

## PROBLEMELE RĂSPUNDERII CIVILE PENTRU ÎNTÂRZIERE ÎN TRANSPORTUL AERIAN DE PASAGERI

*Iurie MIHALACHE*

*Catedra Drept al Antreprenoriatului*

Les retards dans le transport aérien sont très fréquents aujourd'hui. Dans la législation nationale la responsabilité civile pour les retards des aéronefs est mal stipulée. Conformément à la Convention de Varsovie de 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien, le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers et de bagages. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard, s'il prouve que, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient s'imposer raisonnablement pour éviter le dommage, ou s'il leur était impossible de les prendre.

Un aspect ce trezește largi discuții la etapa contemporană vizează întârzierile curselor aeriene. Exactitatea și rapiditatea sunt principalele criterii după care pasagerii se orientează la alegerea transportului aerian ca mijloc de deplasare pentru ei. Spre exemplu, dacă pasagerul s-a pregătit la o conferință care se va desfășura dimineața, însă el ajunge, din cauza amânării cursei, tocmai a doua zi la destinație, cum ar putea fi evaluată în acest caz dezonoarea sa?

În literatura de specialitate, problema întârzierilor în transportul aerian de pasageri și bagaje a fost cercetată de doctrinari europeni ca: *A.Picovschi, J.Magdelenat, H.Drion, M.Milde etc.*, ruși – *H.Остроумов, В.Залесский, В.Молчанов etc.*, români – *Gh.Stancu, O.Capățână, S.Stănilă etc.* Deși analize în acest domeniu au fost realizate, totuși se cer eforturi suplimentare în vederea înțelegerii și aplicării corecte a legislației internaționale în cazurile practice care apar. Actualitatea temei abordate reiese din faptul că, în ultimii ani, traficul aerian cunoaște o dublare a activității sale la fiecare 5 ani [1], iar litigiile axate pe întârzierile în transportarea pasagerilor și a bagajelor devin tot mai frecvente. Actualmente, în Republica Moldova nu există un cadru normativ adecvat în vederea tragerii la răspundere civilă a cărașului aerian pentru întârzierile cauzate pasagerilor și bagajelor acestora, de aici și importanța efectuării acestei investigații. Ca urmare, scopul propus în articol este de a evidenția problemele care există în legislația națională și de a înainta unele propuneri *de lege ferenda*.

Majoritatea companiilor aeriene indică asupra faptului că orele de decolare și de aterizare sunt aproximative și nu sunt garantate: spre exemplu, în biletul emis de compania aeriană X, la pct.9 din condițiile contractului este prevăzut că „*transportatorul se angajează să depună eforturi pentru a transporta pasagerul și bagajul cu toată promptitudinea rezonabilă cerută. Orele indicate în orarii sau în altă parte nu sunt garantate și nu fac parte din acest contract. Transportatorul poate să-și substituie fără preaviz alți transportatori sau să utilizeze alte avioane și poate să modifice sau să suprimă, în caz de necesitate, escalele prevăzute în bilet. Orarele pot fi modificate fără preaviz*”.

În lucrările sale de specialitate, autorul *B.B.Залесский* critică o asemenea poziție a transportatorului, susținând că în așa mod condițiile contractului ar fi inechitabile în raport cu pasagerul. Dânsul argumentează că o clauză contractuală tip este lipsită de efecte juridice dacă prejudiciază disproporționat, contrar principiilor bunei-credințe, cealaltă parte a contractului. Pasagerul ar deveni astfel pentru transportator „sursă de venit fără drepturi” [2,3]. O opinie diferită aparține profesorului *H.Остроумов*, potrivit căreia companiile aeriene sunt în drept să indice că orarele și traseele lor sunt aproximative și nu sunt garantate reieșind din postulatul dreptului aerian că comandantul aeronavei este în drept singur să ia deciziile cu referire la zbor, decolare și aterizare, în scopul protejării vieții și sănătății persoanelor [4]. Practica judiciară internațională reiese din faptul că transportatorul care nu a prevăzut toate măsurile de precauție în transportul pasagerilor poartă răspundere pentru întârziere, indiferent de dispozițiile inserate în biletul de călătorie [5].

