemeiază concluziile ei privitoare la aceste circumstanţe, argumentele invocate de instanţă la respingerea unor probe, legile de care s-a călăuzit instanţa.*

25. Completul de judecată al Curții de pel Nord notează că, potrivit regulilor unui proces echitabil, instanța de apel are obligația să examineze efectiv problemele esențiale care îi sunt supuse aprecierii şi să nu se limiteze la însușirea motivelor instanței inferioare (Hirro Balani c.Spaniei, nr.18064/91 din 09.12.1994 §27; Georgiadis c. Greciei nr.21522/93 din 29.05.1997 §43).

26. Sursele de Soft Low - Avizul nr.11 din 2008 al Consiliului Consultativ al Judecătorilor Europeni (CCJE) în atenția Comitetului de Miniștri al Consiliului Europei privind calitatea hotărârilor judecătorești, stabilește că o motivație şi o analiză clară sunt cerințele fundamentale ale hotărârilor judecătorești şi un aspect important al dreptului la un proces echitabil. Pentru a răspunde cerințelor procesului echitabil, motivarea ar trebui să evidențieze, că judecătorul a examinat cu adevărat chestiunile esențiale ce iau fost prezentate.

27. Instanța de apel menționează că, art. 6 CEDO garantează dreptul justițiabilului la o hotărâre motivată sub aspectul instituirii obligației instanțelor de judecată de ași argumenta hotărârile adoptate din perspectiva unei analize ample a circumstanțelor cauzei. Îndatorirea de a motiva coerent şi unitar hotărârea sub aspectul tuturor cererilor, fără a exista contradicții între motivare şi dispozitiv, constituie o garanție pentru justițiabili, în faţa eventualului arbitrariu judecătoresc, fiind singurul mijloc prin care se dă posibilitatea de a putea exercita un eficient control judiciar.

28. Ținând cont de cerințele legale enunțate mai sus, ghidându-se de principiul disponibilității părților și examinării cauzei în apel în limitele pretențiilor din cererea de apel, situație reglementată potrivit dispozițiilor art. 27 alin. (1) și art. 373 alin. (1) din Codul de procedură civilă, completul Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții de Apel Nord va supune verificării circumstanțele și raporturile juridice stabilite în hotărârea primei instanțe, precum și cele care nu au fost stabilite, dar invocate de părți, urmând să se pronunțe asupra tuturor motivelor invocate în apel.

LEGISLAȚIA RELEVANTĂ

Codul de procedură civilă al Republicii Moldova

29. Art. 5 alin. (1) Cod de procedură civilă, „*orice persoană interesată este în drept să se adreseze în instanţă judecătorească, în modul stabilit de lege, pentru a-şi apăra drepturile încălcate sau contestate, libertăţile şi interesele legitime”.*

30. Art. 459 din Cod de procedură civilă,

”*(1) Instanţele judecătoreşti ale Republicii Moldova sunt competente, în condiţiile prezentului capitol, să soluţioneze litigiile civile dintre o parte a Republicii Moldova şi o parte străină sau numai dintre persoane străine;*

(2) Competenţa instanţelor judecătoreşti ale Republicii Moldova în judecarea cauzelor civile cu element de extraneitate se determină conform dispoziţiilor cap. IV, dacă prezentul capitol nu prevede altfel”.

31. Art. 38 Cod de procedură civilă,

„(1) Reclamantul poate intenta acţiunea în oricare din sediile instanţei în a cărei rază teritorială se află domiciliul pârâtului.

(2) Acţiunea împotriva unei persoane juridice se intentează în unul dintre sediile instanţei în a cărei rază teritorială se află sediul persoanei juridice respective”.

Codul civil al Republicii Moldova

32. Art. 9 alin. (1), (2) Cod civil,

”(1) Drepturile şi obligaţiile civile apar în temeiul legii, precum şi în baza actelor persoanelor fizice şi juridice care, deşi nu sânt prevăzute de lege, dau naştere la drepturi şi obligaţii civile, pornind de la principiile generale şi de la sensul legislaţiei civile.

(2) Drepturile şi obligaţiile civile apar din contracte şi din alte acte juridice.”

33. Art. 10 alin. (1) Cod civil, ”*persoanele fizice şi juridice participante la raporturile juridice civile trebuie să îşi exercite drepturile şi să îşi execute obligaţiile cu bună-credinţă, în acord cu legea, cu contractul, cu ordinea publică şi cu bunele moravuri. Buna-credinţă se prezumă pînă la proba contrară*.”

34. Art. 512 alin. (1) Codul civil, ”*în virtutea raportului obligaţional, creditorul este în drept să pretindă de la debitor executarea unei prestaţii, iar debitorul este ţinut să o execute. Prestaţia poate consta în a da, a face sau a nu face.”*

35. Art. 513 alin. (l) a Codului civil, ”*debitorul şi creditorul trebuie să se comporte cu bună credinţă şi diligenţă la momentul naşterii, pe durata existenţei, la momentul executării şi stingerii obligaţiei.”*

36. Art. 514 Cod civil, ”*obligaţiile se nasc din contract, fapt ilicit (delict) şi din orice alt act sau fapt susceptibil de a le produce în condiţiile legii.”*

37. Art. 774 alin. (1) Cod civil, ”*în virtutea raportului obligaţional, creditorul este în drept să pretindă de la debitor executarea unei prestaţii, iar debitorul este ţinut să o execute. Prestaţia poate consta în a da, a face sau a nu face.”*

38. Art. 776 Cod civil, ”*obligaţiile se nasc din contract, fapt ilicit (delict) şi din orice alt act sau fapt susceptibil de a le produce în condiţiile legii.”*

39. Art. 858 alin. (1) Cod civil,

”(1) Temeiul executării rezidă în existenţa unei obligaţii.

(2) Obligaţia trebuie executată în modul corespunzător, cu bună-credinţă, la locul şi în momentul stabilit.”

40. Art. 992 alin. (1) Cod civil, ”*contract este acordul de voinţă realizat între două sau mai multe persoane prin care se stabilesc, se modifică sau se sting raporturi juridice*.”

41. Art. 1100 Cod civil,

”(1) Contractul trebuie interpretat pe principiile bunei-credinţe.

(2) Contractul se interpretează după intenţia comună a părţilor, fără a se limita la sensul literal al termenilor utilizaţi.

(3) Dacă una dintre părţi a avut intenţia ca contractul sau o clauză a sa să aibă un anumit sens şi la momentul încheierii contractului cealaltă parte cunoştea sau trebuia, în mod rezonabil, să cunoască intenţia primei părţi, contractul se interpretează în sensul înțeles de prima parte.”

42. Art. 1101 Cod civil, ”*La interpretarea contractului se va ţine cont de natura lui, de circumstanţele în care a fost încheiat, de interpretarea care este dată acestuia de către părţi sau care poate fi dedusă din comportamentul lor de pînă la şi de după încheierea contractului, precum şi de uzanţe.*

43. Art. 1104 Codul civil, *”O clauză contractuală trebuie interpretată în sensul în care poate produce efecte juridice, iar nu în sensul în care nu ar produce nici unul.”*

44. Art. 1418 Cod civil,

”(1) *Contractul de navlosire (charter) este contractul de transport prin care transportatorul se obligă să transporte navlositorul sau pasagerul folosind mijlocul de transport pe care transportatorul îl acordă navlositorului sau pasagerului în folosinţă deplină, împreună cu operator, în scop de transport, iar navlositorul se obligă să achite taxa convenită. Contractul de navlosire poate fi încheiat pe termen determinat sau nedeterminat.*

(2) Prin contract de navlosire transportatorul cere operatorului mijlocului de transport să îndeplinească indicaţiile navlositorului sau ale pasagerului în măsura stipulată în contract. Transportatorul răspunde de îndeplinirea indicaţiilor.

