

## CONTRACTUL DE TRANSPORT AERIAN INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI PRIN PRISMA CONVENȚIEI DE LA MONTREAL DIN 28 MAI 1999

**Lilia GRIBINCEA**

*Catedra Drept Internațional și Drept al Relațiilor Economice Externe*

In accordance with the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal, 28 May 1999), in respect of the carriage of cargo, an air waybill shall be delivered. Any other means which preserves a record of the carriage to be performed may be substituted for the delivery of an air waybill. If such other means are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a cargo receipt permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means.

The air waybill or the cargo receipt shall include:

- (a) an indication of the places of departure and destination;
- (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; and
- (c) an indication of the weight of the consignment.

Contractul de transport aerian internațional timp de peste 70 de ani a fost guvernat de Convenția de la Varșovia din 1929 privind unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional. La 28 mai 1999 la Montreal a fost deschisă spre semnare Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional [1] (în continuare – Convenția de la Montreal). Convenția a intrat în vigoare la 4.11.2003, în conformitate cu prevederile art.53 [2].

Conform art.1, Convenția de la Montreal se aplică transporturilor internaționale de persoane, bagaje sau mărfuri, efectuate cu o aeronavă, contra plată. Convenția se aplică, în mod egal, transporturilor gratuite efectuate cu o aeronavă de către o întreprindere de transport aerian, unui autori [3] precizând că este vorba de un comerciant. După cum observăm, Convenția de la Montreal se aplică atât transporturilor cu titlu oneros, cât și celor cu titlu gratuit.

În înțelesul art.2, alin.2, al Convenției de la Montreal, expresia „transport internațional” înseamnă orice transport în care, conform acordului dintre părți, punctul de plecare și punctul de destinație, indiferent dacă există sau nu o întrerupere a transportului sau o transbordare, sunt situate fie pe teritoriul a două state părți, fie pe teritoriul unui singur stat parte, în cazul în care există o escală stabilită pe teritoriul altui stat, chiar dacă acel stat nu este stat parte. Transportul fără o asemenea escală între două puncte situate pe teritoriul unui singur stat parte nu este considerat transport internațional în sensul Convenției. Din aceste dispoziții rezultă că pentru a fi aplicabile prevederile Convenției este necesar ca punctul de plecare și punctul de destinație să fie situate pe teritoriul a două state părți la Convenție sau pe teritoriul unui singur stat parte, dacă există o escală stabilită pe teritoriul altui stat, chiar dacă acel stat nu este stat parte la Convenția de la Montreal.

Convenția de la Montreal se aplică și transportului care se efectuează de către mai mulți transportatori succesivi, considerat de Convenție un transport unic, dacă părțile îl consideră ca o singură operațiune, indiferent dacă a fost convenit sub forma unui singur contract sau a unor serii de contracte, și acesta nu își pierde caracterul internațional chiar dacă unul dintre contracte sau o serie de contracte urmează să fie executate integral pe teritoriul aceluiași stat.

Conform art.38, în cazul transportului combinat efectuat parțial pe calea aerului și parțial prin orice alt mijloc de transport, dispozițiile Convenției se aplică doar transportului aerian, dacă acesta corespunde cerințelor prevăzute de art.1.

Potrivit art.2, Convenția se aplică transporturilor efectuate de către stat sau de către autorități publice legal înființate, cu condiția ca să fie întrunite cerințele prevăzute la art.1.

Convenția exclude aplicarea dispozițiilor sale transportului de trimiteri poștale, acestui transport fiindu-i totuși aplicabile prevederile art.2, alin.2, potrivit cărora transportatorul este răspunzător doar față de adminis-

trația poștală competentă, în conformitate cu normele aplicabile în raporturile dintre transportatori și administrațiile poștale.

