



# CONDIȚIILE GENERALE ALE RĂSPUNDERII JURIDICE CIVILE A CĂRĂUȘULUI ÎN CONTRACTUL DE TRANSPORT AERIAN

COJOCARI EUGENIA, DOCTOR HABILITAT, PROFESOR UNIVERSITAR, MIHALACHE IURIE, DOCTOR ÎN DREPT, LECTOR SUPERIOR

La responsabilité civile dans le transport aérien exige quatre conditions de bases: un fait illicite générateur de responsabilité (accident), un dommage (perte des bagages, lésions corporales, retard etc.), un lien de causalité entre le dommage et le fait dommageable et la culpabilité de l'auteur du préjudice. La responsabilité (contractuelle et délictuelle) entraîne l'obligation pour le transporteur aérien de réparer le dommage qu'il a causé. Conformément à la Convention de Montréal et aux dispositions générales du Code civil de la République de Moldova, la victime obtiendra des dommages et intérêts pour le préjudice matériel et moral qu'elle a subi.

În cadrul economiei de piață au devenit foarte utilizate serviciile transportului aerian, iar acordarea acestora de multe ori creează conflicte care duc la aplicarea răspunderii juridice civile.

Actualitatea și importanța temei reiese din faptul că specificul condițiilor răspunderii juridice civile a cărăușului în transportul aerian nu au mai fost abordate în literatura de specialitate a Republicii Moldova. Ca urmare a acestui fapt, am apelat la răspunderea juridică civilă și formele ei, contractuală și delictuală, care a fost pe larg studiată de dna profesor E.Cojocari în monografia "Drept civil. Răspunderea juridică civilă" și A.Bloșenco în "Răspunderea civilă delictuală". De utilitate ne-au servit analizele profesorului Gh.Chibac din "Comentariul Codului civil al Republicii Moldova", manualul "Drept civil. Contracte speciale", dar și alte publicații științifice în care a tratat aspecte ale răspunderii civile a cărăușului în contractul de transport. Au fost luate în considerație și părerile expuse la acest capitol de judecătorul M.Poalelungi, de doctrinarii Gh.Avornic, V.Cebotari și M.Bojoga în "Manualul judecătorului la examinarea pricinilor civile" și în "Ghidul judecătorului în materie civilă și comercială a Republicii Moldova".

Cu toate acestea, am estimat că lucrări științifice fundamentale în domeniu dat au profesorii ruși: Г.П.Савичев, М.М.Волков, В.К.Андреев, în manualele de "Drept aerian", В.Д.Бордунов și Ю.Н.Малеев în "Dreptul aerian internațional", В.М.Сенчило în monografia "Răspunderea cărăușului din transportul aerian internațional", iar doctrinarii В.Н.Дежкин, П.В.Ремишевский și А.А.Щурова au susținut chiar și teze de candidat în științe pe acest segment al răspunderii civile. De asemenea, condițiile angajării răspunderii civile a cărăușilor aerieni au fost cercetate de profesorii francezi: J.L.Magdelénat, R.Rodière, B.Mercadal, B.Kerguelen-Neyrolles, L.Garcia-Campillo. S-au evidențiat și profesorii români - O.Căpățînă în "Contractul comercial de transport", Gh.Stancu, Gh.Filip și Gh.Piperea în manualele "Dreptul transporturilor", precum și doctrinarii V.Zlătescu, S.Stănilă și A.Stănescu cu diverse publicații științifice în care, reieșind din prevederile legislației aeriene naționale și internaționale, au abordat principiul vinovăției cărăușului, necesitatea existenței cauzalității dintre fapta ilicită și prejudiciul, precum și formele vinovăției cărăușului aerian.

Scopul propus la elaborarea prezentului studiu este de a efectua o cercetare amplă a condițiilor care sunt necesare pentru angajarea răspunderii civile a cărăușului în transportul aerian. În acest context, sarcinile înaintate sunt: abordarea bazei normative și a ideilor doctrinare în privința noțiunii de "accident", chestiunea daunelor morale, a venitului ratat, prezumția vinovăției cărăușului aerian prin prisma legislației civile naționale, semnificația noțiunilor de vinovăție, culpă, dol și analiza lor în plan comparativ cu legislația civilă și cea aeriană a RSS Moldovenești și Codul civil al Republicii Moldova (în continuare

Codul civil al RM). În vederea realizării scopului și sarcinilor date, o atenție sporită a fost acordată practicii judiciare a Republicii Moldova în privința litigiilor din transportul aerian, iar spre final, ca o generalizare a celor expuse, au fost efectuate concluzii și propuneri de lege ferenda.

