

## RĂSPUNDEREA CIVILĂ A CĂRĂUȘULUI ÎN TRANSPORTUL AERIAN DE PASAGERI ȘI BAGAJE REALIZAT ÎN MOD SUCCESIV

*Iurie MIHALACHE*

*Catedra Drept al Antreprenoriatului*

Dans les cas de transport aérien exécuté par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par la Convention de Montréal et le Code civil de la République de Moldova. Au cas de préjudice, le passager ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, le passager ou l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur, et le destinataire ou le passager qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers le passager, l'expéditeur ou le destinataire.

Creșterea activității economice din ultimii ani face ca transportul aerian să se efectueze tot mai des cu participarea mai multor cărăuși, iar operațiunile juridice de acest fel au fost denumite *transporturi succesive* [1]. În prezent ele sunt pe larg folosite, în baza lor economisindu-se timpul, iar noile modalități de plată le avantajează în mare măsură, câștigându-se, în final, bani [2].

Actualitatea și importanța analizei răspunderii juridice civile din transporturile aeriene succesive reiese din numărul tot mai sporit de litigii aflate pe rol în instanțele de fond, apel și recurs din republică. Soluțiile adeseori diferite, precum și cadrul legislativ național aflat în continuă perfecționare, determină o cercetare mai aprofundată a problematicii în acest domeniu.

Studierea temei date am început-o de la doctrinarii naționali – *Gh.Chibac, A.Bloșenco și C.Pascari*, care au definit și au caracterizat anumite aspecte ale răspunderii din transporturile succesive în general, în *Comentariul Codului civil al Republicii Moldova*, în manualele „*Drept civil. Contracte speciale*”, „*Drept civil. Note de curs*” și alte publicații la tema dată. De mare utilitate ne-a fost practica judiciară a *Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova* și a *Curții de Apel Chișinău*. În acest scop, am cercetat mai multe dosare civile care au fost judecate începând cu anul 2002 și care în mare parte se păstrează în arhiva *Judecătoriei Botanica*, mun.Chișinău.

Totuși, o tratare teoretică amplă a răspunderii juridice civile din transportul aerian succesiv o găsim în doctrina Federației Ruse, României și în cea a Franței. Am analizat o bogată colecție de lucrări științifice ale profesorilor ruși *H.Остроумов, В.Бордунов, В.Витрянский, Б.Елусеев*, a celor români – *O.Căpățînă, Gh.Stancu, Gh.Filip, Gh.Piperea*, precum și a francezilor *B.Kerguelen-Neyrolles* și *L.Garcia-Campillo*.

Apreciem faptul că Codul civil al Republicii Moldova face delimitare între transportul succesiv și cel combinat, însă în prezentul articol am considerat oportun să ne axăm preponderent investigația pe problema privind transporturile succesive, pe motiv că sunt cele mai frecvente, în special cu privire la transportul aerian de pasageri. Doctrina le denumește și transporturi omogene, deoarece, așa cum afirmă *O.Căpățînă* și *Gh.Stancu*, sunt executate cu același fel de transport pe tot itinerarul [3], în timp ce profesorul *Gh.Chibac* subliniază că cărăușii activează în lanț, unul după altul [4].

După cum remarcă profesorul *Gh.Filip*, cărăușul aerian poate să-și asume obligația de a efectua transportul pe uscat, pe mare sau pe cale ferată [5]. Cu această ocazie, *Gh.Piperea* aduce mai multe explicații că acest tip de transporturi se efectuează în parte ca transport aerian și, în parte, cu orice alt mijloc, constituind, în final, transporturi combinate [6], la care *Gh.Chibac* exemplifică că bunurile sunt parțial transportate de o companie a aviației civile și parțial cu transportul auto. Însă, și în acest caz, conchide autorul, după modelul transporturilor succesive cărăușii execută obligațiile lor contractuale în lanț, adică se succed [7].

Pentru comparație, am estimat că, spre deosebire de cele succesive, transporturile aeriene combinate au o aplicare restrânsă în practica comercială a Republicii Moldova, de unde exemple de contracte în care cărăușii să se succedă utilizând mijloace combinate de transport – aerian-maritim, aerian-terestru, aerian-feroviar – există foarte puține, iar jurisprudență în acest domeniu aproape că nu există.

În acest context, făcând trimitere la prevederile Codului civil al Republicii Moldova, *succesiv este considerat transportul efectuat de mai mulți cărauși care se succed utilizând același mod de transport, iar combinat este transportul în care căraușii se succed utilizând diferite moduri de transport* (art.982). Totodată, regulile internaționale în domeniu sunt stabilite de *Convenția de la Montreal din 1999 pentru unificarea unor reguli referitoare la transportul aerian internațional* [8], la care Republica Moldova a aderat recent, la 5 decembrie 2008, și care stabilește că transporturile succesive, fiind omogene, sunt reglementate integral de Convenție, pe când în cazul transporturilor combinate ea se aplică numai în privința porțiunii efectuate pe calea aerului (art.38). În ce privește segmentele de transport maritim, feroviar și rutier, asupra lor va fi aplicată legislația fiecărui tip de transport.

Dacă Codul civil utilizează noțiunile de transport succesiv și combinat, atunci în codurile cu privire la fiecare tip de transport am estimat că lipsesc careva reglementări exprese cu referire la transporturile succesive, fiind întrebuintată doar expresia „trafic mixt direct”, ca sinonim al transportului combinat, și doar cu referire la mărfuri. Spre exemplu, potrivit *Codului transportului feroviar al Republicii Moldova* [9], traficul mixt direct se efectuează *cu diferite tipuri de transport conform unui document de transport unic (scrisoare de trăsură), în care transportul feroviar interacționează cu alte tipuri de transport – maritim, fluvial, aerian și auto* (art.23 alin.(1)). *Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova* [10] prevede că pretențiile care apar în legătură cu transportul de mărfuri în trafic mixt *se expun transportatorului în punctul terminus și în modul stabilit pentru tipul respectiv de transport (aerian, auto, feroviar)* (art.384), din care deducem faptul că acțiunea în despăgubire se înaintează împotriva ultimului cărauș.