Deoarece Convenția de la Montreal nu definește contractul de transport aerian internațional de mărfuri, vom defini acest contract prin prisma prevederilor Convenției. Astfel, contractul de transport aerian internațional de mărfuri este un contract în baza căruia transportatorul se obligă (de regulă, cu titlu oneros), să transporte cu o aeronavă mărfurile transmise de expeditor, să le conserve și să le livreze destinatarului menționat de expeditor, în interiorul unui termen determinat, punctul de plecare și punctul de destinație fiind situate pe teritoriile a două state părți la Convenția de la Montreal sau pe teritoriul unui singur stat parte, dacă s-a făcut o escală pe teritoriul altui stat, indiferent dacă acest stat este sau nu parte la Convenție.

Contractul de transport aerian internațional de mărfuri prezintă caracterele juridice specifice contractelor de transport internațional. Sunt necesare unele precizări privind caracterul real sau consensual. Contractul de transport aerian internațional de mărfuri este un contract consensual [4], fiind încheiat valabil prin simplul acord de voință al părților. Scrisoarea de transport, care constată încheierea contractului, nu conține mențiuni referitoare la predarea mărfii. De asemenea, conform art.11, pct.1, al Convenției de la Montreal, scrisoarea de transport sau chitanța de primire a mărfii constituie, până la proba contrară, dovada încheierii contractului, a acceptării mărfii și a îndeplinirii condițiilor de transport menționate în acestea.

În doctrina juridică [5] s-a observat că dispozițiile art.7, pct.2, conform cărora al treilea exemplar al scrisorii de transport, semnat de transportator, este înmănat de acesta expeditorului, după acceptarea mărfii, nu trebuie interpretate în sensul că predarea și, respectiv, acceptarea mărfii la transport sunt o condiție pentru încheierea contractului, deoarece însăși scrisoarea de transport poate fi întocmită la un moment ulterior celui al acordului de voință (nefiind cerută *ad validitatem*), după cum este posibil și să nu fie întocmită deloc. Iar așa cum prevede art.9, contractul este totuși valabil și supus Convenției de la Montreal. Faptul că expeditorul primește în general, în momentul acceptării de către transportator a mărfii, al treilea exemplar al scrisorii de transport sau, în lipsă, o chitanță de primire a mărfii explică prezumția relativă de predare a mărfii pe care existența acestor documente o instituie.

Unii autori [6] consideră contractul de transport aerian internațional de mărfuri ca având caracter real.

Potrivit prevederilor Convenției de la Montreal, scrisoarea de transport este necesară *ad probationem*, iar nu *ad validitatem*.

Conform art.5 al Convenției de la Montreal, scrisoarea de transport aerian sau chitanța de primire a mărfii va conține:

- a) indicarea punctelor de plecare și de destinație;
- b) dacă punctele de plecare și de destinație sunt situate pe teritoriul unui singur stat parte și dacă unul sau mai multe puncte de escală sunt situate pe teritoriul unui alt stat, indicarea a cel puțin unuia dintre aceste puncte de escală; și
- c) indicarea greutateii expediției.

Potrivit art.6, expeditorului i se poate solicita să prezinte un document prin care se indică natura mărfii, dacă acesta este necesar în vederea îndeplinirii formalităților cerute de autoritățile vamale, de poliție sau de alte autorități publice similare.

În conformitate cu art.7, scrisoarea de transport aerian este întocmită de expeditor în 3 exemplare originale.

Primul exemplar poartă mențiunea „pentru transportator” și este semnat de expeditor.

Al doilea exemplar poartă mențiunea „pentru destinatar” și este semnat de expeditor și transportator.

Al treilea exemplar este semnat de transportator și este înmănat de acesta expeditorului, după acceptarea mărfii.

Semnătura transportatorului și cea a expeditorului pot fi tipărite sau înlocuite de o ștampilă.

Dacă, la cererea expeditorului, transportatorul întocmește scrisoarea de transport aerian, se va considera, până la proba contrară, că transportatorul a acționat în numele expeditorului.