(3) Dispoziţiile legale privind locaţiunea nu se aplică contractului de navlosire.”

45. Art. 1427 alin. (3) Cod civil, ”(3) *În cazul transportării în temeiul contractului de navlosire, navlositorul este ţinut să despăgubească transportatorul pentru prejudiciul cauzat prin îndeplinirea de către transportator a indicaţiilor navlositorului sau ale unui pasager în decursul executării obligaţiilor contractuale, cu excepţia cazului în care operatorul mijlocului de transport nu se comportă în mod rezonabil la îndeplinirea indicaţiilor.”*

46. Art. 2617 alin. (3) Cod civil, *”(3) Determinarea legii aplicabile trebuie să fie expresă sau să rezulte, cu un grad rezonabil de certitudine, din conţinutul contractului ori din alte împrejurări.”*

Acordul privind condiţiile generale pentru transportul mărfurilor în comunicaţiile internaţionale pe Dunăre, încheiat la 06 noiembrie 1992 la Bratislava, Slovacia, între căpităniile statelor riverane ale Dunării (Acordul de la Bratislava)

47. Art. 8.10 (încărcarea şi descărcarea vasului) din Acordul privind condiţiile generale pentru transportul mărfurilor în comunicaţiile internaţionale pe Dunăre, încheiat la 06 noiembrie 1992 la Bratislava, Slovacia, între căpităniile statelor riverane ale Dunării (Acordul de la Bratislava) *„pentru întârzierea unei nave nepropulsate în timpul încărcării sau descărcării peste timpul stabilit prin reglementări, expeditorul (navlositorul) plăteşte cărăuşului o amendă (demurrage) în următoarele sume:*

-pentru o navă cu o capacitate de transport de până la 1300 tone - 350 euro;

-pentru o navă cu o capacitate de transport de peste 1300 de tone - 430 de euro pe zi sau, în consecinţă, pentru o parte a zilei.

-pentru o navă neautopropulsată, demurage este stabilită la o rată triplă în comparaţie cu tarifele pentru o navă neautopropulsată cu capacitatea de transport corespunzătoare."

48. Art. 8.11 din Acordul de la Bratislava, "*În cazul în care o navă fără autopropulsie este reținută pentru încărcare sau descărcare pentru o perioadă mai lungă de timp decât perioada obişnuită, expeditorul (navlositorul) va plăti transportatorului o penalitate (contrastalie)"*

49. Art. 11.3 din Acordul de la Bratislava, "*În cazul în care expeditorul/navlositorul prezintă mărfuri pentru transport cu întârziere, el va plăti, [...], o penalitate (contrastalie) pentru timpul de aşteptare al navei."*

CIRCUMSTANȚELE DE FAPT IMPORTANTE ȘI APRECIEREA ACESTORA PRIN PRISMA NORMELOR DE DREPT APLICABILE SPEȚEI

Aspecte de procedură:

50. Potrivit materialelor cauzei, se atestă faptul că între „Danube Star Shipping" Ltd (reclamanta/apelantă) și "Ancom-Agro" S.R.L. (pârâta/intimată) au existat raporturi contractuale de transport maritim/fluvial, în baza căruia reclamanta „Danube Star Shipping" Ltd a prestat servicii în beneficiul pârâtei "Ancom-Agro" S.R.L.

51. Astfel, transportul cu marfă (grâu în vrac) în beneficiul "Ancom Agro" S.R.L. a fost efectuat de către linia maritimă de către „Danube Star Shipping" Ltd, în temeiul contractului de navlosire CBN Nr.022811/22 din 28 noiembrie 2022, într-un termen cuprins între 10.12.2022-06.01.2023, pe traseul Reni (Ucraina)-Brăila (România) - fluviul râului Dunărea (fila dosarului 19-23, volumul I).

52. Conform certificatului Agenției de Înregistrări nr.20221003083948 din 03.10.2022, compania „Danube Star Shipping" Ltd, cu adresa juridică Bulgaria, or.

Burgas 8000, regiunea Burgas, mun. Burgas, str. Tsaritsa Yoanna 12, a fost înregistrată în Registrul Comerțului și în Registrul Persoanelor Juridice ca Societatea Individuală cu Răspundere Limitată, cu genul de activitate: organizarea și prestarea serviciilor maritime, agențiilor și a brokerajului maritim, transport pe mare al mărfii, pasagerilor și bagajelor, navlosire de nave; comerțul cu ridicata și cu amănuntul a bunurilor sau ale altor articole cu scopul de a fi revândute în forma lor originală sau prelucrată; vânzarea bunurilor din producția proprie, activitate de agent turistic și agenție de turism; comisioane, operațiuni de redirecționare și transport, inclusiv livrarea și transportul internațional de marfă; operațiuni de depozitare, etc. (fila dosarului 11-14, volumul I).

53. Prin urmare, instanța de apel constată că litigiul supus examinării în prezenta cauză este cu element de extraneitate, parte a procesului (reclamant) fiind o persoană juridică străină - compania „Danube Star Shipping" Ltd., iar partea pârâtă fiind compania "Ancom Agro" S.R.L. cu sediul în Republica Moldova, raionul Florești, satul Gura Camencii.

54. Potrivit art. 459 din Codul de procedură civilă al Republicii Moldova, *(1) Instanţele judecătoreşti ale Republicii Moldova sunt competente, în condiţiile prezentului capitol, să soluţioneze litigiile civile dintre o parte a Republicii Moldova şi o parte străină sau numai dintre persoane străine; (2) Competenţa instanţelor judecătoreşti ale Republicii Moldova în judecarea cauzelor civile cu element de extraneitate se determină conform dispoziţiilor cap.IV, dacă prezentul capitol nu prevede altfel".*

55. Conform prevederilor art. 38 din Codul de procedură civilă, „*(1) Reclamantul poate intenta acţiunea în oricare din sediile instanţei în a cărei rază teritorială se află domiciliul pârâtului. (2) Acţiunea împotriva unei persoane juridice se intentează în unul dintre sediile instanţei în a cărei rază teritorială se află sediul persoanei juridice respective".*

56. Raportând prevederile normelor legale sus-citate la speţa dată, ținând cont de faptul că pârâtul "Ancom-Agro" S.R.L. are sediul în Republica Moldova, raionul Florești, satul Gura Camencii, completul Colegiul civil şi de contencios administrativ al Curții de Apel Nord relevă că, instanţa de fond corect a

concluzionat asupra competenței instanțelor judecătoreşti ale Republicii Moldova de a examina acțiunea civilă înaintată de compania reclamantă - „Danube Star Shipping” Ltd. împotriva companiei pârâte - ”Ancom Agro” S.R.L.

Aspecte de fond:

57. *În fapt*, conform contractului de navlosire nr. CBN Nr.022811/22 încheiat la 28 noiembrie 2022 între „Danube Star Shipping” Ltd (transportator) și ”Ancom-Agro” S.R.L. (navlositor), reclamanta „Danube Star Shipping” Ltd s-a obligat să transporte marfa pârâtei ”Ancom-Agro” S.R.L., folosind mijlocul de transport pe care transportatorul îl acordă navlositorului, și anume - grâu în vrac, pe traseul maritim/fluvial Reni, Ucraina - Brăila, România, iar navlositorul s-a obligat să achite taxa convenită (fila dosarului 19-20; traducere din engleză în română, fila dosarului 21-23, volumul I).