În același timp, privim critic norma de la art.1023 CC RM, în care este prevăzut că relațiile dintre căraușii succesivi sunt reglementate de scrisoarea de trăsură. Luând în considerație opinia expusă de *A.Bloșenco* [11], dar și de majoritatea doctrinarilor străini (*Gh.Filip, O.Căpățînă, Gh.Stancu* ș.a.), care conchid că efectuarea transportului succesiv presupune existența unui singur contract din care să rezulte înțelegerea căraușilor de a organiza activitatea lor succesivă [12], considerăm că efectuarea transportului aerian succesiv presupune existența a două categorii de contracte, și anume: contract de transport succesiv și acordul încheiat între companiile aeriene, care reglementează organizarea activității lor în transportul succesiv.

Practica dovedește că companiile aeriene străine care preiau pasagerii aduși de transportatorii noștri pe aeroporturile altor state au încheiate acorduri și contracte de organizare succesivă a transportului de pasageri și bagaje cu companiile aeriene *Air Moldova* [13] sau *Moldavian Airlines* [14], iar cele care efectuează zboruri de pe *Aeroportul Internațional Chișinău* nu au nevoie de asemenea contracte, însă, alături de autorizația emisă de Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova, au deschise, în mod obligatoriu, reprezentanțe în țara noastră [15]. În schimb, o altă situație este în cazul transporturilor succesive care se efectuează în baza a două contracte distincte. Doctrina susține că responsabilitatea civilă revine acelei companii aeriene care a fost antrenată în segmentul de zbor devenit litigios [16].

Reieșind din prevederile Convenției de la Montreal, stabilim că transportul, chiar dacă este efectuat de către cărauși succesivi, este considerat un transport unic numai dacă este calificat de către părți ca o singură operațiune, indiferent dacă a fost convenit sub forma unui singur contract sau a unor serii de contracte (art.1 alin.(3)). Altfel spus, succesive sunt transporturile la care participă cel puțin doi cărauși aerieni, indiferent de faptul dacă la bază există unul sau mai multe contracte; important este ca părțile de comun acord să-l considere o singură operațiune juridică.

Accentuăm și faptul că căraușul din transportul succesiv nu trebuie confundat cu transportatorul de fapt reglementat de *Convenția de la Montreal*, iar în vechea legislație – de regulile *Convenției de la Varșovia* [17] și de cele ale *Convenției de la Guadalajara* [18] cu privire la unificarea unor reguli referitoare la transportul aerian internațional. Transportatorul de fapt execută deplasarea cu autorizarea transportatorului contractual. *De iure*, figurează un singur transportator, cel care a încheiat contractul de transport și a eliberat documentul constatator [19]. Mai mult chiar, transportatorul de fapt este un prepus al transportatorului contractual [20]. Deosebiri există și în planul răspunderii: în temeiul Convenției de la Montreal, transportatorul de fapt răspunde numai pentru itinerarul pe care îl efectuează, în timp ce transportatorul contractual este responsabil pentru întreg transportul prevăzut în contract (art.40). Prin urmare, concluzionăm că transportul aerian devine unul succesiv numai atunci când există o pluralitate de transportatori aerieni independenți, fiecare din ei executând succesiv o parte a itinerarului stabilit prin contractul încheiat între ei, pe când transportatorii de fapt sunt doar angajații unuia dintre transportatori.

Întrucât transporturile succesive presupun implicarea mai multor cărauși, se naște întrebarea: împotriva căruia dintre cărauși își poate îndrepta reclamantul acțiunea în justiție?

Doctrinarii *M.Costin* și *G.Orga-Dumitriu* menționează că în calitate de pârât poate sta primul căraș, cel din urmă căraș sau cărașul intermediar, dar împotriva acestuia din urmă numai cu condiția dovedirii faptului că paguba s-a produs pe parcursul transportului efectuat de el. Specific regimului juridic care guvernează răspunderea cărașului este solidaritatea pasivă existentă în raporturile dintre ei și creditor (pasager, expeditor sau destinatar), fiecare fiind ținut să plătească integral despăgubirile solicitate. Plata făcută de oricare dintre cărașii succesivi îi liberează pe ceilalți [21]. În acest sens se face trimitere la prevederile cuprinse în art.36 alin.(3) din Convenția de la Montreal, conform căreia „*acești transportatori (succesivi) sunt solidar răspunzători față de pasager sau față de expeditor sau destinatar*”.

De aceeași părere este doctrina franceză (*B.Kerguelen-Neyrolles, L.Garcia-Campillo*), anume: că primul și ultimul căraș aerian preiau răspunderea pentru întreg itinerarul de transport [22]; în schimb, doctrinarii ruși (*H.Оспроумов, В.Бордунов, Ю.Малеев*) susțin contrariul. Dânșii accentuează responsabilitatea majoră care incumbă anume cărașului aerian final [23].

Problema dată a fost în mod tangențial tratată și în doctrina autohtonă. Astfel, profesorul *Gh.Chibac* în *Comentariul Codului civil al Republicii Moldova* concretizează că, deși răspunderea o poartă cărașul care efectua transportul în cursul căruia pasagerului i s-a cauzat prejudiciul, de la această regulă există o singură excepție, și anume: în cazul în care în contractul de transport de persoane unul dintre cărași și-a asumat răspunderea pentru întreaga călătorie [24]. Cu referire la bunuri, în aceeași sursă *C.Pascari* concretizează că oricare transportator având calitatea de căraș succesiv va avea o răspundere solidară și va fi răspunzător pentru executarea contractului de transport pe tot parcursul [25], iar într-o altă opinie se subliniază că se aplică regula cu privire la răspunderea pentru acțiunile terțului [26].