Răspunderea pentru informațiile conținute în documente este reglementată în art.10 al Convenției de la Montreal. Astfel, expeditorul răspunde de corectitudinea informațiilor și declarațiilor referitoare la mărfurile înscrise de el sau în numele său în scrisoarea de transport aerian, sau a celor furnizate de el sau în numele său transportatorului pentru a fi înscrise în chitanța de primire a mărfii. Aceste prevederi se aplică de asemenea în cazul în care persoana care acționează în numele expeditorului este și agent al transportatorului.

Expeditorul își asumă responsabilitatea față de transportator pentru orice daună suferită de acesta sau de orice altă persoană față de care transportatorul este răspunzător, din cauza neregulilor, inexactității sau caracterului incomplet al informațiilor și declarațiilor furnizate de expeditor ori în numele acestuia.

Transportatorul își asumă răspunderea față de expeditor pentru orice daună suferită de acesta sau față de orice altă persoană față de care expeditorul este răspunzător, datorată neregulilor, inexactității sau caracterului incomplet al informațiilor și declarațiilor înscrise de transportator sau în numele acestuia în chitanța de primire a mărfii.

În baza contractului de transport aerian internațional de mărfuri, **expeditorul are următoarele obligații:**

- **Obligația de predare a mărfii.** Această obligație nu este reglementată expres de Convenția de la Montreal.

- **Obligația de furnizare a informațiilor și documentelor necesare îndeplinirii formalităților vamale și a altor formalități.** Această obligație este prevăzută în art.16, conform căruia expeditorul este obligat să furnizeze informațiile și documentele care sunt necesare pentru îndeplinirea formalităților cerute de autoritățile vamale, de poliție și de alte autorități publice, înainte ca marfa să fie livrată destinatarului. Expeditorul poartă răspundere față de transportator pentru toate daunele care pot surveni din cauza neregulilor, lipsei sau insuficienței de informații respective sau documente, cu excepția cazului în care dauna a survenit în urma unei greșeli a transportatorului, a prepușilor sau a mandatarilor acestuia.

- **Obligația de plată a prețului de transport.** Deși această obligație nu este prevăzută expres în Convenția de la Montreal, ea poate fi dedusă din unele dispoziții. Astfel, conform art.1, pct.1, Convenția se aplică transporturilor internaționale de persoane, bagaje sau mărfuri, efectuate cu o aeronavă, contra plată. Aceasta se aplică, în mod egal, transporturilor gratuite efectuate cu aeronave de către o întreprindere de transport aerian. Având în vedere faptul că contractele comerciale internaționale sunt prin excelență oneroase, considerăm că transportarea mărfurilor cu titlu gratuit constituie o excepție. Deoarece contractul de transport aerian internațional de mărfuri se încheie între expeditor și destinatar, obligația de plată a cheltuielilor de transport revine expeditorului. Totuși, din dispozițiile art.13, pct.1, reiese că destinatarul are dreptul să solicite transportatorului, la sosirea mărfii la locul de destinație, să îi livreze marfa după suportarea costurilor datorate și îndeplinirea condițiilor de transport.

În baza contractului de transport aerian internațional de mărfuri, **transportatorul are următoarele obligații:**

- **Obligația de transportare a mărfii în termenele stabilite în contract.** Transportatorul este obligat să transporte marfa în termenul stipulat în contract, în caz contrar va purta răspundere în conformitate cu art.19 pentru daunele survenite din cauza întârzierii.