În ceea ce ne privește, afirmăm că, având rolul de consumator, pasagerul se află într-o anumită dependență față de transportator, justificându-și calificativul de „parte slabă a contractului”. Companiile aeriene, având un mare număr de clienți, nu sunt în stare de a negocia clauzele contractuale cu fiecare pasager în parte, motiv pentru care contractul de transport aerian de pasageri și bagaje este un contract de adeziune [6,7]. Pasagerul este practic lipsit de libertatea de a alege, fiind nevoit de a accepta transportatorul și regulile impuse de acesta. Prin urmare, ne raliem opiniei autorului *B.B.Залесский* și considerăm că condițiile pe care companiile aeriene le inserează în biletele de călătorie sunt abuzive și urmează a fi lipsite de efecte juridice. Ca temei aducem

prevederile art.4 alin.(2) din Legea privind protecția consumatorilor: „Orice clauză din contractul încheiat între agentul economic și consumator ce limitează răspunderea agentului economic sau îl exonerează de această răspundere, cu excepția cazurilor prevăzute de legislație, este abuzivă și se consideră nulă” [8]. Dispoziții similare le găsim la art.716 din Codul civil.

O prevedere reușită sub acest aspect este stipulată și la art.992 alin.(3) din Codul civil, și anume: „Pasagerul poate rezilia contractul și atunci când este previzibil că vor avea loc întârzieri în comparație cu timpul și durata convenită. În aceste cazuri, nu se naște obligația de despăgubire”. Asemenea prevedere legală în transportul de persoane este binevenită și are ca scop o mai bună protecție a drepturilor pasagerilor în situația întârzierilor care devin cunoscute din timp.

Un aspect care necesită reglementare în legislația națională se referă la achitarea amenzii pentru fiecare oră de întârziere a transportatorului aerian. Potrivit art.27 alin.(2) al Legii privind protecția consumatorilor, în cazul încălcării termenelor stabilite de începere și finalizare a prestării serviciului, prestatorul achită consumatorului pentru fiecare oră depășită o penalitate în mărime de 10% din prețul serviciului. Reclamațiile consumatorului nu vor fi satisfăcute doar dacă pasagerul va face dovada că întârzierea s-a produs din motive de forță majoră. Pentru mai multă claritate, concretizăm că prin prețul serviciului se are în vedere prețul biletului [8]. Analizând prevederile Legii privind protecția consumatorilor în contextul aplicării acestora la răspunderea din transportul aerian de pasageri, am dedus că acestea sunt prea generale, cu aplicare nediferențiată, fiind în același timp prea exigente în raport cu transportatorul, așa cum este, spre exemplu, regula de la art.27 alin.(2), în temeiul căreia transportatorul ar fi obligat la plata unei penalități în mărime de 10% din prețul biletului pentru fiecare oră depășită. Mai reușite sub acest aspect sunt reglementările din *Codul transportului feroviar* [9] și cele din *Proiectul Codului transportului naval intern al Republicii Moldova* [10]. Astfel, pentru plecarea sau sosirea trenului cu întârziere, calea ferată plătește călătorului o amendă în mărime de 3% din costul călătoriei pentru fiecare oră de întârziere, dar care nu va depăși costul biletului (art.150 alin.(1) din *Codul transportului feroviar*). O reglementare similară găsim și în art.115 alin.(2) din *Proiectul Codului transportului naval intern al Republicii Moldova*. În ambele cazuri, transportatorul va putea fi eliberat de plată dacă va face dovada că întârzierea a avut loc ca urmare a unui caz de forță majoră, a înlăturării unor defecțiuni ale mijloacelor de transport sau a altor împrejurări independente de transportator. În Codul aerian al Federației Ruse, spre exemplu, pentru întârzierea în transportul de pasageri, transportatorul achită o amendă în cuantum de 25% din mărimea salariului minim stabilit pe țară pentru fiecare oră de întârziere. Prevederi similare se conțin și în legislația aeriană a altor state.

Făcând o analiză a jurisprudenței naționale în litigiile ce țin de întârziere sau anulare a rutei, constatăm că, spre regret, companiile aeriene naționale nu prevăd răspunderea lor pentru întârziere în biletele de călătorie pe care le emit, iar legislația aeriană sub acest aspect în Republica Moldova lipsește cu desăvârșire. Totodată, am estimat că, în majoritate, cererile reclamanților sunt axate asupra compensării unui prejudiciu material și moral sporit, fără a fi solicitate însă despăgubiri pentru ora concretă de întârziere, după modelul jurisprudenței internaționale.