Apreciem părerea lui *A.Bloșenco*, care reușit sesizează că acțiunea poate fi intentată oricărui căraș succesiv, de la care se încasează integral despăgubirea. Plătind despăgubirea, ultimul căraș dobândește o acțiune de regres împotriva cărașului sau cărașilor vinovați de cauzarea prejudiciului [27]. În timp ce *I.Trofimov* ajunge la concluzia că în cazul neexecutării vreunei obligații de către unul din cărași la transportul succesiv sau combinat *de persoane*, răspunderea o poartă cărașul care efectuează transportul în cursul căruia s-a cauzat dauna, numai dacă în contract nu este prevăzut altceva. Pe când în contractul succesiv sau combinat *de bunuri* răspunderea o poartă fiecare din cărași pentru executarea întregului transport [28].

În ce ne privește, reieșind din prevederile Codului civil al Republicii Moldova (art.990, art.1022) și ale Convenției de la Montreal (art.36), concluzionăm că regulile răspunderii din transportul succesiv de persoane sunt diferite de cele aplicabile transportului succesiv de bunuri. Dacă în cazul transportului de bunuri răspunderea cărașilor este una solidară, atunci la transportul de persoane răspunderea revine strict cărașului care efectua segmentul de transport în cursul căruia s-a cauzat prejudiciul, cu excepția cazului când în contract a fost prevăzut expres că cărașul își asumă răspunderea pentru întreaga călătorie.

Problema majoră, însă, rezidă în contractul de bagaje, deoarece în dependență de natura sa juridică diferă și regimul răspunderii civile în transporturile succesive. Unii doctrinari susțin că, după natura juridică, contractul de bagaje reprezintă o varietate a contractului de transportare a pasagerilor (*M.Брагинский, В.Витрянский, H.Оспроумов, Gh.Chibac, E.Cojocari*) [29], alții conferă contractului de bagaje o existență de sine stătătoare, după modelul contractului de mărfuri (*Д.Медведев, В.Смирнов*) [30], iar opinia noastră este că atât în transportul aerian, cât și în cel rutier, feroviar și maritim există un contract unic de călători și bagaje căruia i se aplică regulile răspunderii civile din transportul de persoane.

Cu toate acestea, analizând practica judiciară națională în domeniu, am estimat că instanțele judecătorești dispun repararea daunelor materiale și morale pe seama celui din urmă căraș aerian. Reprezentanții cărașului de fiecare dată invocă nevinovăția companiei, aducând ca motiv faptul că transportarea a fost una succesivă și bagajul a fost pierdut sau deteriorat pe segmentul de zbor al altei companii aeriene. Ca exemplu servește cazul unui pasager care a efectuat cursa Beijing-Moscova-Chișinău, dar la Chișinău i s-a comunicat că bagajul său a fost pierdut. Compania transportatoare *Air Moldova* a refuzat achitarea oricăror despăgubiri, motivând că vinovăția aparține companiei *Aeroflot*, iar, în temeiul regulilor Asociației Internaționale a Transportatorilor Aerieni (I.A.T.A.), „*transportatorul răspunde doar pentru prejudiciul care a avut loc pe segmentul propriu de zbor*” (art.XVI). Cu toate acestea, *Curtea de Apel Chișinău* și *Curtea Supremă de Justiție a Republicii Moldova* au dispus pe seama *Air Moldova* atât pagubele materiale, cât și cele morale, motivându-și deciziile cu trimitere la art.1 alin.(3) al Convenției de la Varșovia, potrivit căruia „*transportul efectuat de către mai mulți cărași succesivi este considerat a constitui un transport unic*” [31].

Într-un alt caz, pasagerul a încheiat cu pârâțul contract de transport aerian cu destinația Punta Cana-Madrid-Chișinău. La întoarcerea din Punta Cana, în aeroportul din Madrid una din valize era deteriorată. Reprezentantul Companiei *Air Europa* i-a înmânat un formular, în care reclamantul a completat pretențiile înaintate, însă ulterior i s-a refuzat în repararea prejudiciului, aducându-i-se ca motiv faptul că dânsul a plecat din aeroport fără a completa formularul. Ajuns la Chișinău, pasagerul a înaintat acțiune civilă împotriva *Air Moldova*. *Judecătoria Botanica* a hotărât achitarea, în beneficiul reclamantului, a daunei morale și a cheltuielilor de judecare a pricinii, *Curtea de Apel Chișinău* a micșorat ambele sume, iar *Curtea Supremă de Justiție* a respins recursul împotriva cărăușului, în vigoare intrând decizia instanței de apel [32].

Expunându-ne opinia, apreciem poziția instanțelor judecătorești, dar nu acceptăm argumentele aduse de către companiile aeriene. În primul rând, reglementările I.A.T.A. nu au forță juridică, ci doar caracter de recomandare. În al doilea rând, avem un zbor internațional, iar dispozițiile Codului civil al Republicii Moldova se aplică doar în măsura în care nu contravin prevederilor Convenției de la Montreal. Deși Codul civil stabilește că *cel care efectuează transportul în cursul căruia s-a cauzat prejudiciul este răspunzător* (art.990), altele sunt reglementările Convenției de la Montreal, conform cărora *pasagerul are dreptul să acționeze împotriva primului transportator, celui din urmă transportator și, în plus, împotriva transportatorului care a efectuat transportul în timpul căruia s-a produs distrugerea, pierderea, deteriorarea sau întârzierea. Acești transportatori sunt solidar răspunzători față de pasager sau față de expeditor sau destinatar* (art.36 alin.(3)).

Reieșind din faptul că cele mai multe bagaje se pierd la zborurile prin conexiune, practica dovedește că compania aeriană finală (de la ultima destinație pentru care s-a înregistrat bagajul) este, de regulă, cea responsabilă pentru procesarea tuturor reclamațiilor pasagerului, chiar dacă este evident faptul că prima este vinovată de pierderea bagajelor. În același timp, fiecare companie aeriană are un departament care se ocupa cu înregistrarea reclamațiilor pentru bagajele întârziate, deteriorate sau cu lipsuri din conținut. Din momentul introducerii datelor, bagajul este căutat cu ajutorul unui sistem computerizat global de căutare a bagajelor – *World Tracer* [33], fără de care șansele ca bagajele întârziate să ajungă la destinație sunt minime [34].