Valoarea științifică și aplicativă se manifestă prin faptul că studiul realizat este unul indispensabil și de perspectivă în procesul actualei evoluții a legislației

și jurisprudenței civile aeriene din Republica Moldova. Cu această ocazie, s-a depus un efort în scopul realizării unei cercetări științifice reușite, conturând asemănări și deosebiri de ordin doctrinar, concluzii și propuneri de lege ferenda menite să îmbunătățească cadrul normativ național.

Indiferent de natura sa, delictuală sau contractuală, răspunderea juridică civilă se antrenează ori de câte ori sunt întrunite câteva condiții cumulative, și anume: fapta ilicită, numită și prejudiciabilă, existența prejudiciului, raportul de cauzalitate dintre fapta ilicită și prejudiciu și, respectiv, vinovăția autorului faptei ilicite.

Fapta ilicită. Ilicite sunt acțiunile sau inacțiunile prin care se încalcă drepturile și obligațiile prevăzute sau sancționate de normele dreptului civil, sau chiar dacă nu sunt prevăzute de o normă concretă, contravin principiilor esențiale și conținutului legislației civile. În doctrina de specialitate există mai multe păreri la acest subiect, și anume: în opinia dnei profesor E.Cojocari, dacă pentru survenirea răspunderii juridice delictuale drept temei servește fapta ilicită, pentru răspunderea juridică civilă contractuală temeiul răspunderii este neexecutarea, executarea necorespunzătoare sau cu întârziere a obligațiilor contractuale. Profesorii francezi R.Rodière și B.Mercadal observă cu deplină justificare că în gama posibilităților legislative, fapta ilicită a cărașurilor aeriene este tratată cu severitate. Reieșind din considerentul că cărașului îi revine o obligație de rezultat, O.Căpățină și Gh.Stancu susțin orice deficiențe în executarea prestației de a deplasa persoane sau mărfuri pot fi considerate ca fapte ilicite. B.Андреев consideră că situația agravată a cărașului aerian față de fapta sa ilicită are la temelie izvorul de pericol sporit, iar S.Stănilă aduce argumente că ilicitul din transportul aerian ar fi un element al intenției sau culpei cărașului.

În ce ne privește, ne raliem opiniei expuse de E.Cojocari, și adăugăm că răspunderea civilă a cărașului aerian poate fi atât delictuală, cât și contractuală. Totodată considerăm că fapta ilicită din transportul aerian se distinge de cea din dreptul comun datorită obligației de rezultat care este pe seama cărașului. Mai mult ca atât, în susținerea afirmației lui B.Андреев, motivăm că Codul civil al RM prevede expres că exploatarea navelor aeriene constituie izvor de pericol sporit (art.1410 alin.(1)). Aceasta fiind și cauza pentru care consecințele acțiunilor sau inacțiunilor cărașului aerian sunt privite de legislație cu mai multă exigență. În același timp, nu suntem de acord cu opinia lui S.Stănilă, deoarece fapta ilicită se distinge de intenție și culpă prin conduita exterioară pe care îl îmbracă ilicitul civil, în timp ce intenția și culpa reprezintă atitudinea psihică a autorului față de faptele sale.

Fapta ilicită în raporturile de transport aerian poate apărea sub forma acțiunii sau a inacțiunii. Cercetînd jurisprudența națională, am estimat că cele mai frecvente acțiuni ilicite din partea cărașurilor aeriene sunt întârzierile nejustificate, anularea zborurilor, pierderea și detriorarea bagajelor, precum și erorile din biletele de călătorie cu privire la cerințele față de bagaje, exactitatea orelor de decolare și aterizare, timpul de zbor etc. În schimb fapta ilicită apare sub forma inacțiunii în situațiile cînd persoana este obligată să acționeze. Esența inacțiunii este reușit expusă de A.A.Шыпова în autoreferatul tezei sale de candidat în științe. Așadar, inacțiunea trebuie să fie recunoscută ca faptă ilicită la producerea unui accident aerian doar în cazul cînd cărașul, prin inacțiunea sa a încălcat o obligație prestabilită în mod imperativ sau a încălcat grav standardele obișnuite și practica general recunoscută în domeniul transporturilor aeriene.