- **Obligația de îndeplinire a formalităților vamale și a altor formalități până la livrarea mărfii către destinatar.** Această obligație rezultă indirect din prevederile art.16 al Convenției de la Montreal. Conform reglementării, expeditorul este obligat să furnizeze informațiile și documentele care sunt necesare pentru îndeplinirea formalităților cerute de autoritățile vamale, de poliție și de alte autorități publice, înainte ca marfa să fie livrată destinatarului. Expeditorul este răspunzător față de transportator pentru toate daunele care pot surveni din cauza neregulilor, lipsei sau insuficienței de informații respective sau documente, în afară de cazul în care dauna a survenit în urma unei greșeli a transportatorului, a prepușilor sau a mandatarilor acestuia. Transportatorul nu este obligat să verifice corectitudinea sau suficiența respectivelor informații sau documente.

După cum am menționat, în baza art.6, expeditorului i se poate solicita să prezinte un document prin care se indică natura mărfii, dacă acesta este necesar în vederea îndeplinirii formalităților cerute de autoritățile vamale, de poliție sau de alte autorități publice similare.

Din aceste reglementări rezultă că obligația de îndeplinire a formalităților vamale și a altor formalități până la livrarea mărfii către destinatar revine transportatorului.

- **Obligația de conservare a mărfii.** Convenția de la Montreal nu prevede această obligație în mod expres, totuși ea poate fi dedusă din reglementările art.18 privind răspunderea transportatorului pentru dauna survenită prin distrugere, pierdere sau deteriorare a mărfii.

- **Obligația de livrare a mărfii.** Această obligație este reglementată în art.13, pct.2, conform căruia, cu excepția cazului în care s-a convenit altfel, transportatorul are obligația de a-l informa pe destinatar imediat ce sosește marfa. Această obligație este corelativă și dreptului destinatarului, prevăzut în pct.1 al art.13, de a

solicita transportatorului, la sosirea mărfii la locul de destinație, să-i livreze marfa după suportarea costurilor datorate și îndeplinirea condițiilor de transport, cu condiția ca expeditorul să nu-și fi exercitat dreptul de a dispune de marfă.

Deși destinatarul nu este parte la contract, acesta poate avea, prin aderare la contract, anumite drepturi și obligații.

Destinatarul este obligat să plătească prețul transportului, dacă acesta nu a fost achitat de expeditor, și să plătească alte costuri aferente transportului.

Destinatarul are dreptul de a solicita transportatorului livrarea mărfii. Un alt drept rezultă din art.13, pct.3, conform căruia, dacă transportatorul recunoaște pierderea mărfii sau dacă marfa nu a sosit la expirarea unui termen de 7 zile de la data la care ar fi trebuit să sosească, destinatarul este îndreptățit să exercite împotriva transportatorului drepturile care decurg din contractul de transport, adică poate să angajeze răspunderea transportatorului.

Referitor la dreptul de a dispune de marfă, în conformitate cu art.12, acesta aparține numai expeditorului. În doctrină s-a concluzionat [7] că, potrivit art.15, pct.2, orice clauză care derogă de la prevederile articolelor 12-14 trebuie să fie înscrisă în scrisoarea de transport aerian sau în chitanța de primire a mărfii. O astfel de clauză ar putea privi, în opinia autorilor citați, și dreptul destinatarului de a dispune de marfă. O asemenea mențiune nu afectează valabilitatea contractului și nici ea însăși nu este lovită de nulitate, deoarece, conform art.26-27, sunt nule doar acele clauze contractuale care tind să-l exonereze de răspundere pe transportator sau să-i stabilească o limită a răspunderii mai scăzută decât cea prevăzută de Convenția de la Montreal.

Potrivit art.12, pct.1, dreptul de dispoziție asupra mărfii presupune că expeditorul poate retrage marfa de la aeroportul de plecare sau de destinație, poate reține marfa pe parcursul transportului la orice aterizare, poate solicita ca marfa să fie predată la destinație sau pe parcursul transportului unei persoane, alta decât destinatarul desemnat inițial, poate solicita ca marfa să fie returnată la aeroportul de plecare.