Un caz recent, mediatizat în presa autohtonă, ține de cadavruul unei tinere moldovence de 20 de ani care a fost purtat 11 zile prin aeroporturile din Europa. Potrivit sursei, deși familia tinerei a pregătit toate actele necesare pentru transport, companiile de transport spaniole responsabile au greșit terminalul de încărcare a siciului în avioanele companiei aeriene *Air Moldova*, care, la rândul ei, declară că nu poartă nici o vină pentru cele întâmplate [35].

Din datele furnizate de mass-media, siciul a constituit obiectul unui contract de transport aerian succesiv. Prin urmare, în contract, alături de cărăușul rutier spaniol, trebuia să figureze și denumirea de *Air Moldova*, de unde acțiunea în justiție va putea fi înaintată în Republica Moldova, la *Judecătoria Botanica*, împotriva companiei aeriene *Air Moldova*, care va atrage în proces și compania spaniolă sau va despăgubi reclamantii din propriile surse, după care se va clarifica cu cărăușul inițial.

Practica judiciară a Republicii Moldova cu privire la transporturile aeriene succesive cuprinde mai multe dosare în care calitatea de pârât o au și agențiile de turism. În alte state (*Franța, Germania, Italia, Federația Rusă ș.a.*) agențiile de turism, de regulă, preiau navele aeriene în locațiune, cu sau fără echipaj, sau le dețin cu titlul de proprietate, și în ambele cazuri turistul încheie contract de prestare a serviciilor turistice cu agenția, în care se includ și serviciile de transport aerian [36]. În așa fel, agențiile turistice asimilează calitatea de transportatori contractuali, asumându-și prin aceasta răspunderea civilă pentru întârzierea, anularea zborurilor, pierderea și deteriorarea bagajelor.

Cel mai frecvent însă, agențiile turistice din Republica Moldova încheie acorduri de colaborare cu companiile aeriene, în temeiul cărora agenția propune, iar turistul încheie contractul de transport cu compania aeriană. Prin aceasta agențiile turistice au tendința de a se elibera de răspundere în legătură cu serviciile de transport aerian, responsabilitatea revenind companiilor aeriene. Astfel, în majoritatea contractelor de prestare a serviciilor turistice este stipulat că *agenția nu este răspunzătoare pentru anulări, întârzieri sau modificări de orar ale companiei aeriene pentru care s-a emis biletul, pentru calitatea zborului sau pentru servicii aferente zborului (ex. pierderi de bagaje), obligații care cad direct în sarcina companiei. În asemenea situații, pasagerul se va adresa direct companiei transportatoare, care va despăgubi pasagerul în conformitate cu reglementările internaționale.* Cu referire la pretenții și reclamații, *agenția va transmite reclamația respectivă companiei aeriene pentru care a fost emis biletul, iar soluția va fi aceea dată de compania aeriană, în calitate de proprietară a biletului.*

Deși agențiile de turism se exonerează expres de răspundere civilă pentru serviciile aeriene, am estimat că *Curtea Supremă de Justiție a Republica Moldova* protejează interesele consumatorilor. Ca exemplu servește

un grup de copii de la liceul *Prometeu* din or. Chișinău, ai căror părinți au cumpărat bilete pe ruta Kiev-New York-Washington de la Agenția de turism *EcoTurNova*. Dat fiind faptul că avionul cu ruta Kiev- New York a aterizat cu o întârziere de 30 de minute și grupul de elevi a avut nevoie de timp pentru a-și primi bagajele și a trece controlul vamal, copiii nu au reușit la îmbarcarea avionului cu ruta New York-Washington, fiind nevoiți să plece cu trenul. La întoarcere, grupul de elevi nu a fost îmbarcat în avionul cu ruta New York- Kiev, pe motiv că unul din membrii grupului nu a trecut controlul pașaportului, deoarece nu avea viză de intrare în Ucraina (avea pașaport românesc). În aceste circumstanțe, copiii au fost nevoiți să achite suplimentar pentru perfectarea biletelor spre Kiev pentru a doua zi.

Agenția de turism *EcoTurNova* a refuzat restituirea pagubelor materiale și morale, făcând trimitere la clauzele contractuale. Reprezentantul grupului de elevi a înaintat acțiune în judecată, însă atât *Judecătoria Buiucani*, cât și *Curtea de Apel Chișinău* au respins acțiunea reclamantilor. În schimb, *Curtea Supremă de Justiție a Republicii Moldova* a casat decizia instanței de apel și hotărârea instanței de fond și a emis o nouă hotărâre, prin care s-a încasat de la Agenția de turism *EcoTurNova* costul biletelor și daunele morale [37].

Problema dată a fost abordată și în doctrină. Profesorul de la Universitatea din Smolensk *B.Сирик* constată că la zborurile regulate este imposibil a dovedi că contractul a fost încheiat de către agenția de turism și compania aeriană în numele turistului, pe motiv că unicul mijloc de dovadă a încheierii contractului este biletul, care, de regulă, se eliberează pe numele turistului [38]. Fiind de altă părere, *М.Брагинский* și *В.Витрянский* argumentează că turistul a fost și rămâne creditor, firma turistică a fost și rămâne debitor, iar cel care prestează nemijlocit serviciile devine un terț în raportul obligațional. Anume agenția turistică se face răspunzătoare pentru acțiunile terțului, care, la inițiativa ei, prestează servicii turistului [39]. Opinie similară expune și *Д.Лесняк*, anume: dacă biletul a fost achiziționat de către consumator în componența pachetului de servicii turistice, atunci, conform prevederilor legale, operatorul turistic poartă răspundere integrală pentru diminuarea calității serviciului, inclusiv a celui oferit de transportator [40]. *Е.Иванова*, dimpotrivă, susține că agenția turistică nu este transportator atâta timp cât nu deține în proprietate sau în locațiune aeronava [41].

Ajungând la o concluzie importantă pentru doctrina națională, *A.Блошенко* aduce argumente că dacă chiar agentul turistic nu prestează personal serviciile, aceasta nu schimbă natura contractului, deoarece, în acest caz, este vorba despre executarea obligației de către un terț (art.581 CC RM) [42], adică – compania aeriană. La această opinie raliază și *O.Efrim*, adăugând că dreptul de a beneficia de servicii turistice ia naștere pentru prima dată în persoana turistului *versus* agentul turistic care au încheiat contractul [43].