58. Mai detaliat, în conformitate cu prevederile contractului de navlosire sus-menționat, părțile au convenit la următoarele clauze:
-„marfă”-grâu în vrac;
-„cantitate”-aproximativ 3400t-5% în urma deciziei armatorului, până la capacitatea maximă a barjelor;
-„timp de stalii”-01-02.12.2022;
-„traseul”-Reni, Ucraina-Brăila, România - 25.00 Euro FIOT L/S/D dacă se va încărca înainte pentru **SA-12/sub** -1400t – **35000 Euro pe barjă** FIOT L/S/D, **pentru BS-1** înainte de 1950t - sumă fixă - **48750 Euro pe barjă** FIOT L/S/D. Mărfurile contractate se fac pe baza de încărcare/descărcare 1 dană/1port/nava;
-„rata de încărcare” - 800 mts pwwd SSHINC EIU, 1 GSPB, port Dunărea AAAA+12 ore de timp liber;
-„rata de descărcare” - 800 mts pwwd SSHINC EIU, 1 GSPB AAAA port Dunăre;
-„navele” - barjele desemnate pentru încărcare: **SA-12/sub**, **BS-1/sub**;
-„constrastaliile” - 3000 Euro pentru convoiul PDPR fdbe;”

59. Așadar, cu referire la obiectul acțiunii în cauză, instanța de apel reține că, conform contractului de navlosire nr. CBN Nr. 022811/22 din 28 noiembrie 2022, părțile au convenit inclusiv asupra clauzei cu privire la ”*contrastalii în mărime de 3000 euro pentru convoiul PDPR fdbe.*” (fila dosarului 21, *verso*). De asemenea, cu

referire la această clauză, părțile au mai convenit (stipulat) în contract că, *”Contrastaliile se iau în calcul întotdeauna pentru întregul convoi, până când ultima navă din convoi a fost încărcată/descărcată, cu excepţia cazului în care barjele ce au fost deja descărcate nu au fost folosite pentru alte încărcări. Se plăteşte contrastaliile pe întreaga perioadă de întârziere. Contrastaliile se calculează conform Avizului de înştiinţare şi a Declaraţiilor emise de proprietari, transmise la adresa navlositorilor împreună cu factura. Copiile prin poştă/fax sunt acceptate. Plata contrastiilor/depozitarii se efectuează în termen de 10 zile calendaristice de la data facturii pentru contrastalie.”*

60. Potrivit declarației din 15.12.2022, **barja BS-1** a fost pusă la dispoziţia navlositorului în portul Reni (Ucraina) la data de 10.12.2022 (fila dosarului 25-26, volumul I).

61. Operaţiunile de încărcare au început în aceeași zi, la ora 14:30 şi au continuat până la orele 06:00 ale zilei următoare.

62. În intervalul de timp între 06:00 (11.12.2022) şi ora 15:15 (14.12.2022) transportatorul s-a aflat în aşteptarea mărfii spre încărcare. Încărcarea mărfii a reînceput la 15:15 (14.12.2022) şi a luat sfârşit la ora 04:45 a zilei de 15.12.2022.

63. Astfel, în intervalul de timp dintre 07:00 a zilei de 15.12.2022 şi ora 17:00 a zilei de 19.12.2022 transportatorul s-a aflat în așteptarea documentelor de marfa, care au fost semnate şi transmise de proprietar la ora 17:00 a zilei de 19.12.2022.

64. Cu referire la **barja SA-12,** potrivit declarației din 20.12.2022, aceasta a fost pusă la dispoziţia proprietarului mărfii în portul Reni (Ucraina) la data de 15.12.2022 (fila dosarului 28-29, volumul I) .

65. Operațiunile de încărcare a mărfii au început la data de 15.12.2022, la ora 12:00, încărcarea fiind finalizată la orele 15:00 ale zilei de 17.12.2022.

66. În intervalul de timp dintre 16:00 a zilei de 17.12.2022 şi ora 17:45 a zilei de 19.12.2022 transportatorul s-a aflat în așteptarea documentelor de marfa, care au fost semnate şi transmise de proprietar la ora 17:45 a zilei de 19.12.2022.

67. Despre sosirea convoiului format din nava HRON 2 (BS-1 + SA-12) în portul Brăila, România, „Livamex" S.R.L. Tulcea - agentul proprietarul mărfii a înștiințat de către transportatorul „Danube Star Shipping" Ltd conform avizului de înștiințare la 21.12.2022, ora 17:45 (fila dosarului 32), fiind gata de descărcare marfa în cantitate de 1282.880 tone și 1796.020 tone (grâu în vrac), în conformitate cu termenii și condițiile relevante din contractul de navlosire.

68. Potrivit materialelor cauzei, descărcarea barjei SA-12 a început din data de 04.01.2023, ora 09.00, terminându-se la data de 05.01.2023, ora 12.00 (fila dosarului 34, 35-36, volumul I).

69. La data de 05.01.2023, ora 13:40, s-a început descărcarea barjei BS-1, aceasta fiind încheiată la data de 06.01.2023, ora 22:45 (fila dosarului 34, 35-36, volumul I).

70. La data de 07.01.2023, convoiului format din nava HRON 2 (BS-1 + SA-12) a navigat în aval spre Reni, Ucraina.

71. În perioada 28.12.2012 (ora 10.30) - 03.01.2023 (16.00), în urma instrucțiunilor proprietarului mărfii, în baza cererii de suspendare a descărcării barjelor SA-12 și BS-1 cât și în contextul zilelor de vacanță, legate de Anul Nou, operațiunile de descărcare au fost suspendate (fila dosarului 36, 39, volumul I).

72. Ulterior, procesul de descărcare a barjelele SA-12 și BS-1 a fost reluat la 03.01.2023 în urma confirmării de navlositorul S.R.L. "Ancom-Agro" a permisiunii de descărcare, iar descărcarea completă a acestora s-a încheiat la data 06.01.2023 (fila dosarului 42).

73. Conform Declarației formale (despre fapte) ale autorităților portuare Reni (Ucraina) și Braila (România) din 07 ianuarie 2023 (fila dosarului 34-36), convoiul cu barje a staționat între 14 decembrie 2022 (ora 23:06) și 19 decembrie 2022 (ora 14:00) în portul de încărcare a mărfii și între 26 decembrie 2022 (ora 14.40) și 06 ianuarie 2023 (ora 22-45) în portul de descărcare a mărfii din vinovăția navlositorului.

74. Așadar, potrivit datelor din Declarația formală din 07.01.2023 instanța de apel constată ca fiind justă concluzia instanței de fond prin care s-a constatat că nava HRON 2 (BS-1 + SA-12), s-a aflat în demurrage (perioadă de contrastalii) în total 17 (șaptesprezece) zile.

75. Navlositorul S.R.L. ”Ancom-Agro” nu a contestat faptele stabilite prin Declarația formală din 07.01.2023.

76. Mai mult, instanța de apel relevă că, pârâta/intimată S.R.L. ”Ancom-Agro” nu a contestat cu apel hotărârea instanței de fond, recunoscând astfel faptul că nava HRON 2 (BS-1 + SA-12), s-a aflat în perioada de contrastalii (demurrage) timp de 17 (șaptesprezece) zile.

77. Astfel, hotărârea instanței de fond a fost atacată cu apel numai de către reclamanta ,,Danube Star Shipping” Ltd, care solicită casarea parțială a acesteia doar în partea ce ține de formula de calcul aplicată de prima instanță la stabilirea sumei penalității de staționare (demurrage). Or, prima instanță a stabilit suma penalității de staționare (demurrage) reieșind din suma de 430 euro pentru fiecare zi de aflare în contrastalii, în conformitate cu art. 8 (10) din Acordul de la Bratislava (a se vedea pct. 47 *supra*), pe când reclamanta/apelantă ,,Danube Star Shipping” Ltd, solicită calcularea penalității de staționare (demurrage), reieșind din suma de 3.000 euro pentru fiecare zi de aflare în demurage, în conformitate cu prevederile cu privire la ”*Contrastalii*” din Contractul de navlosire nr. CBN Nr.022811/22 din 28 noiembrie 2022.