Ca exemplu de faptă ilicită care a fost comisă prin inacțiune din partea cărașului aerian aducem un caz din practica Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova: Pasagerii au cumpărat bilete pentru zborul Chișinău-Antalya, însă în ele, la rubrica "Timpul înregistrării", nu era indicată ora rezervată pentru înregistrare înainte de îmbarcare. Din neștiință, unul dintre pasageri s-a prezentat la biroul de înregistrare a aerogării cu 30 de minute pînă la decolare, în loc de 40 de minute cerute regulamentar, iar locul său era deja vîndut. Curtea Supremă de Justiție a decis că fapta cărașului în acest caz este una ilicită, comisă prin inacțiune. În decizia luată, instanța supremă motivează că: "Intimații urmau a fi informați despre regulile speciale cu privire la zbor pe etichete sau pe ambalajele de vînzări, ceea ce nu a fost realizat, iar pasagerul s-a prezentat cu întârziere din motivul neinformării și necunoașterii acestor reguli".

Accidentul aerian. Fapta ilicită în transportul aerian în multe cazuri este calificată ca "accident", de aceea considerăm că importanță prezintă definirea termenului de accident. Accidentul aerian se asimilează cu un eveniment legat de operarea unei aeronave, susține profesorul Universității din București, Gh.Piperea . În manualul "Dreptul transporturilor", profesorul Gh.Filip menționează doar că "dacă accidentul cauzator s-a produs la bordul aeronavei sau în cursul operațiilor de îmbarcare-debarcare", fără a lămuri sensul exact al noțiunii de accident . O definiție mai reușită, la care aderăm, ne oferă A.Цыпова, că prin accident urmează să înțelegem un eveniment de origine negativă, derulat în "perioada de răspundere" a cărașului aerian și care are caracter exterior în raport cu pasagerul .

În legislația Republicii Moldova înțelesul noțiunii este stabilit de Legea aviației civile . Conform legii, accident este evenimentul legat de utilizarea aeronavei și care s-a produs din momentul în care o persoană urcă la bordul aeronavei cu intenția efectuării unui zbor pînă în momentul în care toate persoanele aflate la bord părăsesc aeronava (art.3). Va fi considerat accident aerian cazul cînd persoana a fost rănită grav sau mortal în urma aflării ei la bordul aeronavei sau a contactului nemijlocit cu una din părțile aeronavei, inclusiv cele care s-au desprins de aceasta, precum și expunerii directe fluxului de gaze ale motorului cu reacție. Dimpotrivă, nu vor fi calificate ca accident leziunile corporale care sunt provocate de cauze naturale, de sine însuși sau de alte persoane ori în situația în care leziunile sunt provocate acelor călători care nu au bilet și sunt ascunși în zonele inaccesibile pasagerilor și membrilor echipajului.

O continuare a reglementărilor din Legea aviației civile o găsim în Regulamentul de raportare a evenimentelor de aviație civilă și în Reglementările privind investigarea accidentelor și incidentelor , emise de Administrația de Stat a Aviației Civile a Republicii Moldova. Reieșind din prevederile celui dintîi regulament, accidentul este un eveniment legat de operarea unei aeronave, care se produce între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul acesteia cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele aflate la bord sunt debarcate. În același timp, noțiunea de accident urmează a fi deosebită de cea de incident. Incidentul este definit de Reglementările privind investigarea accidentelor și incidentelor, ca fiind un eveniment, altul decît accidentul, asociat cu exploatarea unei aeronave, și care afectează sau poate afecta siguranța exploatării aeronavei (pct.5).

Efectuînd o analiză a jurisprudenței internaționale, nu am găsit un consens cu referire la criteriile de apreciere a accidentului aerian. Cel mai des trimiteri se fac la interpretările oferite de instanțele judecătorești din Statelor Unite ale Americii, Canada, Franța, Australia etc. Spre exemplu, Curtea Supremă a SUA, în decizia de speță Air France vs. Saks, motivează că răspunderea transportatorului aerian poate fi antrenată doar în cazul cînd vătămările pasagerului au survenit dintr-o faptă sau eveniment neașteptat sau neobișnuit care este în afara posibilităților pasagerului de a se opune . Aceeași explicație ne este dată în speța Lahey vs. Singapore Airlines Ltd, în care s-a stabilit că "accident" este acel eveniment, neobișnuit și imprevizibil, care s-a produs la bordul aeronavei, exterior posibilităților de acțiune ale pasagerului, și care reprezintă un risc specific transportului aerian . Pe cînd Curtea Supremă a Australiei adaugă că o vătămare care provine de la pasager în condiții de funcționare obișnuită a avionului nu poate fi calificată ca accident.