Ca o concluzie, am estimat că operatorilor turistici nu le este avantajos să încheie contracte de transport cu companiile aeriene în nume propriu și în folosul turistului, după modelul contractului în folosul unui terț. Este mai simplu de a intermedia și a achiziționa biletele pe numele turistului, iar în contractul de servicii turistice să fie inserată o clauză, potrivit căreia agenția turistică se exonerează de orice răspundere în legătură cu acordarea serviciilor de zbor. Însă, făcând trimitere la *Legea privind protecția consumatorilor* [44], stabilim că consumatorul este în drept să pretindă repararea prejudiciului pentru serviciile necorespunzătoare indiferent de faptul dacă s-a aflat sau nu în relații contractuale cu prestatorul (art.15 alin.(1)), iar în Contractul turistic-tip impus de Guvernul Republicii Moldova tuturor prestatorilor de servicii turistice se prevede că prestatorul nu-și asumă răspunderea doar în cazul schimbării orarului serviciilor de transport internaționale [45], în schimb este răspunzător pentru pierderea și deteriorarea bagajelor turistului.

Mai mult ca atât, potrivit Codului civil al Republicii Moldova, declarația că se intermediază doar contracte cu persoane care vor realiza călătoria (prestator de serviciu) nu va fi luată în considerație dacă celelalte împrejurări confirmă faptul că autorul declarației execută pe propria răspundere prestațiile contractuale ce țin de călătorie (art.1131 alin.(2)). Aplicând norma dată, remarcă *O.Efrim*, se va ține cont de toate împrejurările concrete, în special dacă este încheiat contractul în nume propriu sau din numele unui terț, care sunt drepturile și obligațiile agentului turistic, răspunderea, remunerația etc. [46].

Alta este răspunderea civilă a agențiilor de vânzare a biletelor, care se fac responsabile numai pentru executarea necorespunzătoare a obligațiilor lor, cum ar fi livrarea tardivă a biletului sau înscrierile greșite din el, însă răspunderea cu privire la transportare revine companiilor aeriene [47]. Așadar, agențiile de comercializare a biletelor aeriene au doar împuterniciri de intermediere și încheiere a contractelor de transport în numele și pe contul companiilor aeriene.

Spre regret, atât Codul civil al Republicii Moldova, cât și legislația aeriană nu reglementează contractul de navlosire și nici cel de locațiune a mijloacelor de transport, fapt care determină agențiile de turism să recurgă

la alternativa actuală, care este în detrimentul consumatorilor. Zboruri neregulate în Republica Moldova totuși au loc, ele sunt ocazionale și special comandate (charter) [48] și se efectuează în baza unui contract de navlosire. Aceasta în virtutea *Legii aviației civile a Republicii Moldova*, care stabilește expres că *transporturile aeriene comerciale se efectuează prin curse regulate sau curse neregulate* (art.17 alin.(1)).

Prezintă interes faptul că din cele 15 republici ex-sovietice, actualmente 7 dintre ele dispun deja de un Cod aerian (*Ucraina, Federația Rusă, Belarus, Azerbaidjan, Kârgâzstan, Tadjikistan, Uzbekistan*), fiecare dintre ele având consacrat și un capitol dedicat contractului de navlosire. Spre exemplu, conform prevederilor din *Codul aerian al Ucrainei*, transportul aerian neregulat se realizează în baza *contractului de charter* (de navlosire a navei aeriene), în temeiul căruia o parte (armator) se obligă să predea unei alte părți (navlositor), contra plată, nava aeriană pentru efectuarea uneia sau a mai multor curse, în scopul transportării aeriene a pasagerilor, bagajelor, mărfii și poștei sau în alte scopuri, dacă acestea nu contravin legislației (art.61) [49]. Acestui contract îi era rezervat un capitol distinct, Capitolul IX, și în *Codul aerian al URSS*, denumit în rusă „*договор фрахтования воздушных судов*” [50].

În același timp, reglementări importante sunt cuprinse în codurile civile ale multor state. Apreciem ca fiind reușite normele privind locațiunea mijloacelor de transport din *Codul civil al R.Uzbekistan*, conform căruia contractul are caracter strict oneros și se încheie în formă autentică, iar locatorul poate transmite locatarului mijlocul de transport în posesiune și folosință temporară, cu sau fără de echipaj (art.564-572) [51].

Am estimat că reguli specifice există în *Codul civil al R.Tadjikistan* care prevede locațiunea mijloacelor de transport (art.653-670) și contractul de navlosire (art.807) [52]. De asemenea, *Codul civil al Armeniei*, care face o delimitare dintre locațiunea mijlocului de transport însoțit de echipaj (art.635-644), și locațiunea fără de echipaj (art.645-652), adăugând la acestea și contractul de navlosire (art.857) [53]. Dispoziții legale similare întâlnim și în codurile civile din Federația Rusă, Bielorusia și R.Kazahstan.

La alcătuirea codurilor civile moderne, ca exemplu de reglementare a contractului de navlosire servește *Codul civil din Québec*, care cuprinde dispoziții ample și inedite (art.2001-2029), divizate în patru secțiuni: dispoziții generale, navlosirea navei nude, navlosirea pe timp și navlosirea pentru călătorii. O importanță majoră fiind acordată regulilor răspunderii civile a armatorului și navlositorului [54].

Luând în considerație existența a două contracte asemănătoare, cel de navlosire și cel de locațiune a mijloacelor de transport, doctrina susține că diferența majoră dintre ele rezidă în faptul că, în cazul navlosirii, închirierea navei se realizează cu un scop bine definit, și anume – pentru transportarea mărfii, poștei, pasagerilor și bagajele acestora, pe când în situația contractului de locațiune părțile nu sunt interesate de scopul închirierii [55].