78. Prin urmare, hotărârea primei instanțe din 4 decembrie 2024 în partea în care s-a constatat că convoiul cu barje - nava HRON 2 (barja BS-1 + barja SA-12), s-a aflat în perioadă de contrastalii/demurrage între 14 decembrie 2022 (ora 23:06) și 19 decembrie 2022 (ora 14:00) în potrul de încărcare a mărfii și între 26 decembrie 2022 (ora 14.40) și 06 ianuarie 2023 (ora 22-45) în portul de descărcare a mărfii din vinovăția navlositorului S.R.L. ”Ancom-Agro”, nefiind contestată în această latură de părțile în cauză, se prezumă a fi întemeiată și legală.

79. Așa fiind, reieșind din principiul disponibilității părților în drepturile procedurale și a examinării cauzei în ordine de apel în limitele cerințelor din cererea de apel formulată de reclamanta „Danube Star Shipping” Ltd, situație reglementată de dispozițiile art. 27 alin. (1) și art. 373 alin. (1) din Codul de procedură civilă; ținând cont și de faptul că, potrivit prevederilor art. 373 alin (6) Cod de procedură civilă, apelantului nu i se poate crea în propria cale de atac o situație mai dificilă decât acea din hotărârea atacată cu apel, completul de judecată al Curții de Apel Nord va verifica legalitatea și temeinicia hotărârii atacate doar în ceea ce privește circumstanțele de fapt și aplicarea legii la stabilirea/determinarea mărimii penalității (demurrage) pentru perioada de aflare în contrastalii/demurrage a convoiul cu barje - nava HRON 2 (BS-1 + SA-12).

80. Potrivit art. 1418 din Codul civil al Republicii Moldova,

”(1) *Contractul de navlosire (charter) este contractul de transport prin care transportatorul se obligă să transporte navlositorul sau pasagerul folosind mijlocul de transport pe care transportatorul îl acordă navlositorului sau pasagerului în folosinţă deplină, împreună cu operator, în scop de transport, iar navlositorul se obligă să achite taxa convenită. Contractul de navlosire poate fi încheiat pe termen determinat sau nedeterminat.*

(2) Prin contract de navlosire transportatorul cere operatorului mijlocului de transport să îndeplinească indicaţiile navlositorului sau ale pasagerului în măsura stipulată în contract. Transportatorul răspunde de îndeplinirea indicaţiilor.

(3) Dispoziţiile legale privind locaţiunea nu se aplică contractului de navlosire.”

81. În conformitate cu art. 1427 alin. (3) Cod civil al Republicii Moldova, ”(3) *În cazul transportării în temeiul contractului de navlosire, navlositorul este ţinut să despăgubească transportatorul pentru prejudiciul cauzat prin îndeplinirea de către transportator a indicaţiilor navlositorului sau ale unui pasager în decursul executării obligaţiilor contractuale, cu excepţia cazului în care operatorul mijlocului de transport nu se comportă în mod rezonabil la îndeplinirea indicaţiilor.”*

82. Potrivit art. 2617 alin. (3) Cod civil al Republicii Moldova, *”(3) Determinarea legii aplicabile trebuie să fie expresă sau să rezulte, cu un grad rezonabil de certitudine, din conţinutul contractului ori din alte împrejurări.”*

83. Conform art. 8.11 din Acordul privind condiţiile generale pentru transportul mărfurilor în comunicaţiile internaţionale pe Dunăre, încheiat la 06 noiembrie 1992 la Bratislava, Slovacia, între căpităniile statelor riverane ale Dunării (Acordul de la Bratislava), ”*În cazul în care o navă fără autopropulsie este reținută pentru încărcare sau descărcare pentru o perioadă mai lungă de timp decât perioada obişnuită, expeditorul (navlositorul) va plăti transportatorului o penalitate (contrastalie)”*

84. Iar art. 11.3 din Acordul de la Bratislava prevede că, ”*În cazul în care expeditorul/navlositorul prezintă mărfuri pentru transport cu întârziere, el va plăti, [...], o penalitate (contrastalie) pentru timpul de aşteptare al navei.”*

85. Raportând cadrul legal sus-indicat la circumstanțele de fapt ale prezentei cauze, instanța de apel reține că, obiectul litigiului în prezenta cauză îl constituie pretenția transportatorului „Danube Star Shipping” Ltd, privind încasarea penalității de staționare (demurrage) în temeiul contractului de navlosire. CBN Nr.022811/22 din 28 noiembrie 2022.

86. Contractul de navlosire este acel contract, în baza căruia armatorul, se obligă ca, în schimbul unei sume de bani, numită navlu, fie să transporte mărfuri pe cale maritimă/fluvială, fie să pună la dispoziţia navlositorului o navă în stare bună de navigabilitate pentru transportul de mărfuri.

87. Potrivit clauzei contractului de navlosire CBN Nr.022811/22 din 28 noiembrie 2022, pentru situațiile de depășire a timpului de staționare în port, părțile au stabilit o penalitate de staționare (demurrage) în mărime de 3000 euro, calculate „PDPR, fdbe”.

88. Conform terminologiei internaţionale utilizate la încheierea contractelor pentru transporturile internaţionale maritime de mărfuri, inclusă în glosarul de

termeni de transport maritim, abrevierea „PDPR, fdbe” înseamnă „PER DAY PRO RATA. Free Despatch Both Ends”, tradus din limba engleză (limba internaţională a afacerilor aplicată în transportul internaţional maritim), înseamnă „Pe zi sau pe o parte a zilei proportional, fără adaos pentru executarea rapidă la ambele capete ale rutei” (a se vedea fla dosarului 107-110, volumul I).

89. Totodată, instanța de apel reține că contrastaliile/demurrage constau în timpul suplimentar utilizat de navlositor pentru încărcarea/descărcarea mărfurilor după curgerea staliilor. Pentru contrastalii navlositorul plătește o sumă suplimentară armatorului, menită să acopere prejudiciul suportat prin staționarea prelungită a navei în port.

90. În aceeași ordine de idei, completul de judecată al Curții de Apel Nord remarcă faptul că penalitatea de staționare în contrastalii (demurrage) pe care o solicită reclamanta/apelantă „Danube Star Shipping” Ltd nu reprezintă o penalitate în sens clasic, ci constituie *daune-interese* convenite în prealabil de ambele părți prin contractul de navlosire pentru pierderile suferite de transportator (reclamanta/apelantă) prin imobilizarea navei, care conform condițiilor contractuale a fost la dispoziția navlositorului și au fost blocate până la eliberarea ultimului vas, generând astfel costuri și pierderi la nivelul întregului ansamblu al convoiului.

91. Astfel, potrivit datelor din Declarația formală din 07.01.2023, necontestată de pârâta/intimată S.R.L. ”Ancom-Agro, s-a constatat indubitabil că nava HRON 2 (BS-1 + SA-12), s-a afla în contrastalii/ demurrage în total 17 (șaptesprezece) zile, și anume: între 14 decembrie 2022 (ora 23:06) și 19 decembrie 2022 (ora 14:00) în portul de încărcare a mărfii și între 26 decembrie 2022 (ora 14.40) și 06 ianuarie 2023 (ora 22-45) în portul de descărcare a mărfii (a se vedea pct. 73-76 *supra*).