Frecvente sunt și cazurile cînd instanțele judecătorești au emis decizii inedite cu referire la accidentul aerian. Aducem cazul cînd compania aeriană American Airlines a refuzat îmbarcarea a doi pasageri "de culoare", motivînd că biletele lor nu ar fi valabile. Pasagerii au intentat acțiune judiciară invocînd faptul că refuzul transportatorului derivă din motive rasiale. Instanța de judecată a estimat că sub incidența sintagmei de "accident" cade orice prejudiciu, material sau moral, inclusiv discriminarea întemeiată pe rasă . Iar în speța McDowell vs. Continental Airlines Ltd, în timpul zborului pasagerul a suferit atac de cord. Asistenta medicală de bord a informat echipajul că pentru a menține viața pasagerului este necesară o aterizare urgentă și spitalizarea, însă aeronava și-a continuat zborul și pasagerul a decedat. Instanța de judecată a hotărît că a continua zborul, fără a lua măsuri de aterizare imediată, în situația cînd pasagerul suferă un atac de cord, nu constituie "accident" . Aceeași situație o avem în speța Krys vs. Lufthansa German Airlines cînd pasagerul a suferit simptome cardiace în timpul zborului, însă echipajul nu a dispus aterizarea și instanța de judecată a hotărît că nu este "accident", dar a impus

compania aeriană să achite despăgubiri atât pasagerului cât și soției sale . Va constitui, în schimb, accident, refuzul asistentului de zbor de a accepta cererea unui pasager bolnav de astmie pulmonară de a-i oferi un alt loc în salonul aeronavei, la distanță de locul aflării fumuarului .

Reieșind din cele expuse mai sus, am ajuns la concluzia că legislația Republicii Moldova definește sintagma de accident aerian, enumeră cu exactitate împrejurările în care acesta poate să survină, dar și condițiile de investigare a accidentelor și incidentelor. Pe cînd în jurisprudența internațională nu există încă un consens la acest capitol și trimeri se fac la interpretările oferite de către instanțele judecătorești ale altor state, care, așa cum am stabilit, la acest capitol sunt contradictorii.

Efectuînd o analiză în plan comparativ, am estimat că pentru a putea angaja răspunderea civilă a cărașului din transportul aerian internațional, victima trebuie să dovedească, în primul rînd, că la bază stă un "accident", după care faptul că acesta s-a produs la bordul aeronavei sau în timpul oricărei operațiuni de îmbarcare sau de debarcare.

Termenul de accident a fost instituit doar cu referire la decesul sau vătămarea corporală a pasagerilor, iar în privința mării și a bagajelor se aplică noțiunea de eveniment. În ce privește răspunderea civilă a cărașului aerian care reiese traficul intern, ea va fi angajată în temeiul Codului civil al RM, iar condiția cerută de lege este ca să există un "prejudiciu" și acesta să fi survenit în timpul transportului.

Prejudiciul constituie consecințele negative cu caracter patrimonial sau nepatrimonial (moral) ale faptei ilicite, apărute ca urmare a lezării drepturilor subiective patrimoniale și personal nepatrimoniale ale persoanei . În terminologia juridică se întrebuițează deopotrivă termenii de: "prejudiciu", "daună" și "pagubă", iar Convenția de la Montreal utilizează noțiunea de "daună". Codul civil din 1964 și Codul aerian din 1983 utilizau ambele noțiuni, "prejudiciu" și "daună", pe cînd Legea aviației civile în vigoare dă prioritate termenului de "daună": "Responsabilitatea pentru daunele provocate în cazul transporturilor aeriene (...)" (art.24). În ce ne privește, ne alăturăm opiniei expuse de E.Cojocari și A.Bloșenco, în lucrarea tezei de doctor habilitat și, respectiv, doctor în drept, și optăm pentru termenul de "prejudiciu" , cu atât mai mult că Codul civil al Republicii Moldova utilizează uniform terminologia dată. Cel de-al doilea sens considerăm că-și are originea în cuvintele "damage" și "dommage" care au fost traduse ca "daună" din varianta engleză și cea franceză a convențiilor de la Varșovia și Montreal.