Deși Codul civil al Republicii Moldova nu reglementează expres locațiunea mijloacelor de transport, practica dovedește că în țara noastră asemenea contracte se încheie în temeiul regulilor privind locațiunea bunurilor (art.875-910), iar cu privire la contractul de navlosire, ajungem la concluzia că reglementarea acestuia în legislația națională lipsește cu desăvârșire. Considerăm că a fost lăsată pe seama legilor speciale, însă ca exemplu putem aduce doar *Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova*, care cuprinde contractul de navlosire (art.205-217) alcătuit din două tipuri de contracte – de navlosire pe timp (*time charter*), în care nava este predată împreună cu echipajul, și închirierea navei nude (*bareboat charter*), adică fără de echipaj.

În această ordine de idei, reieșind din necesități de ordin practic și fiind inspirați de exemple din legislația civilă și aeriană a altor state, venim cu propunerea de a include în *Legea aviației civile a Republicii Moldova*, la articolul 18, intitulat „*Transportul aerian internațional*”, suplimentar alineatul (4) în următoarea redacție: (4) *Transporturile aeriene neregulate de mărfuri și pasageri pot fi efectuate în baza contractului de navlosire a navei aeriene (contract de charter), încheiat conform modelului stabilit de Autoritatea Aeronautică Civilă. Cu această ocazie, se impune și aprobarea de către Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova a unor contracte-model de navlosire a navelor aeriene, pentru transportarea de mărfuri, de poștă și pasageri.*

Cu toate acestea, practica comercială națională nu este lipsită de contracte de charter. Astfel, conform unui contract încheiat între ÎS *Air Moldova* și SRL *Anesto Tur*, compania aeriană oferă în folosință aeronava pentru îndeplinirea rutei indicate la cererea-comandă a beneficiarului [56], iar în legătură cu amânarea zborului respectiv, *Curtea Supremă de Justiție a Republicii Moldova* a decis că SRL *Anesto Tur* este transportator contractual, fiind responsabilă față de turiști pentru reținerea efectuării zborului. ÎS *Air Moldova* nu a fost în careva raporturi juridice cu turiștii, nu a încheiat cu dânsii contract de prestări servicii turistice și nu a obținut plată pentru transportare. Plata costului pentru călătoria aeriană a fost efectuată de către turiști în contul operatorului turistic SRL *Anesto Tur*, care a comandat de la ÎS *Air Moldova* efectuarea cursei aeriene cu aeronava și echipajul de zbor, în baza contractului charter [57].

Ca o concluzie la cele expuse, am estimat că prin includerea transportului aerian în pachetul de servicii turistice, agențiile de turism din Republica Moldova nu-și asumă obligația propriu-zisă de transportare a turiștilor, ci doar serviciul de cumpărare a biletului în numele și pe contul turistului. Ca urmare a acestui fapt, toate raporturile de transport se stabilesc între compania aeriană și turist, iar între agenția de turism și turist există un simplu mandat care se reduce la serviciul de achiziționare a biletului. Însă, aceasta vine în contradicție cu prevederile *Legii cu privire la organizarea și desfășurarea activității turistice în Republica Moldova* [58] care obligă operatorii turistici să repare prejudiciile cauzate turiștilor în cazurile de încălcare a clauzelor contractului de servicii turistice (art.14 alin.(1)). Deși turiștii înaintează acțiune în justiție în același timp către compania aeriană și agenția turistică, am estimat că instanțele judecătorești dispun achitarea pagubelor pe seama companiei aeriene; în schimb, atunci când există un contract de charter, raporturile de transport se stabilesc între turist și agenția turistică și răspunderea este preluată integral de către agenție, ca locatar al aeronavei.

În arhivele instanțelor judecătorești am analizat și dosare în care vina aparține cărașilor aeriени. Astfel, într-o speță controversată, reclamantul avea biletul Chișinău-Frankfurt-New York, însă a fost informat că returul este anulat, fiind nevoit să cumpere un alt bilet. Pretenția prealabilă de despăgubire înaintată către compania aeriană a fost respinsă. Înaintând acțiune civilă, *Judecătoria Botanica* și *Curtea de Apel Chișinău* au perceput de pe seama agenției de turism toate daunele materiale și morale, pe când *Curtea Supremă de Justiție* a casat decizia, pronunțând o nouă decizie prin care responsabilitatea a trecut integral pe seama companiei *Air Moldova* [59]. Studiind materialele cauzei, considerăm că instanța de recurs corect a exonerat de răspundere civilă agenția de turism, deoarece neexecutarea obligațiilor contractuale se datora anume cărașului.

Efectuând o cercetare a răspunderii civile inserate în condițiile generale de zbor ale unor agenții de turism din Republica Moldova, am estimat și erori esențiale, spre exemplu: *Alcedo Grup SRL* stipulează că *agenția va informa de bună credință pasagerul asupra formalităților necesare călătoriei solicitate, dar nu poate fi făcută responsabilă asupra veridicității acestor informații și nici trasă la răspundere pentru a le fi oferit sau nu* [60]. *Aerlux SRL* face trimitere doar la condițiile generale de transport ale companiei aeriene, că *răspunderea transportatorului este limitată numai la daunele produse în timpul transportului pe zborurile sau segmentele de zbor unde abrevierea ce desemnează transportatorul apare în rubrica rezervată transportatorului din biletul emis pentru acel zbor sau segment de zbor* [61]. În așa mod, agenția de turism se liberează de răspundere, în timp ce compania aeriană își atribuie competențele răspunderii numai pentru daunele care apar pe segmentul ei de zbor. Sub acest aspect, găsim corecte regulile emise de *Amadeus Travel SRL*, conform cărora *pasagerul are dreptul la acțiune împotriva transportatorului care a emis biletul sau împotriva oricărui alt transportator care a efectuat transportul în timpul căruia s-a produs dauna* [62].