92. Așa fiind, instanța de fond întemeiat a conchis că reclamanta-apelantă „Danube Star Shipping” Ltd este îndreptățită de a solicita încasarea din contul pârâtei „Ancom-Agro” S.R.L. a penalității de staționare în contrastalii pentru timpul excedentar consumat la încărcare/sau descărcare, menționat în pct. 91 *supra*.

93. Cu toate acestea, prima instanță în mod eronat a stabilit (calculat) mărimea penalității de staționare(demurrage), reieșind din suma de 430 euro pentru fiecare zi de contrastalii, în conformitate cu art. 8.10 din Acordul de la Bratislava.

94. Or, potrivit clauzei contractuale din secțiunea ”Contrastalii” a contractului de navlosire CBN Nr.022811/22 din 28 noiembrie 2022, părțile au prevăzut în mod clar și expres valoarea taxei de demurrage, pe zi în cuantum de 3000 euro, cuantum ce urmează a fi utilizat în formula de bază de calcul a acesteia Demurrage = Zile de întârziere (excluzând timpul exceptat) × Tariful zilnic de demurrage.

95. Astfel, la caz instanța fond eronat a aplicat prevederile pct. 8.10 al Acordului de la Bratislava din 06.11.1992 (Slovacia) încheiate între căpeteniile statelor riverane ale Dunării ce cuprind o serie de acorduri negociate și încheiate ulterior, inclusiv - Acordul privind condiţiile generale pentru transportul mărfurilor în comunicațiile internaționale pe Dunăre, pentru calcularea taxei de demurrage, deoarece aceasta soluție contravine voinței părților consfințită prin contract, or, contractul deja a acoperit aspectul dat printr-o reglementare specifică, clară și negociată.

96. Din același considerent, instanța de apel respinge ca neîntemeiat argumentul pârâtei/intimate S.R.L. ”Ancom-Agro” (acceptat neîntemeiat de prima instanță la darea hotărârii din 4 decembrie 2024) cu referire la faptul în contractul de navlosire părțile au convenit că pentru aspectele nereglementate se aplică termenii și condițiile Acordului de la Bratislava. Or, părțile au reglementat expres în contract clauza de demurrage și modul de calculare a acesteia.

97. Instanța de apel notează că, contractul de navlosire CBN Nr.022811/22 din 28 noiembrie 2022 încheiat între „Danube Star Shipping” Ltd și „Ancom-Agro” S.R.L., a fost negociat de către părți, care sunt profesioniști (persoane juridice cu scop lucrativ/comercial), iar interpretarea acestuia urmează a fi făcută în ansamblu, ținând cont de interesele ambelor părți.

98. Instanța de apel reiterează că, conform terminologiei internaţionale utilizate la încheierea contractelor pentru transporturile internaţionale maritime de mărfuri, inclusă în glosarul de termeni de transport maritim, abrevierea „PDPR, fdbe” înseamnă „PER DAY PRO RATA. Free Despatch Both Ends”, tradus din limba engleză (limba internaţională a afacerilor aplicată în transportul internaţional

maritim), înseamnă „Pe zi sau pentru o parte a zilei proportional, fără adaos pentru executarea rapidă la ambele capete ale rutei”.

99. Abrevierea menționată este aplicabilă pe scară largă în contractele internaționale care includ transportul internațional de mărfuri prin orice tip de transport, are un caracter universal și este o clauză esențială a contractului pentru înțelegerea modului de aplicare a amenzii pentru staționarea cu întârziere a mijlocului de transport la operațiunile de încărcare-descărcare, indiferent de țara părții contractante și limba de comunicare (fila dosarului 107-110, volumul I).

100. Folosind această abreviere în contract, părțile au prevăzut în mod direct aplicarea unei sancțiuni financiare pentru staționarea navei cu întârziere (demurrage) pentru fiecare zi de oprire (PD = PER DAY) sau pentru o parte din zi proporțional (PR = PRO RATA), astfel încât este eronată concluzia primei instanțe precum că problema aplicării sancțiunii pentru staționare cu întârziere a navei (demurrage) nu este reglementată definitiv în contract.

101. În contract scrie: ”Contrastalii – 3000 EUR pentru convoi PDPR FDBE”, dar nu scrie ”sumă totală” sau ”sumă maximă”. Corespunzător, interpretarea comercială uzuală este – tarif zilnic. Or, părțile contractuale nu au putut cunoaște inițial dacă nava va staționa și perioada/durata de staționăre. Prin urmare, este cert faptul că ”contrastaliile” – 3000 EUR pentru convoiul PDPR fdbe”, este un tarif zilnic prin care se anticipează prejudiciul cauzat în caz de staționare cu întârziere, ce incubă navlositorului.

102. Din aceste considerente, instanța de apel respinge alegațiile pârâtei/intimate ”Ancom-Agro” S.R.L., cum că ”contrastaliile” – 3000 EUR pentru convoiul PDPR fdbe”, este un tarif fix pentru întreg convoiul, dar nu pentru o zi de ”demurrage”, așa cum de altfel în mod greșit a reținut și instanța de fond în hotărârea din 4 decembrie 2024 (a se vedea fila dosarului 137 *verso*, volumul I).

103. În concluzie, instanța de fond, ignorând termenul aplicat de părți în contract ”PDPR fdbe”, a ajuns eronat la concluzia că există îndoieli în interpretarea și aplicarea clauzelor contractului cu privire la modul de aplicare a penalității de staționare (demurrage) și, prin urmare, a aplicat greșit dispozițiile normative din art. 8.10 din Acordul de la Bratislava, carela caz nu trebuiau să fie aplicate.

104. În altă ordine de idei, instanța de apel notează că, chiar și dispozițiile articolului 8.10 (încărcarea și descărcarea navei) din Acordul din Bratislava, aplicat de prima instanță întru justificarea soluției pronunțate prin hotărârea emisă pe 4 decembrie 2024, prevăzând o penalitate pentru întârzierea navei nepropulsate în timpul încărcării sau descărcării peste timpul stabilit conform reglementări, raportează amenda (demurrage) de 430 euro pe zi sau proportional pentru o parte din zi" (PER DAY PRO RATA), confirmând astfel practica internațională unică de calcul al despăgubirii pentru staționarea cu întârziere a navei pentru fiecare zi de întârziere sau proportional pentru o parte din zi, practică care este confirmată de utilizarea de către părțile a abrevierii PDPR.

105. În plus, instanța de apel relevă că, pârâta/intimata „Ancom-Agro" S.R.L. nu a solicitat, în condițiile prevăzute de Codul civil și Codul de procedură civilă constatarea nulității clauzei contractuale "contrastaliile" – 3000 EUR pentru convoiul PDPR fdbe". De asemenea nici, prima instanță nu a pus în discuție și constatat *ex officio* nulitatea acestei clauze. Cu toate acestea, eludând voința părților reflectată în contractul de navlosire CBN Nr. 022811/22 din 28 noiembrie 2022, instanța de fond neîntemeiat a aplicat prevederile art. 8.10 din Acordul de la Bratislava, adică prevederi care la caz nu trebuiau să fie aplicate.

106. Suplimentar Completul de judecată al Curții de Apel Nord relevă că, Compania „Ancom-Agro" S.R.L., face parte din Grupul VERUM, unul din cele mai mari holdinguri internaționale agroindustriale , fondată în 2014, fapt reflectat expres și pe antetul S.R.L. "Ancom-Agro" din corespondența purtată de această companie atât cu reclamanta „Danube Star Shipping" Ltd (în faza prejudiciară), cât și cu instanțele judecătorești la examinare prezentei cauze. Astfel, "Ancom-Agro" S.R.L. ca parte a holdingului internațional VERUM, oferă servicii companiilor și fermierilor locali în organizarea diverselor procese logistice, inclusiv exportul și importul de mărfuri pe cal maritimă/fluvială (www.verum.md/ro/servicii).