O altă problemă a legislației naționale se referă la repararea prejudiciilor pe care le-au suferit pasagerii. În acest context, remarcăm că în toate statele prejudiciile care se compensează pasagerilor „victime” ale întârzierilor curselor aeriene sunt de două tipuri: *prejudicii identice pentru toți pasagerii*, a căror reparare poate lua forma unei asistențe sau a unei luări în sarcină, standardizate și imediate (de exemplu, amendă pentru fiecare oră de întârziere, răcoritoare, masa, cazarea la hotel și apeluri telefonice), și *prejudicii individuale*, cu înțeles de daună, care fac obiectul unei despăgubiri de la caz la caz și la care ne vom referi în cele ce urmează. Potrivit art.988 alin.(2) CC RM, *răspunderea transportatorului pentru prejudiciile care rezultă din întârziere este exclusă dacă altfel nu s-a convenit în mod expres sau dacă transportatorul nu a acționat cu intenție sau din culpă gravă*. Astfel, legiuitorul instituie ca fiind regulă nerăspunderea transportatorului pentru prejudicii, ca excepție fiind răspunderea, și numai dacă este prevăzută în lege sau contract. Problema generală care apare în legătură cu acest alineat este că Codul civil exclude răspunderea transportatorului pentru prejudiciile care rezultă din întârziere, iar *legislația aeriană a Republicii Moldova, Codul transportului feroviar, Codul navigației maritime comerciale, Codul transporturilor auto și Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje* lasă fără nici o reglementare acest aspect. Totodată, apare și întrebarea: care prejudicii le-a avut în vedere legiuitorul ca fiind excluse? Făcând o analiză a practicii judiciare naționale pe litigiile ce țin de transportul aerian, am ajuns la concluzia că, în majoritatea cazurilor, reclamanții prin prejudiciu înțeleg compensarea prejudiciului moral, pe care o cer prin sume fabuloase, pentru diferite inconveniente în legătură cu zborul, dar și a unor cheltuieli materiale cum sunt restituirea costurilor de cazare, hrană, deplasare etc. Astfel, într-un

caz de întârziere a rutei cu 20 de ore, instanța a dispus, la cererea reclamantului, achitarea unui prejudiciu moral în mărime de 17920 lei și a celui material în mărime de 141 dolari în valută națională [11]. Într-o situație de anulare a rutei instanța a dispus achitarea în favoarea pasagerului a prejudiciului material, refuzând să dispună și compensarea suferințelor morale avute de pasager [12]. Într-o altă speță, în refuzul de a compensa prejudiciul moral pentru pierderea bagajelor, Curtea de Apel își motivează decizia prin faptul că prejudiciul moral cauzat prin lezarea drepturilor patrimoniale se plătește numai în cazurile prevăzute de lege, iar compensarea prejudiciului moral pentru situațiile de pierdere a bagajului în timpul călătoriei cu aeronava nu este prevăzută de legislație. Curtea Supremă de Justiție, luând o hotărâre diferită, motivează că temeiurile compensării prejudiciului moral pentru situațiile de pierdere a bagajului în timpul călătoriei aeriene reies din Legea privind protecția consumatorilor [13], adică pasagerul fiind consumator urmează a i se compensa suma prejudiciului moral. Într-o altă speță, pentru pierderea bunurilor din bagaj și inconveniente create de întârziere, instanța a dispus achitarea în beneficiul pasagerului, pe lângă cheltuielile materiale și de asistență juridică, a prejudiciului moral în sumă de 3000 de lei [14].

Ținând cont de aceste constatări, în vederea instituirii sarcinii probațiunii cauzelor întârzierii anume pe seama transportatorului și nu a pasagerului, cum este prevăzut în redacția actuală a Codului civil al Republicii Moldova, propunem reformularea art.988, prin excluderea alineatului (2) și extinderea alineatului (3) la următorul conținut: „Cărașul este răspunzător pentru întârzierile în transportul de pasageri. Mărimea despăgubirii este stabilită prin legi speciale și nu poate fi exclusă sau limitată prin contract”.

Totodată, atenționăm că actuala prevedere din Codul civil nu este în corespundere cu dispozițiile Convenției de la Varșovia din 1929 [15] și ale Convenției de la Montreal din 1999 (Republica Moldova nu este parte la această Convenție) [16], acte normative speciale în planul răspunderii civile a transportatorului aerian. Potrivit art.19 din ambele convenții, „transportatorul e răspunzător de dauna adusă în urma unei întârzieri în transportul aerian al călătorilor, al bagajelor sau al mărfurilor” și, în continuare, „transportatorul nu e răspunzător dacă dovedește că ...”. Mai subliniem că prevederea Codului civil este în contradicție cu Regulamentul CE nr.2027 din 1997 [17] și Regulamentul CE nr.261 din 2004 [18].