**În concluzie**, făcând o scurtă analiză juridică a răspunderii juridice civile a companiilor aeriene și a agențiilor turistice din sistemul transportului aerian al Republicii Moldova ce se realizează în mod succesiv, am stabilit reușite, dar și unele lacune. Cu fiecare an tot mai multe zboruri de pe Aeroportul Internațional Chișinău se realizează prin conexiune, majoritatea prin aeroporturile din Frankfurt, Viena și Budapesta, de unde pasagerii sunt preluați, în temeiul unui contract unic, de navele aeriene ale marilor transportatori ai lumii spre orașele Washington, Toronto, Beijing, Cairo, Oslo, Copenhaga, Riga ș.a.

La problemele existente la acest capitol se referă numărul major al întârzierilor din primul sau al doilea zbor, precum și pierderile frecvente de bagaje. Consecințele întârzierii se dovedesc a fi grave atunci când sunt din vina primului căraș, deoarece pasagerul nu reușește la al doilea zbor, iar în cele din urmă este nevoit să cumpere un alt bilet pentru a ajunge la destinație.

Totodată, este complexă și procedura de restituire a pagubelor avute de pasageri. Atât legislația internațională, cât și cea națională nu prevede un termen de examinare a pretențiilor depuse de pasageri către companiile aeriene, motiv din care are loc tergiversarea procesului de despăgubire. Mai mult chiar, ajungând pe aeroporturile din străinătate, pasagerii constată lipsa reprezentanțelor oficiale ale companiilor aeriene naționale, fiind privați adeseori de posibilitatea recuperării pagubelor materiale și morale.

În scopul perfecționării sistemului răspunderii civile din transportul aerian succesiv, se impune o mai bună colaborare a agențiilor turistice cu companiile aeriene în vederea protejării drepturilor consumatorilor. În acest context este binevenită și consolidarea cadrului normativ în domeniu, luându-se în considerație, bineînțeles, concluziile și propunerile *de lege ferenda* expuse mai sus.

## Referințe:

1. Rodière R., Mercadal B. Droit des transports terrestres et aériens. - Paris: Dalloz, 1990, p.367.
2. Căpățină O., Stancu Gh. Dreptul transporturilor. Partea Specială. - București: Lumina LEX, 2002, p.553.
3. Căpățină O., Stancu Gh. Op.cit., p.554.
4. Chibac Gh. Contractul de transport (comentariu). Dispoziții generale cu privire la transport // Buletinul Curții de Apel Economice și Inspectoratului Fiscal Principal de Stat de pe lângă Ministerul Finanțelor, 2004, nr.4, p.7.
5. Filip Gh., Badea Cr., Manoliu M., Paramon G. Dreptul transporturilor. - Iași: Junimea, 2002, p.159.
6. Piperea Gh. Dreptul transporturilor. - București: ALL Beck, 2003, p.232.
7. Chibac Gh. Comentariul Codului civil al Republicii Moldova. Vol.II. - Chișinău: ARC, 2006, p.574.
8. Convenția de la Montreal din 1999 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. Republica Moldova a aderat prin Legea nr.254-XVI din 05.12.2008 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2008, nr.230-232.
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. Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, adoptat prin Legea Republicii Moldova nr.599-XIV din 30.09.1999 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2001, nr.1-4.
11. Bloșenco A. Drept civil. Partea Specială: Note de curs. - Chișinău: Cartdidact, 2003, p.123.
12. Filip Gh., Badea Cr., Manoliu M., Paramon G. Op.cit., p.16; Căpățină O., Stancu Gh. Op.cit., p.553.
13. Portalul oficial al companiei aeriene *Air Moldova*, <http://airmoldova.md/agencies-ro/>
14. Portalul oficial al companiei aeriene *Moldavian Airlines*, [http://www.mdv.md/airline\\_profile/interline\\_partners/](http://www.mdv.md/airline_profile/interline_partners/)
15. Portalul oficial al Aeroportului Internațional Chișinău, <http://aeroport.md/airline-md/>
16. Kerguelen-Neyrolles B., Garcia-Campillo L. Lamy transport. Commission de transport. Mer, fer, air et commerce extérieur. Tome 2. - Paris: Lamy, 2005, p.652.
17. 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.
18. Convenția complementară la Convenția pentru unificarea unor reguli referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Guadalajara la 18.09.1961, în vigoare pentru Republica Moldova din 24.08.1997 // Tratatе internaționale la care Republica Moldova este parte (1990-1998). Ediție oficială. - Chișinău, 1999, vol.10, p.239 -243.
19. Căpățină O., Stancu Gh. Op.cit., p.252.
20. Costin M., Orga-Dumitriu G. Considerații privind răspunderea cărașului în transporturile succesive // Revista de Drept Comercial, 2005, nr.11, p.105.
21. Costin M., Orga-Dumitriu G. Op.cit., p.106-107.
22. Kerguelen-Neyrolles B., Garcia-Campillo L. Op.cit., p.652.
23. Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. - Москва: Статут, 2009, с.135; Бордунов В.Д., Малеев Ю.Н. Международное воздушное право. - Москва: Международные отношения, 1986, с.112.
24. Chibac Gh. Comentariul Codului civil al Republicii Moldova, p.581.
25. Pascari C. Comentariul Codului civil al Republicii Moldova, p.617.
26. Chibac Gh., Băieșu A., Rotari A., Efrim O. Drept civil. Contracte speciale. Vol.III. - Chișinău: Cartier, 2005, p.275.
27. Bloșenco A. Op.cit., p.124.
28. Trofimov I. Drept civil. Contractele civile. - Chișinău, 2004, p.178.
29. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услуг в сфере транспорта. - Москва: СТАТУТ, 2004, с.323-324; Остроумов Н.Н. Правовой режим воздушных перевозок // Закон, 1997, №8, с.29; Chibac Gh., Băieșu A., Rotari A., Efrim O. Op.cit., p.284.
30. Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Гражданское право. Часть 2: Учебник / Под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. - Москва, 1997, с.407.
31. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova din 26 august 2009, dosarul 2ra-1538/09, publicată pe site-ul oficial al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova, <http://csj.md/admin/public/uploads/Dosarul%20nr.%202ra-1538-09%20Sarandi%20vs%20CA%20Air%20Moldova.pdf>
32. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova din 23 mai 2007, dosarul 2ra-691/07. Arhiva Judecătorei Botanica, mun. Chișinău.
33. Portalul oficial al companiei aeriene CARPATAIR – [http://www.carpatair.com/Passenger\\_Services/Baggage\\_information/Delayed\\_misdirected\\_damaged\\_lost\\_baggage/RO/](http://www.carpatair.com/Passenger_Services/Baggage_information/Delayed_misdirected_damaged_lost_baggage/RO/)
34. Cojocari E., Mihalache I. Răspunderea civilă a transportatorului aerian pentru deteriorarea sau pierderea de bagaje // Revista Națională de Drept, 2009, nr.4, p.35-45.