Așa cum rezultă din art.12 al Convenției de la Montreal, exercitarea dreptului de dispoziție asupra mărfii presupune îndeplinirea următoarelor cerințe [8]:

- exercitarea acestui drept să nu aducă prejudicii transportatorului sau altor expeditori;
- expeditorul să ramburseze orice cheltuieli care decurg din exercitarea acestui drept;
- executarea dispoziției expeditorului să fie posibilă, în caz contrar transportatorul fiind obligat să-l informeze imediat pe expeditor;
- expeditorul să prezinte al treilea exemplar al scrisorii de transport sau chitanța de primire a mărfii. Dacă transportatorul execută instrucțiunile expeditorului referitoare la dispunerea mărfii, fără a solicita întocmirea exemplarului din scrisoarea de transport aerian sau a chitanței de primire a mărfii care revine acestuia din urmă, transportatorul este răspunzător pentru orice pagubă care ar putea fi cauzată în acest mod oricărei persoane care este în mod legal în posesia acestui exemplar din scrisoarea de transport aerian sau a chitanței de primire a mărfii. Transportatorul are dreptul de regres împotriva expeditorului.

Dreptul expeditorului de dispoziție asupra mărfii se stinge în momentul în care destinatarul are dreptul de a solicita livrarea mărfii. În situația în care destinatarul refuză preluarea mărfii sau nu poate fi contactat, expeditorul își reia dreptul de dispoziție asupra mărfii.

În privința răspunderii transportatorului și limitelor compensării daunelor, precizăm că din prevederile art.18 și 19 ale Convenției de la Montreal rezultă că transportatorul răspunde pentru daunele survenite în caz de distrugere, pierdere sau deteriorare a mărfii, precum și pentru întârzierea în transportul mărfii.

Potrivit art.18, transportatorul este răspunzător pentru dauna survenită prin distrugere, pierdere sau deteriorare a mărfii, cu condiția ca evenimentul care a cauzat dauna să se fi produs în timpul transportului aerian. Transportul aerian include perioada în care marfa se află în grija transportatorului. Perioada transportului aerian nu se extinde asupra transportului terestru, maritim sau pe căi navigabile interioare, efectuat în afara unui aeroport. Totuși, dacă un astfel de transport se realizează în aplicarea unui contract de transport aerian, în scopul încărcării, expedierii sau transbordării, orice pagubă este considerată, până la proba contrară, ca fiind rezultatul unui eveniment care a avut loc în timpul transportului aerian.

Dacă transportatorul, fără consimțământul expeditorului, utilizează alt mod de transport pentru a efectua o parte sau întregul transport care, conform contractului încheiat între părți, urma să fie transport aerian, respectivul transport efectuat prin altă modalitate de transport este considerat ca fiind inclus în perioada transportului aerian.

Răspunderea transportatorului în caz de distrugere, pierdere, deteriorare sau întârziere este limitată la 17 D.S.T. (Drepturi Speciale de Tragere) per kilogram, cu excepția cazului în care expeditorul, în momentul când coletul a fost predat transportatorului, a făcut o declarație specială privind interesul în livrarea la destinație și a plătit o sumă suplimentară, dacă este necesar. În acest caz transportatorul va fi răspunzător pentru plata unei sume care nu o va depăși pe cea declarată, cu excepția cazului în care dovedește că această sumă este mai mare decât interesul expeditorului în livrarea la destinație.

În caz de distrugere, pierdere, deteriorare sau întârziere a unei părți din marfă sau a oricărui obiect conținut de aceasta, la determinarea sumei la care este limitată răspunderea transportatorului se va lua în considerare greutatea totală a coletului sau a coletelor în cauză. Totuși, atunci când distrugerea, pierderea, deteriorarea sau întârzierea unei părți din marfă sau a unui obiect conținut de aceasta afectează valoarea celorlalte colete acoperite de aceeași scrisoare de transport aerian sau de aceeași chitanță de primire a mărfii ori, în cazul în care astfel de documente nu au fost emise, de aceleași informații înregistrate în alte mijloace, va fi luată în considerare și greutatea totală a acestor colete la determinarea limitei de răspundere. Prevederile susmenționate nu se aplică, dacă se dovedește că dauna a survenit din cauza unei acțiuni sau omisiuni a transportatorului, a prepușilor sau mandatarilor acestuia, făcută cu intenția de a provoca o daună sau din imprudență, precum și în cunoștință de cauză că ar putea rezulta o daună, cu condiția ca în cazul unor asemenea acțiuni sau omisiuni ale prepușilor sau mandatarilor să se dovedească, de asemenea, că aceștia au acționat în cadrul atribuțiilor lor de serviciu.