În această ordine de idei, este cazul să menționăm și contradicțiile apărute în plan internațional: faptul că Curtea de Justiție a Comunității Europene a fost sesizată de International Air Transport Association (IATA) cu problema de drept ce se referă la compatibilitatea prevederilor Regulamentul CE nr.261 din 2004 cu cele ale Convenției de la Montreal din 1999 cu privire la răspunderea transportatorilor aeriene în caz de refuz de îmbarcare și de anulare sau întârziere importantă a zborurilor. Curtea de Justiție a considerat că Convenția de la Montreal și Regulamentul CE nr.261 din 2004 nu conțin dispoziții contradictorii, ci complementare, întrucât Convenția de la Montreal armonizează anumite reguli care guvernează transportul aerian internațional, dar această armonizare nu privește totuși toate aspectele susceptibile să existe în caz de întârziere. Ca urmare, Regulamentul CE nr.261 din 2004 adaugă anumite exigențe minimale în privința serviciilor pe care transportatorii le datorează pasagerilor pe durata întârzierii [19]. Astfel, potrivit Regulamentului, în caz de întârzieri pasagerilor trebuie să li se ofere asistență (hrană, băutură, facilități de comunicare și o cameră de hotel pentru a petrece noaptea, dacă este cazul), chiar dacă întârzierea (sau anularea) este cauzată de împrejurări extraordinare sau de un caz de forță majoră. Pe lângă aceste sarcini, operatorul de transport aerian mai are obligația de a-i informa pe pasageri despre drepturile lor în baza acestui Regulament.

**În fine**, în situația în care în Republica Moldova nu există o legislație specială în domeniul răspunderii civile a transportatorilor aeriene, răspunderea acestora pentru întârziere în spațiul național rămâne fără acoperire legală. Deși în Codul civil și în Legea privind protecția consumatorilor reglementări generale există, acestea nu sunt ajustate spre a fi aplicate întârzierilor în transportul aerian de pasageri. În concluzie, având ca exemplu și urmând modelul Convenției de la Montreal din 1999, luând în considerație reglementarea întârzierilor din legislația Uniunii Europene, dar și a statelor ex-sovietice, propunem emiterea prin hotărâre de Guvern a unor reguli naționale, și anume: „Regulamentul privind măsurile de răspundere antrenate cărașului aerian pentru refuzul de îmbarcare, anularea sau întârzierea zborului în transportul de pasageri, bagaje și mărfuri”.

În scopul protejării intereselor pasagerilor, în textul Regulamentului Guvernul va trebui să stabilească limitele răspunderii transportatorului aerian pentru fiecare oră de întârziere, după modelul legislației maritime, navale și feroviare naționale. Totodată, în vederea ajustării legislației naționale la cea comunitară, mai este necesar de a fi reglementate condițiile și modul de acordare a unei asistențe gratuite pasagerilor, în situația întârzierilor importante sau anulării rutelor aeriene, sub formă de hrană, băutură, linii telefonice de comunicare, cameră la hotel pe timp de noapte etc., iar companiilor aeriene să le revină obligația de a-i informa pe pasageri despre drepturile lor în baza acestui Regulament.