35. Portalul oficial al agenției de știri UNIMEDIA din R.Moldova, <http://www.unimedia.md/?mod=news&id=13294>
36. Стригунова Д.П. Организация и осуществление международных воздушных перевозок туристов в рамках туристского обслуживания // Современное право, 2006, №3, с.64.
37. Încheierea Colegiului civil și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova din 9 aprilie 2008, cu privire la repararea prejudiciului material cauzat în urma prestărilor serviciilor necorespunzătoare, dosarul 2rh-99/08, publicată pe site-ul oficial al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova, <http://csj.md/admin/public/uploads/Dosarul%20nr.%202rh-99-08%20Cernov%20vs%20Agenția%20de%20turism%20EcoTurNova.pdf>
38. Сирик Н.В. Ответственность за перевозку пассажиров по договору оказания туристских услуг // Российская юстиция, 2007, №10, с.22-23.
39. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья. Договоры о выполнении работ и оказании услуг. - Москва: СТАТУТ, 2004, с.227.
40. Лесняк Д. Op.cit.
41. Иванова Е.А. Международно-правовые аспекты ответственности, наступающей вследствие авиационных происшествий // Журнал российского права, 2002, №7, с.88-95.
42. Bloşenco A. Op.cit., p.159.
43. Chibac Gh., Băieşu A., Rotari A., Efrim O., Op.cit., p.350.
44. Legea Republicii Moldova privind protecția consumatorilor, nr.105-XV din 13.03.2003 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2003, nr.126-131.
45. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova cu privire la introducerea contractului turistic, voucherului turistic și a fișei de evidență statistică a circulației turiștilor la frontiera Republicii Moldova, nr.1470 din 27.12.2001 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2001, nr.161.
46. Efrim O. Comentariul Codului civil al Republicii Moldova, p.700.
47. Лесняк Д. Основные проблемы с которыми сталкиваются пассажиры при перелетах авиатранспортом – несвоевременное отправление рейса, утрата или повреждение багажа или груза, вещей находящихся при пассажире, а также причинение вреда жизни или здоровью пассажира // Общество защиты прав потребителей „Общественный контроль”, 2008, publicată pe site-ul oficial al Asociației Interregionale pentru Apărarea Drepturilor Consumatorilor din Federația Rusă, [http://ozpp.ru/pr/articles-own/2008/10/13/articles-own\\_13938.html](http://ozpp.ru/pr/articles-own/2008/10/13/articles-own_13938.html)
48. Filip Gh., Badea Cr., Manoliu M., Paramon G. Op.cit., p.153.
49. Codul aerian al Ucrainei, adoptat la 6 mai 1993, publicat, în limba rusă, în Ведомости Верховной Рады Украины, 1993, №25.
50. Codul aerian al Uniunii RSS, aprobat prin Ucazul Prezidiului Sovietului Suprem la 26 decembrie 1961 // Veștile Sovietului Suprem al Uniunii RSS, 1961, nr.52.
51. Codul civil al R.Uzbekistan, adoptat la 29 august 1996, cu modificările și completările ulterioare, publicat, în limba rusă, pe portalul oficial al Ministerului Justiției din R.Uzbekistan, [http://www.lex.uz/guest/irs\\_html.winlav?pid=111181](http://www.lex.uz/guest/irs_html.winlav?pid=111181)
52. Codul civil al R.Tadjikistan, adoptat la 11 decembrie 1999, publicat, în limba rusă, pe portalul legislativ al Comunității Statelor din Caucaz și Asia Centrală, <http://medialaw.asia/document/-472>
53. Codul civil al Armeniei, adoptat la 5 mai 1998, publicat, în limba rusă, pe portalul legislativ al țărilor membre ale Comunității Statelor Independente (CSI), <http://base.spinform.ru/show.fwx?Regnom=2998>
54. Codul civil din Québec, adoptat la 8 decembrie 1991, publicat, în limba franceză, pe portalul oficial al Ministerului Justiției din Québec, <http://www.justice.gouv.qc.ca/FRANCAIS/sujets/glossaire/code-civil.htm>
55. Пиджаков А.Ю., Аксаментов О.И. Договор фрахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер) // Транспортное право, 2004, №2, с.18-24.
56. Contractul nr.12-06/K din 20 martie 2006 de transport aerian internațional (charter) pe ruta neregulată Chișinău-Antalya-Chișinău, încheiat între ÎS Air Moldova și SRL Anesto Tur. Arhiva Judecătorei Botanica, mun. Chișinău.
57. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova din 6 mai 2009, dosarul nr.2ra-805/09. Arhiva Judecătorei Botanica, mun. Chișinău.
58. Legea nr.352 cu privire la organizarea și desfășurarea activității turistice în Republicii Moldova // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.14-17.
59. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova din 26 octombrie 2005, dosarul nr.2ra-973/05. Arhiva Judecătorei Botanica, mun. Chișinău.
60. Portalul oficial al agenției de bilete Alcedo Grup SRL, [http://www.airtickets.md/?module=terms\\_of\\_use](http://www.airtickets.md/?module=terms_of_use)
61. Portalul oficial al agenției de turism Aerlux SRL, <http://aerlux.md/index.php/ro/information/transport-bagaje>
62. Portalul oficial al agenției de voiaj Amadeus Travel SRL, [http://www.amadeus.md/guide/airtravel/general\\_rules/index.html](http://www.amadeus.md/guide/airtravel/general_rules/index.html)