Art.25 al Convenției de la Montreal oferă transportatorului opțiunea de a stipula în contractul de transport limite de răspundere mai mari decât cele prevăzute de Convenție sau să nu stipuleze nici o limită de răspundere, despăgubirile acoperind integral daunele survenite.

Cauzele exoneratoare de răspundere sunt reglementate de art.18, pct.2, și de art.20 ale Convenției de la Montreal. Astfel, potrivit art.18, pct.2, transportatorul nu este răspunzător dacă se dovedește (și în măsura în care dovedește) că distrugerea, pierderea sau deteriorarea mărfii este urmare a:

- a) unui defect al mărfii, calității sau viciului acesteia;
- b) ambalării necorespunzătoare a mărfii, efectuate de către o altă persoană decât transportatorul, prepușii sau mandatarii acestuia;
- c) unei stări de război sau conflict armat;
- d) unei acțiuni a autorității publice realizate în legătură cu intrarea, ieșirea sau tranzitul mărfii.

Conform art.20, în cazul în care transportatorul dovedește că dauna a fost provocată sau favorizată de neglijența sau de altă acțiune greșită sau omisiune a persoanei care reclamă despăgubirea ori a persoanei de la care derivă drepturile acesteia, transportatorul este exonerat integral sau parțial de răspundere față de reclamant, în măsura în care o astfel de neglijență sau orice altă acțiune greșită sau omisiune a provocat dauna sau a contribuit la provocarea acesteia.

Convenția de la Montreal reglementează transportul succesiv în art.36. În cazul transportului efectuat de transportatori succesivi diferiți, fiecare transportator este considerat a fi una din părțile la contractul de transport. În acest caz, persoana prejudiciată este în drept să acționeze împotriva primului transportator, a ultimului transportator sau a celui care a efectuat transportul în timpul căruia s-a produs distrugerea, pierderea, deteriorarea sau întârzierea. Transportatorii succesivi poartă răspundere solidară față de expeditor sau destinatar.

Transportul aerian efectuat de o persoană, alta decât transportatorul contractual, este reglementat în Capitolul V al Convenției de la Montreal. Prevederile acestui capitol se referă la cazul când transportatorul contractual autorizează transportatorul de fapt, care este un terț față de contractul încheiat cu expeditorul, să efectueze întregul transport sau o parte a acestuia.

Potrivit art.40, dacă un transportator de fapt efectuează în întregime sau parțial un transport, atât transportatorul contractual, cât și transportatorul de fapt se supun regulilor Convenției de la Montreal, primul – pentru întregul transport prevăzut în contract, cel de-a doilea – numai pentru transportul pe care îl efectuează.

Acțiunile și omisiunile transportatorului de fapt și ale prepușilor și mandatarilor săi, care acționează în cadrul atribuțiilor lor de serviciu, în legătură cu transportul efectuat de către transportatorul de fapt, vor fi considerate a fi și ale transportatorului contractual. Totuși, nici una dintre aceste acțiuni sau omisiuni nu vor putea supune transportatorul de fapt la o răspundere care să depășească limitele stabilite de Convenție. Conform art.41, transportatorul de fapt nu va fi afectat de obligațiile asumate de transportatorul contractual, care nu sunt prevăzute de Convenția de la Montreal, cum ar fi, de exemplu, un acord special prin care transpor-

tatorul contractual își asumă obligații pe care nu le impune Convenția de la Montreal, de o renunțare la drepturile și mijloacele de apărare prevăzute de Convenție sau o declarație specială de interes în livrarea la destinație, cu excepția cazului când transportatorul de fapt a agreat aceste obligații.