107. Prin urmare, în atare circumstanțe, sunt absolut neîntemeiate alegațiile pârâtei/apelante „Ancom-Agro" S.R.L. cum că nu cunoștea semnificația expresiei „PDPR fdbe" din clauza "Contrastalii" a contractului sus-menționat, și anume că este vorba de penalitate de staționare (demurrage) pe zi de staționare.

108. Pretinsa incompetență a S.R.L. ”Ancom-Agro” în această materie nu reprezintă altceva decât o încercare de a induce în eroare instanța judecătorească prin manipularea clauzelor contractuale și a conceptelor juridice cu scopul de a evita cu rea-credință executarea obligațiilor contractuale, la caz a plății penalității de staționare (demurrage), lucru care este inadmisibil într-un stat de drept, cu atât mai mult că reclamanta ,,Danube Star Shipping” Ltd este un agent economic care este înregistrat și activează în spațiul Uniunii Europene, la care Republica Moldova, implicit subiecții săi de drept, tinde să adere.

109. Instanța de apel reiterează că, penalitatea pentru contrastalii pe care reclamanta/apelantă le solicită a fi încasate de la pârâta/intimată nu reprezintă o penalitate în sens clasic, ci **daune-interese** convenite în prealabil de ambele părți prin contractul de navlosire. Navlositorul a fost de acord cu rata zilnică stipulată, acceptând că aceasta reprezintă o justă compensație pentru pierderile suferite de apelant prin imobilizarea navei (întregului convoi).

110. Privind situația în cauză din acest unghi de vedere, completul de judecată al Curții de Apel Nord consideră absolut neîntemeiat și chiar alogic argumentul pârâtei-intimate, reținut în mod eronat de prima instanță, cu referire la faptul că, pe de o parte, suma de 3000 euro indicată în contract ar fi o sumă fixă pentru întreaga perioadă de contrastalii, dar nu pentru fiecare zi de aflare în contrastalii, iar pe de altă parte este de acord cu aplicarea prevederilor pct. 8.10 din Acordul de la Bratislava privind calcularea contrastaliilor (demurrage) în cuantum de 430 euro per zi de întârziere (430 euro x 17 zile a perioada de aflare demurrage = 7.310 euro).

111. În aceeași ordine de idei, instanța consideră neîntemeiat și argumentul instanței de fond cu referire la lipsa unei reglementări exprese în această latură în contractul de navlosire, precum și a poziției instanței de fond de aplicare a art. 8.10 din Acordul de la Bratislava, ca parte integrantă a contractului conform rubricii „Alți termeni”, care stabilește penalitatea de 430 EUR pe zi pentru întârziere, ceea ce corespunde sumarului admis de prima instanță (17 zile x 430 EUR=7310 EUR). Or, reieșind chiar din poziția pârâtei/intimate rezultă că în cadrul negocierilor purtate cu reclamanta/apelantă până la adresarea în instanța de judecată, „Ancom-Agro” S.R.L. a fost de acord să achite penalitatea de staționare (demurrage) într-o sumă care este cu mult mai mare de 3.000 euro. Ba mai mult, chiar și suma de 7310 Euro cu titlu de penalitate (demurrage) admisă de instanța de fond este cu

mult mai mică decât suma discutată de părți în cadrul negocierilor purtate în faza prejudiciară, fapt ce denotă soluționarea cauzei în detrimentul reclamantei fără a examina în ansamblu poziția ambelor părți în proces (a se vedea referința prezentată de pârâtă la examinarea cauzei în prima instanță, fila dosarului 114-115, volumul I).

112. Cu referire la alegația intimatei S.R.L. ”Ancom-Agro” că reclamanta/apelanta „Danube Star Shipping” Ltd a calculat demurrage-ul la 3000 EUR/zi, fără a dovedi că această sumă a fost convenită expres sau că derivă din vreo uzanță obligatorie, instanța de apel remarcă faptul că, prescurtarea PDPR este unanim cunoscută în industria transporturilor maritime și fluviale, astfel încât companiile de transport maritim, transportatorii maritimi, agenții, proprietarii de mărfuri și mulți alți participanți la industrie nici măcar nu consideră necesar să scrie această abreviere în întregime - „PER DAY PRO RATA” - în contracte și în orice alte documente de transport legate de transportul de mărfuri, fiind inclusă și în glosarul de termeni de transport maritim. De asemenea în virtutea clauzei din Contract „Once on Demurrage, Always on Demurrage" (Odată la demurrage, întotdeauna la demurrage), navlositorul „Ancom Agro” S.R.L. nu poate invoca întreruperi sau faptul că o parte de întârzieri nu i-ar fi imputabilă, **cu atât mai mult că pârâta/intimata nu a contestă perioada de întârziere** (pct. 73-76 supra).

113. Aici instanța de apel ține să evidențieze și faptul că, în cadrul ședinței de judecată în intanța de apel, la întrebările adresate, reprezentantul intimatei S.R.L. ”Ancom-Agro” a comunicat că contractul de navlosire CBN Nr.022811/22 din 28 noiembrie 2022 nu este unicul contract și că a mai avut încheiate și alte contracte de acest tip.

114. Ce ține de argumentul intimatei, precum că, prin hotărârea instanței de fond s-a constat că nu se justificată aplicarea integrală a sancțiunii contractuale în forma pretinsă de reclamantă, având în vedere că penalitățile pot fi stabilite în sumă fixă, dar numai dacă sunt clare și fără ambiguitate – condiție care nu este îndeplinită în cauză, instanța de apel observă că, potrivit conținutului hotărârii motivate, nu se constată o astfel de concluzie a instanței de fond.

115. Potrivit principiului statuat în art. 1104 din Codul civil al Republicii Moldova, *o clauză contractuală trebuie interpretată în sensul în care poate produce efecte juridice, iar nu în sensul în care nu ar produce nici unul.*

116. Astfel, instanța de fond nu putea omite sau ignora clauza de contrastalii/demurrage negociată și consfințită de părți, în favoarea aplicării prevederilor Acordului de la Bratislava pentru a efectua calculul penalității pentru contrastalii (demurage), or, acest aspect părțile deja l-au reglementat, prioritate în aplicare având, la caz, **contractul** – care **reprezintă legea părților**, potrivit principiului juridic fundamental *pacta sunt servanda* (forța obligatorie contractului).

117. În context, instanța de apel ține să remarce specificul penalității de staționare (demurrage) în domeniul transportului maritim/fluvial, pentru fiecare zi de contrastalii, care are ca scop să ofere o certitudine și predictibilitate, prin aceea că penalitățile de staționare (demurrage) calculate pe zi oferă părților contractuale o modalitate clară de a înțelege consecințele întârzierilor. Astfel, părțile pot anticipa costurile zilnice în cazul unor întârzieri (contrastalii), ceea ce contribuie la o planificare eficientă și executare diligentă a obligațiilor sale de către navlositor.

118. Respectiv, la caz, o penalitate de staționare (demurage) de 3.000 euro per zi de contrastalii, reflectă impactul real al întârzierii operațiunilor comerciale din partea navlositorului, generând un stimulent mai puternic pentru respectarea termenilor și o compensare justă a pierderilor suportate de transportator. De asemenea, penalitatea de staționare (demurrage) zilnică acționează ca un mecanism de descurajare pentru întârzieri, stimulând părțile să-și execute obligațiile la timp. Or, întârzierile în executarea obligațiilor navlositorului de a elibera descărca de marfă nava HRON 2 formată dintr-un convoi de barje (BS-1 + SA-12), în mod evident generează zilnic costuri suplimentare pentru transportator. Legislația națională recunoaște și susține aplicarea penalităților de întârziere în mod zilnic, ca parte integrantă a contactelor de transport, aspect de care nu a ținut cont instanța de fond la emiterea hotărârii din 4 decembrie 2024.