Prejudiciul cunoaște mai multe clasificări. Astfel, se întîlnesc prejudicii materiale, morale sau corporale , prejudicii previzibile și imprevizibile, prejudicii instantanee și succesive , prejudicii cauzate direct persoanei umane și, respectiv, cele cauzate în mod direct bunurilor sale, prejudicii temporare și permanente, prejudicii inițiale și subsecvente . În legislația civilă a Republicii Moldova prejudiciul poate apărea sub două forme: prejudiciul efectiv, care reprezintă cheltuielile pe care o persoană lezată în drepturi le-a suportat la restabilirea dreptului ei, sub formă de pierdere sau deteriorare a bunurilor , iar cea de-a doua categorie este beneficiu neobținut în urma încălcării dreptului, numit și venitul ratat (art.14 alin.(2) Cod civil al RM). Fără a marginaliza importanța acestor clasificări, ne vom axa asupra prejudiciilor materiale, morale și a venitului ratat care survin în litigiile civile cu privire la transportul aerian.

Prejudiciul material este cel care are un conținut economic și în toate cazurile poate fi evaluat în bani. Profesorii O.Căpățînă și Gh.Stancu sublinează că prejudiciul material constă, în cadrul răspunderii contractuale, în rezultatul negativ suferit de creditor ca urmare a faptei ilicite săvîrșite de către debitor (cărăuș) prin neexecutarea obligației asumate sau prin întîrziere în aducerea ei la îndeplinire. Lista prejudiciilor materiale este cuprinsă în Contractul de transport aerian al pasagerilor, bagajelor, poștei și mărfurilor încheiat între Air Moldova și SRL Transdacus. Potrivit pct.6.3 din contract, răspunderea SRL Transdacus se extinde asupra prejudiciilor cauzate aeronavei, sănătății sau bunurilor care aparțin personalului de lucru al transportatorului, pasagerilor, bagajelor, poștei, mărfurilor, terțelor persoane și personalului locatarului în timpul exploatării navei aeriene, însă enumerarea dată nu poate fi exhaustivă.

Făcînd o cercetare amplă a practicii judiciare din URSS, profesorul Universității de Stat din Kaliningrad, В.Андреев, constată că cele mai dificile sunt prejudiciile care se referă la deteriorarea conținutului mărfii sau a bagajului. Deoarece legislația nu oferă soluții, autorul distinge situația cînd încărcătura poate fi întrebuințată, dar numai după reparație. În acest caz suma despăgubirii se stabilește proporțional cu deprecierea valorii încărcăturii, iar destinatarul este în drept să pretindă cărăușului cheltuielile de refacere. Destinatarul nu este în drept să pretindă costul întregii încărcături atîta timp cît refacerea este posibilă prin procesul de reparație. Dacă încărcătura nu este pasibilă reparației, atunci prejudiciul se stabilește ca și în cazul pierderii ei.

Pe cînd în practica judiciară a Republicii Moldova cu privire la litigiile din transportul aerian, cele mai frecvente prejudicii sunt în legătură cu pierderea și deteriorarea bagajelor, precum și cele de întîrziere și anulare a zborurilor. Jurisprudența ne dovedește că pierderile se produc rar, astfel încît încărcătura ajunge la destinație însă cu deteriorări sau lipsuri. De obicei în bagaje se conțin obiecte de mare preț, dar pasagerii se aleg cu o despăgubire de numai 20 de dolari pentru 1 kg. Practica judiciară națională cunoaște cazurile cînd pasagerul pretindea că avut bunuri în valoare de 5343 dolari, dar instanța de judecată a dispus achitarea sumei de 460 dolari (23 kg×20 dolari), hotărîrea fiind menținută și prin decizia Curții de Apel Chișinău, dar au fost prezente și situații inverse, cînd instanța a dat crezare listei bunurilor pierdute înaintată de pasager.

Numeroase sunt prejudiciile care se manifestă prin cumpărarea de către pasageri a altor bilete în legătură cu anularea zborurilor sau cu erori în graficul de zbor a companiilor aeriene. Cărăușii naționali, de regulă, restituie benevol valoarea celui de-al doilea bilet, însă reclamanții solicită restituirea costului la ambele bilete, precum și compensarea suferințelor psihologice. În majoritatea cazurilor, Judecătoria Botanica, Curtea de Apel Chișinău și Curtea Supremă de Justiție se pronunță asupra achitării valorii doar a celui de-al doilea bilet, acordă o despăgubire morală cuprinsă între 1000-2500 lei precum și restituirea cheltuielilor de judecată în favoarea pasagerului.