Orice reclamație sau instrucțiune poate fi adresată transportatorului contractual sau transportatorului de fapt, cu excepția instrucțiunilor referitoare la dreptul de dispoziție asupra mărfii, care trebuie adresate transportatorului contractual.

În conformitate cu prevederile art.44, cumulul sumelor care pot fi obținute de la transportatorul de fapt și de la transportatorul contractual nu poate depăși suma maximă care poate fi pretinsă transportatorului contractual sau transportatorului de fapt, în baza Convenției, cu rezerva că nici una dintre persoanele menționate nu poate fi responsabilă pentru o sumă mai mare decât limita aplicabilă respectivei persoane.

Potrivit art.47, orice clauză contractuală care tinde să exoneraze transportatorul contractual sau transportatorul de fapt de răspundere sau să stabilească o limită inferioară celei stabilite de Convenție este nulă și neavenită, dar nulitatea unei astfel de clauze nu implică nulitatea întregului contract, care rămâne supus prevederilor Convenției.

Articolul 29 al Convenției de la Montreal dispune că orice acțiune în responsabilitate, indiferent dacă se justifică prin Convenție, prin contract, printr-o acțiune ilicită sau prin alte cauze, poate fi introdusă numai în conformitate cu condițiile și limitele de răspundere stabilite în Convenție, fără a aduce atingere chestiunii referitoare la stabilirea persoanelor care au dreptul de a introduce acțiunea și a drepturilor acestora. În orice astfel de acțiune daunele punitive și orice alte daune necompensatorii nu se vor putea recupera.

Pentru a angaja răspunderea transportatorului, este necesară formularea unei reclamații scrise. Potrivit art.31, în caz de deteriorare a mărfii destinatarul va adresa transportatorului o reclamație imediat după descoperirea deteriorării sau cel târziu într-un interval de 14 zile din data primirii mărfii. În caz de întârziere, reclamația trebuie făcută cel mai târziu într-un termen de 21 de zile de la data la care mărfurile au fost puse la dispoziția destinatarului.

Dacă reclamația nu este adresată în termenele menționate, nici o acțiune nu va fi întreprinsă împotriva transportatorului, cu excepția cazului de fraudă din partea acestuia.

În ceea ce privește instanța competentă, Convenția prevede, în art.33, pct.1, că acțiunea în responsabilitate trebuie introdusă, la cererea reclamantului, pe teritoriul unuia dintre statele părți la Convenția de la Montreal, fie înaintea tribunalului de la domiciliul transportatorului sau de la sediul său principal de afaceri, sau de la sediul său de afaceri unde a fost încheiat contractul, fie înaintea tribunalului de la locul de destinație.

Potrivit art.34, părțile unui contract de transport de mărfuri pot deferi arbitrajului, în baza unei convenții de arbitraj întocmite în formă scrisă, soluționarea oricărui litigiu referitor la răspunderea transportatorului, cu respectarea următoarelor condiții:

- procedura de arbitraj se desfășoară, la alegerea reclamantului, pe teritoriul unuia dintre statele părți la Convenția de la Montreal, fie înaintea tribunalului arbitral de la domiciliul transportatorului sau de la sediul său principal de afaceri, sau de la sediul său de afaceri unde a fost încheiat contractul, fie înaintea tribunalului arbitral de la locul de destinație;
- tribunalul arbitral va aplica prevederile Convenției de la Montreal.