119. În ceea ce privește alegațiile intimatei cum că suma penalității de staționare (demurrage) de 3000 euro pentru fiecare zi de întârziere (contrastalii) este arbitrară și disproporționată comparativ cu suma penalității (demurrage) de 430 euro pentru fiecare zi de întârziere (contrastalii), instanța de apel le respinge, din următoarele considerente.

120. Penalitatea de staționare (Demurrage) nu este o penalitate în sens clasic, ci *daune-interese*. Astfel, demurrage nu este doar costul direct de întreținere a

navei în perioada de întârziere, ci include și pierderi indirecte și riscuri. În practica comercială, penalitatea de staționare (demurrage) acoperă costul direct al staționării: combustibil, lubrifianți, echipaj, consumabile, taxe portuare; pierderile de oportunitate, or, nava nu poate efectua alte curse și generează profit pierdut și riscuri comerciale și financiare; blocarea navei poate afecta contracte cu alți navlositori, penalități în lanțul logistic etc.

121. Astfel, suma de 3.000 EUR/zi nu este arbitrară, ci reflectă pierderile economice anticipate și costurile indirecte. Totodată, demurrage este un preț al timpului navei pe piață, nu un cost contabil intern. În shipping, timpul navei este activul comercial principal. Când nava este blocată nu poate genera venit, nu poate executa altă rută, pierde loturi comerciale, poate pierde relații contractuale viitoare. Totodată, contrastaliile trebuie să acopere și costul zilnic de întreținere pentru nave identice cu cele puse la dispoziție de către armator în convoi, conform contractului, și anume: nave cu o capacitate de până la 1300 tone și de peste 1300 tone. Calculul întreținerii zilnice a navei (costuri directe) depinde de o multitudine de factori, cum ar fi: vârsta navei, starea tehnică, pavilionul sub care navighează, echipajul, zona de navigație, cheltuielile fixe (salariile echipajului, întreținerea tehnică, asigurarea, administrarea, rezerva pentru doc) și cheltuielile variabile (combustibilul, taxele de canal, pilotajul, taxele portuare etc.).

122. Cu alte cuvinte, penalitatea de staționare (demurrage) este compensația pentru indisponibilizarea activului comercial. Or, o navă cu capacitate mai mare de 1300 tone implică capital investit semnificativ, amortizare zilnică, asigurări, cost financiar al capitalului (leasing/credit).

123. În cazul din speță, serviciile de transport maritime/fluvial au fost acordate cu un convoi format din nava de propulsive și două barje, una cu capacitatea de până la 1300 tone și alta mai mare de 1300 tone, cu contrastalii 3000 euro perzi, pentru întreg convoiul (ambele barje).

124. Blocarea navei (convoiului) pentru 17 zile înseamnă o petențială pierdere a altor curse. Potrivit datelor prezentate de reclamanta/apelantă, care nu au fost negate/combătute de pârâta/intimată, o navă fluvială poate efectua o cursă, în dependență de distanță, în 3-7 zile per rotație. Corespunzător, demurrage trebuie să reflecte și acest profit pierdut potențial. Deci, din punct de vedere economic, penalitatea (demurrage) de 3000 euro per zi de contrastalii este justificată. Nu

poate fi ignorat și faptul că demurrage are și funcție de disciplinare contractuală, descurajare a întârzierilor, alocare a riscului logistic.

125. În ceea ce privește pct. 8.10 din Acordul de la Bratislava, completul de judecată al Curții de Apel Nord relevă că, aceasta este o normă dispozitivă, iar, tariful de 430 EUR/zi este un tarif general standard aplicabil în lipsa unei convenții între părți. Părțile în cauză, însă, au prevăzut expres un demurrage de 3000 euro pe zi, prin clauză contractuală, care reprezintă o negociere comercială. Or, în transportul internațional, ratele de demurrage sunt negociate liber, nu sunt plafonate legal, depind de sezon, capacitate, întârzieri generate de trafic intens în port. În perioade de aglomerare, 3.000 EUR/zi nu este o sumă exagerată, ci dimpotrivă una justificată. Drept urmare, părțile au stabilit anticipat cât valorează o zi de blocaj, iar, instanța judecătorească nu trebuie să înlocuiască această evaluare cu propria apreciere economică. Or, dacă suma ar fi fost exagerată, „Ancom-Agro" S.R.L. nu ar fi semnat contractul. Faptul că a acceptat „contrastalii 3.000 EUR per day pro rata" indică conștientizarea riscului, acceptarea condiției, echilibrul negocierii. Altfel spus, pentru reținerea unui activ industrial ce constă din convoiul cu barje - nava HRON 2 (BS-1 + SA-12), peste timpul convenit, clauza privind un demurrage în mărime de 3.000 EUR/zi, în accepțiunea instanței de apel, nu este excesiv.

126. Pe de altă parte, distinct de cele enunțate *supra*, instanța de apel ține să evidențieze că Codul civil al Republicii Moldova reglementează în art. 953 un mecanism de reducere, în cazuri excepționale, a penalității contractuale.

127. Astfel, potrivit art. 953 alin. (1) Cod civil, *În cazuri excepţionale, luîndu-se în considerare toate împrejurările, instanţa de judecată poate dispune, la cererea debitorului, reducerea penalităţii disproporţionat de mari. La reducerea penalităţii, trebuie să se ţină cont nu numai de interesele patrimoniale, ci şi de alte interese, ocrotite prin lege, ale creditorului.*

128. În cauza de față, însă, pârâta/intimata (debitorul) "Ancom-Agro" S.R.L. nu a făcut uz de oportunitatea prevăzută prin norma legală citată *supra* și nu formulat o cerere privind reducerea sumei penalității de staționare pretinse de reclamanta/apelanta (creditorul) „Danube Star Shipping" Ltd, cu prezentarea argumentelor și probelor ce ar confirma că, staționarea cu întârziere la punctul de încăcare și/sau în punctul de descărcare a navei HRON 2, formată dintr-un convoi

de barje (BS-1 + SA-12 + nava de propulsie), s-a datorat unor circumstanțe excepționale, preferând să persiste în poziția cum că clauza contractuală ”contrastaliile” – 3000 EUR pentru convoiul PDPR fdbe” este neclară și incertă.

129. Iar instanța de judecată (la caz Curtea de Apel Nord) nu este în drept de principiu să aplice *ex officio* (în lipsa unei cereri exprese a debitorului/pârâtului) mecanismul legal de reducere a penalității prevăzut la art. 953 alin. (1) Cod civil al Republicii Moldova, în detrimentul drepturilor și intereselor legitime ale reclamantei/apelante care este un agent economic ce activează în spațiul Uniunii Europene, cu atât mai mult că în situația în care, după cum s-a menționat deja mai sus, penalitatea de staționare (demurrage) nu este o penalitate în sens clasic, ci reprezintă daune-interese.

130. Completul de judecată al Curții de Apel Nord, ține să menționeze că la examinarea apelului declarat de ”Danube Star Shipping” Ltd și adoptarea prezentei decizii s-a pronunțat asupra aspectelor decisive pentru soluționarea cauzei, ceea ce este conform cu jurisprudenţa constantă a Curții Europene a Drepturilor Omului (CEDO) cu referire la respectarea cerinței, prevăzute de art. 6 § 1 CEDO, că hotărârile judecătoreşti trebuie motivate, astfel încât să indice de o manieră suficientă **motivele decisive** pe care se fondează (a se vedea cauza García Ruiz vs Spania (Marea Cameră), 21 ianuarie 1999, § 26; Moreira Ferreira vs Portugalia (nr. 2) (Marea Cameră); 11 iulie 2017, § 84).