Am estimat că grave sunt și prejudiciile care se manifestă prin cheltuieli de cazare, deplasare și hrană pe care le suportă pasagerii în legătură cu contramandarea zborurilor. Adeseori transportatorii naționali nu respectă cerințele Uniunii Europene privind măsurile obligatorii în caz de anulare sau întîrziere a zborului, pasagerii acoperindu-și cheltuielile din cont propriu. În arhiva Judecătoria Botanica se păstrează mai multe dosare în care cărăușii aerieni refuză a restitui pasagerilor costurile pentru bilet, hotel, hrană și cheltuielile de transport, și invocă ca cauză exoneratorie de răspundere defectiunile tehnice ale aeronavei. În același timp, instanțele judecătorești dispun pe seama cărăușilor achitarea doar acelor cheltuieli care sunt confirmate prin probe anexate la materialele dosarului.

Spre regret, instanțele judecătorești naționale nu acordă despăgubiri speciale pentru ratarea unor conferințe, excursii, ceremonii și alte acțiuni importante de către pasager, asemenea situații fiind cuprinse în înțelesul general al "prejudiciilor morale". Sub acest aspect aducem exemple din practica Curții de Apel Chișinău și a Curții Supreme de Justiție a RM: într-un caz, din vina companiei aeriene, membrii unei familii au întîrziat la avionul ce efectua zborul Istanbul-Antalya de pe traseul Chișinău-Istanbul-Antalya și au pierdut, în așa mod, o zi de odihnă în Antalya, camera la hotel rezervată, un pelerinaj prin sudul Turciei și importante manifestări culturale, dar Colegiul civil al Curții de Apel Chișinău a apreciat pagubele materiale și psihologice ale victimelor la o despăgubire

modestă cu caracter moral . Într-o altă speță, un sportiv moldovean se deplasa în Spania pentru participarea la o competiție sportivă, însă ajuns la aeroportul din Madrid, a fost anunțat că i s-a pierdut bagajul, în care avea toate rechizitele sportive, iar în consecință, sportivul a ratat participarea sa la competiție. În decizia luată, Colegiul civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție s-a pronunțat doar asupra compensării daunelor psihologice, motivînd că pasagerul a suportat suferințe morale în legătură cu faptul pierderii bagajului, deoarece din această cauză nu a putut participa la competiția sportivă" .

O altă categorie de prejudicii întîlnite în jurisprudența Republicii Moldova se referă la achitarea diferenței de cost dintre biletele "business-class" și "econom-class". Spre exemplu, într-o speță pasagerul a cumpărat bilete pe ruta Chișinău-Moscova-Chișinău la un avion "business-class", dar după mai multe ore de așteptare li s-a propus avionul "econom-class", cu condiții de confort redus. Ajunși la Chișinău, după mai multe ședințe de judecată, Curtea de Apel Chișinău a decis să li se achite reclamanților diferența de cost a biletelor și pagubele morale în mărime de 1500 lei fiecărui pasager .

Prejudiciul moral, denumit și dauna psihologică, după Gh.Vintilă și C.Furtună reprezintă acea consecință dăunătoare care nu poate fi evaluată în bani și care rezultă din atingerile și încălcările drepturilor personale nepatrimoniale . M.Poalelungi și Gh.Avornic definesc ca fiind totalitatea suferințelor psihice și/sau fizice ce atentează la valorile nepatrimoniale ale persoanei (viață, sănătate, onoare, demnitate, reputație profesională, nume, inviolabilitatea vieții personale, secretul personal și de familie și altele) sau la valorile patrimoniale ale acesteia . În Comentariul Codului civil, A.Bloșenco susține că trebuie să se aprecieze ce a pierdut persoana vătămată pe plan fizic, psihic, social, profesional și familial atît la moment, cît și pe viitor , iar dna profesor M.Steinlé-Feuerbach face remarcă că prejudiciul moral nu este prețul unei vieți, ci costul unei dureri . E.Cojocari propune de lege ferenda definirea prejudiciului moral în noul Cod civil al RM: "Prejudiciul moral îl constituie valoarea bănească a tuturor suferințelor suportate de victimă în rezultatul atingerilor aduse drepturilor patrimoniale și personale nepatrimoniale prin fapte ilicite" . O definiție a prejudiciului moral a fost dată prin Hotărîrea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova: "se înțeleg suferințele psihice sau fizice cauzate prin acțiuni sau omisiuni care atentează la valorile nepatrimoniale ce aparțin persoanei din momentul nașterii sau la bunurile dobîndite prin lege (viața, sănătatea, demnitatea și reputația profesională, inviolabilitatea vieții personale, secretul de familie și personal)" .