Condițiile menționate sunt considerate ca fiind parte integrantă a clauzelor de arbitraj sau a înțelegerilor, iar orice dispoziție a unei astfel de clauze sau înțelegeri, care contravine respectivelor prevederi, va fi nulă și neavenită.

Calitatea de subiect activ al acțiunii în răspundere aparține destinatarului și expeditorului. Destinatarul, deși nu este parte la contractul de transport, în baza art.13 este în drept, la sosirea mărfii la locul de destinație, să solicite transportatorului livrarea mărfii, excepție făcând cazul în care expeditorul și-a exercitat dreptul de dispoziție asupra mărfii. Dacă transportatorul recunoaște pierderea mărfii sau dacă marfa nu a sosit la expirarea unui termen de 7 zile de la data la care ar fi trebuit să sosească, destinatarul este îndreptățit să exercite împotriva transportatorului drepturile care decurg din contractul de transport.

Expeditorul are calitatea de subiect activ în situația în care și-a exercitat dreptul de dispoziție asupra mărfii.

Acțiunea în răspundere poate fi introdusă și împotriva unui mandatar sau prepus al transportatorului. În cazul transportatorilor succesivi, așa cum am menționat, acțiunea poate fi introdusă împotriva primului transportator, a ultimului transportator sau a celui care a efectuat transportul în timpul căruia s-a produs distrugere-

rea, pierderea, deteriorarea sau întârzierea. Transportatorii succesivi poartă răspundere solidară față de expeditor sau destinatar.

În transportul efectuat de un transportator de fapt, acțiunea în răspundere poate fi înaintată împotriva transportatorului de fapt sau transportatorului contractual, ori împotriva ambilor, împreună sau separat. Dacă acțiunea este înaintată numai împotriva unuia dintre transportatori, acesta poate solicita, conform art.45, participarea celuilalt transportator la dezbateri, procedura și efectele fiind reglementate de legislația aplicată de tribunalul sesizat asupra cazului.

Potrivit art.31, pct.4, dacă o reclamație nu este formulată în termenele menționate de Convenție, nici o acțiune nu va fi întreprinsă împotriva transportatorului, cu excepția cazului de fraudă din partea acestuia.

Perioada de introducere a acțiunii în responsabilitate este reglementată de art.35 al Convenției de la Montreal, conform căruia dreptul la despăgubire este anulat, dacă acțiunea în responsabilitate nu este introdusă în termen de 2 ani de la data sosirii la destinație sau de la data la care aeronava ar fi trebuit să sosească, sau de la data încetării transportului. Metoda de calcul al acestei perioade este determinată de legislația aplicată de tribunalul sesizat asupra cazului.

#### Referințe:

1. Republica Moldova a aderat la Convenție prin Legea nr.254-XVI din 5.12.2008 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2008, nr.230-232/846.
2. Articolele menționate în prezentul articol, fără o altă precizare, se referă la Convenția de la Montreal.
3. Căpățână O., Stancu Gh. Dreptul transporturilor. Partea Specială. - București: Lumina LEX, 2002, p.522.
4. *A se vedea* și: Macovei I. Dreptul comerțului internațional. Vol.II. - București: C.H. Beck, 2009, p.158; Sitaru Dr.-Al., Buglea Cl.-P., Stănescu Ș.-Al. Dreptul comerțului internațional. Tratat. Partea Specială. - București: Universul Juridic, 2008, p.418.
5. Sitaru Dr.-Al., Buglea Cl.-P., Stănesc Ș.-Al. Op.cit., p.418.
6. Ciobanu I.T. Dreptul transporturilor. Transportul terestru și aerian. - București: Actami, 2000, p.378.
7. Sitaru Dr.-Al., Buglea Cl.-P., Stănescu Ș.-Al., Op.cit., p.424.
8. *A se vedea* și: Macovei I. Op.cit., p.162; Sitaru Dr.-Al., Buglea Cl.-P., Stănescu Ș.-Al. Op.cit., p.424.

Prezentat la 11.09.2012