## Referințe:

1. *A se vedea* Raportul de activitate al Administrației de Stat a Aviației Civile din Republica Moldova pe anii 2005-2007 pe site-ul oficial <http://www.asac.md/>.
2. Залесский В.В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией – перевозчиком // Право и экономика. - 2000. - №9.
3. Залесский В.В. Транспортные договоры: Учебно-практическое пособие. - Москва, 2001, с.69.
4. Остроумов Н. Ответственность за просрочку исполнения обязательства по перевозке на воздушном транспорте // Хозяйство и право. - 2005. - №12. - С.81.
5. The Liability Reporter. International Air Transport Association (I.A.T.A.). - Vol.4. - 2001. - P.38.
6. Молчанов В.В. Договор воздушной перевозки пассажиров и багажа // Законодательство. - 2006. - №7. - С.45; În Codul civil al Republicii Moldova asemenea prevederi tip sunt numite clauze contractuale standard (art.712-720).
7. Бордунов В.Д., Елисеев Б.П. Электронный билет – новая форма заключения договора международной воздушной перевозки. - Москва: Консультант Плюс, 2006, с.9.
8. Legea Republicii Moldova privind protecția consumatorilor, nr.105-XV din 13.03.2003 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova. - 2003. - Nr.126-131.
9. Codul transportului feroviar al Republicii Moldova, adoptat prin Legea Republicii Moldova nr.309-XV din 17.07.2003 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova. - 2003. - Nr.226-228.
10. Proiectul poate fi consultat pe site-ul oficial al Ministerului Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor al Republicii Moldova – <http://www.mtg.gov.md/>
11. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție nr.2ra-104/08 din 27 februarie 2008 // Buletinul Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova. - 2008. - Nr.8. - P.15-17.
12. Reclamantul a procurat de la pârât bilet de călătorie aeriană tur-retur, returul fiind contramandat. Pe parcursul acestei perioade de timp pârâtul a suportat cheltuieli de cazare, deplasare, alimentare în sumă de 208 euro – fapt confirmat prin probele anexate la dosar. Reieșind din circumstanțele stabilite pe parcursul examinării cauzei, instanța constată faptul onorării necorespunzătoare a obligațiilor de către compania aeriană (*Judecătoria Buiucani, Dos. nr.2e-3147/06*).
13. În speță, la 03.06.2005, în baza biletului Bologna-Timișoara-Chișinău, pasagerul a predat bagajul cu greutatea de 20 kg, fapt confirmat de biletul de bagaje. La destinație bagajul nu i-a fost restituit. Reclamantul a refuzat să accepte suma de 400 dolari oferită de companie, înaintând acțiune civilă în vederea compensării și a prejudiciului moral, solicitând 20 000 lei. Instanța de fond a dispus achitarea în beneficiul reclamantului a prejudiciul material și a prejudiciul moral de 10 000 dolari. La apelul înaintat de compania aeriană, instanța a casat hotărârea primei instanțe în partea care privește prejudiciul moral. Pasagerul a declarat recurs solicitând menținerea hotărârii primei instanțe. Colegiul lărgit civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție casează hotărârea Curții de Apel și menține hotărârea instanței de fond, adică achitarea în beneficiul pasagerului a 400 dolari prejudiciu material și a 10 000 dolari prejudiciu moral, precum și a cheltuielilor de judecată (*Curtea Supremă de Justiție, Colegiul civil și de contencios administrativ, Dos.2ra-944/06*).
14. Având bilet tur-retur Chișinău-Budapesta-Zürich, pe aeroportul din Budapesta, din vina transportatorului, pasagerul s-a reținut 8 ore în loc de 50 de minute, cum era stabilit în bilet. Ajuns la Chișinău, bagajul lipsea, parvenind însă după 3 zile. Pasagerul a constatat lipsuri în bagaj, fapt despre care a înștiințat în scris administrația companiei (*Judecătoria Botanica, Dos.2-1749/05*).
15. Convenția cu privire la unificarea unor reguli referitoare la transportul aerian internațional, adoptată la Varșovia la 12.10.1929, în vigoare pentru Republica Moldova din 19.06.1997 // Tratatе internaționale la care Republica Moldova este parte (1990-1998). Ediție oficială. – Chișinău, 1999, vol.10, p.214 -226.
16. Convenția pentru unificarea unor reguli referitoare la transportul aerian internațional, adoptată la Montreal la 28.05.1999 // Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L194. - 2001. - P.39-49.
17. Regulamentul privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente, adoptat de Parlamentul European cu nr.2027 la 09.10.1997 // Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L285. - 1997. - P.1-3.
18. Regulamentul de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor, adoptat de Parlamentul European cu nr.261 la 11.02.2004 // Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L046. - 2004. - P.1-8.
19. Stancu Gh. Transporturi aeriene. Refuzul de îmbarcare, anularea sau întârzierea zborului. Cadrul juridic internațional și comunitar referitor la daune-interese și asistență acordată pasagerilor. Convenția de la Montreal și Regulamentele CE nr.2027/97 și nr.261/2004. Compatibilitatea dintre Convenția de la Montreal și Regulamentul CE nr.261/2004 // Dreptul. - 2007. - Nr.8. - P.260-285.

Prezentat la 25.03.2008