131. Prin urmare, rezumând circumstanțele de fapt și de drept stabilite la examinarea cauzei în instanța de apel, completul de judecată al Curții de Apel Nord ajunge la ferma convingere că, apelul declarat de „Danube Star Shipping” Ltd. urmează a fi admis, cu casarea parțială a hotărârii Judecătoriei Soroca (sediul central) din 4 decembrie 2024, în partea sumei încasate cu titlu de penalitate de staționare (demurrage), și emiterea în această latură a unei noi hotărâri, privind încasarea de la „Ancom Agro” S.R.L., IDNO 1013607003096, cu sediul în satul Gura Camencii, raionul Florești, Republica Moldova, în beneficiul „Danube Star Shipping” Ltd, codul unic de identificare 205074273, cu sediul Bulgaria, orașul Burgas, strada Tsaritsa Yoanna 12, et. 2, a sumei de 48.390,00 (patruzeci și opt mii trei sute nouăzeci,00) Euro, cu titlu de penalitate de staționare (demurrage) pentru perioada în care nava HRON 2 (BS-1 + SA-12), s-a afla în contrastalii/demurrage, și anume: între 14 decembrie 2022 (ora 23:06) și 19 decembrie 2022 (ora 14:00) în

portul de încărcare a mărfii și între 26 decembrie 2022 (ora 14.40) și 06 ianuarie 2023 (ora 22:45) în portul de descărcare a mărfii.

132. Or, depășind timpul de stalie, navlositorul – pârâta/intimată ”Ancom-Agro” S.R.L. a consumat o resursă care nu îi aparținea – timpul navei transportatorului – reclamanta/apelantă „Danube Star Shipping” Ltd. Pierderea se rezumă în faptul că întregul convoi a fost imobilizat din cauza întârzierii. Nava de propulsie, echipajul și celelalte două barje nu puteau pleca pentru a executa un alt contract. Prin urmare, pierderea suferită se raportează la indisponibilizarea întregului activ operațional ("the convoy"), iar rata de 3.000 de euro pentru fiecare zi de întârziere este pe deplin justificată pentru imobilizarea acestuia.

133. Aici instanța de apel ține să precizeze că, a 17-a zi de aflare a navei în perioada de contrastalii nu a fost una deplină, de aceea, reieșind din acest fapt și acționând conformitate cu principiului disponibilității în drepturi și a clauzei contractuale ”PDPR”, reclamanta „Danube Star Shipping” Ltd a calculat penalitatea de staționare (demurrage) pentru a 17-a zi proporțional cu partea respectivă de întârziere/contrastalii din acea zi. Respectiv suma totală a penalității de staționare (demurrage) este de 48.390 Euro și nu de 51.000 Euro (a se vedea calculele prezentate de reclamantă, fila dosarului 5-6; 7-8, volumul I).

134. Totodată, instanța de apel va casa hotărârea primei instanței și în partea în care s-a dispus încasarea de la pârâtă în beneficiul reclamantei doar a sumei de 4.782,44 lei, cu titlu de cheltuieli de judecată, cu emiterea unei noi hotărâri și în această latură, privind încasarea sumei de 28.073,00 MDL (douăzeci și opt mii șaptezeci și trei,00 lei) cu titlu de cheltuieli de judecată, ce reprezintă taxă de stat achitată la depunerea cererii de chemare în judecată, fapt confirmat prin ordinul de încasare a numerarului nr. 887 din 28 octombrie 2023 (fila dosarului 49, volumul I).

VII. Cheltuieli de judecată la examinarea cauzei în instanța de apel:

135. În corespundere cu art. 82 Cod de procedură civilă, *cheltuielile de judecată se compun din taxa de stat şi din cheltuieli de judecare a cauzei.*

136. Conform prevederilor art. 94 alin. (1) din Codul de procedură civilă, *instanța judecătorească obligă partea care a pierdut procesul să plătească, la cerere, părții care a avut câștig de cauză cheltuielile de judecată. Dacă acțiunea*

reclamantului a fost admisă parțial, acestuia i se compensează cheltuielile de judecată proporțional părții admise din pretenții, iar pârâtului – proporțional părții respinse din pretențiile reclamantului.

137. Reținând dispozițiile legale sus menționate și dat fiind faptul că cererea de apel declarată de apelantul „Danube Star Shipping" Ltd urmează a fi admisă, completul Colegiului civil va dispune încasarea de la „Ancom-Agro" S.R.L., în beneficiul lui „Danube Star Shipping" Ltd, a cheltuielilor de judecată suportate la înaintarea apelului, și anume: a sumei taxei de stat în mărime de 20527,86 lei, potrivit ordinului de plată nr. A00719344903615 din 10 martie 2025 (fila dosarului 161), precum și a sumei taxei de timbru în mărime de 200 lei, achitată conform ordinului de plată nr. A00623344906085 din 10 martie 2025 (fila dosarului 160).

138. În temeiul celor expuse, conducându-se de prevederile art. 385 lit. c), art. 389 și art. 390 Cod de procedură civilă, completul Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții de Apel Nord,-

D E C I D E :

Admite apelul declarat de „Danube Star Shipping" Ltd.

Casează partial hotărârea Judecătoriei Soroca (sediul central) din 04 decembrie 2024, emisă în cauza civilă, la cererea de chemare în judecată depusă de „Danube Star Shipping" Ltd în contradictoriu cu „Ancom-Agro" S.R.L., privind încasarea penalității de staționare (demurrage) și compensarea cheltuielilor de judecată, în partea sumei încasate cu titlu de penalitate și a sumei încasate cu titlu de cheltuieli de judecată sub formă de taxă de stat, emițând în această latură o hotărâre nouă, după cum urmează:

Se încasează de la „Ancom-Agro" S.R.L., IDNO 1013607003096, cu sediul în satul Gura Camencii, raionul Florești, Republica Moldova, în beneficiul „Danube Star Shipping" Ltd, codul unic de identificare 205074273, cu sediul Bulgaria, orașul Burgas, strada Tsaritsa Yoanna 12, et. 2, suma de 48.390,00 (patruzeci și opt mii trei sute nouăzeci,00) Euro, cu titlu de penalități de staționare (demurrage) și suma de 28.073,00 MDL (douăzeci și opt mii șaptezeci și trei,00

lei) cu titlu de cheltuieli de judecată (taxa de stat plătită la depunerea cererii de chemare în judecată).

În rest, hotărârea Judecătoriei Soroca (sediul central) din 04 decembrie 2024, se menține.

Se încasează de la „Ancom-Agro” S.R.L., IDNO 1013607003096, cu sediul în satul Gura Camencii, raionul Florești, Republica Moldova, în beneficiul „Danube Star Shipping” Ltd, codul unic de identificare 205074273, cu sediul Bulgaria, orașul Burgas, strada Tsaritsa Yoanna 12, et. 2, cheltuielile de judecată suportate la examinarea cauzei în instanța de apel în mărime de 20.727,86 MDL (douăzeci mii șapte sute douăzeci și șapte,86 lei), ce constau din taxa de timbru 200 lei și taxa de stat 20.527,86 lei.

Decizia este definitivă din momentul pronunțării, dar poate fi atacată cu recurs în Curtea Supremă de Justiţie în termen de două luni de la comunicarea deciziei motivate, prin intermediul Curţii Supreme de Justiţie.

Președintele completului,

judecător Stanislav Grosu

Judecătorii Alina Țihonschi

Radu Holban