Generalizînd cele expuse, ajustăm definiția prejudiciului moral la tema răspunderii civile din transportul aerian, și considerăm că reprezintă totalitatea suferințelor psihice și/sau fizice cauzate prin acțiuni (accidente) sau inacțiuni ce atentează la valorile nepatrimoniale ale pasagerului, expeditorului sau destinatarului (viață, sănătate, onoare, demnitate, reputație profesională, nume, secretul personal și de familie) sau la bunurile acestora (mărfuri, bagaje, lucruri personale, ratarea unor excursii, conferințe, întreceri sportive) în legătură cu executarea contractului de transport. În același timp, suntem de părerea că prejudiciul moral nu poate fi reparat, ci constituie numai o compensare a suferințelor actuale și viitoare avute de subiecți.

Compensarea prejudiciului moral în sume bănești nu se admitea în perioada sovietică, dat fiind faptul că înjosea demnitatea cetățeanului sovietic . Începînd cu anul 1990, însă, legiuitorul sovietic se reorientează și reglementează în mod expres posibilitatea reparării în bani a prejudiciului moral, iar după destrămarea fostei Uniuni Sovietice, aceste dispoziții au fost preluate și de către legislațiile naționale, inclusiv de cea a Republicii Moldova . Legiuitorul moldav introduce un nou articol în Codul civil din 1964, art.7(1): "Repararea prejudiciului moral" consacrat, însă, în mod exclusiv lezării onoarei și demnității persoanei fizice. Așa cum bine remarcă și Maria Bojoga, pînă la intrarea în vigoare a noului Cod civil, în legislația Republicii Moldova nu exista o reglementare generală privind compensarea daunei morale, de aceea, compensația acesteia se realiza doar cînd era prevăzută într-un act normativ special . Sergiu Golub susține că această teză nu a fost contestată de cea mai mare parte a doctrinei moldovenești, întrucît legiuitorul moldav a preluat modelul rus . Menționăm că critici asupra sistemului civil vechi totuși au existat. Gh.Avornic și B.Sosna accentuau că legea nu face nici o distincție între prejudiciul patrimonial și moral: "Nu există nici un temei juridic care ar permite excluderea prejudiciilor nepatrimoniale din sfera obligațiilor delictuale. Aceasta

înseamnă că ambele prejudicii urmează a fi reparate, deoarece acolo unde legea nu distinge, nici interpretul nu este chemat să o facă" .

Dreptul la despăgubire morală îl are atât persoana fizică, cât și cea juridică. Judecătorul din partea Republicii Moldova la Curtea Europeană a Drepturilor Omului (în continuare CEDO), M.Poalelungi, afirmă că persoana juridică poate fi despăgubită moral numai în cazurile expres prevăzute de lege, în care ea se consideră lezată prin afirmațiile neadevărate făcute în presă sau vătămată în drepturile sale, recunoscute de lege, printr-un act administrativ sau prin refuzul nejustificat de a-i rezolva cererea referitoare la un drept recunoscut de lege . În favoarea opiniei enunțate vine și jurisprudența CEDO care este obligatorie pentru Republica Moldova. În speța Comingersoll S.A. c.Portugaliei, Curtea menționează că criteriile de apreciere a daunei morale avute de o persoană juridică sunt reputația acesteia, incertitudinea în luarea deciziilor, anxietatea și inconvenientele pe care le suportă membrii conducerii, problemele financiare și de alt ordin cu care se confruntă . Pe cînd anterior intrării în vigoare a noului Cod civil nu se admitea repararea prejudiciului moral care ar fi fost suferit de persoana juridică. Chiar și Curtea Supremă de Justiție se pronunțase expres că "legislația în vigoare nu prevede recuperarea daunei morale în favoarea unei persoane juridice" , pe cînd în doctrina națională se înregistrează și opinii contrare .

Făcînd o analiză a practicii judiciare naționale cu privire la litigiile ce țin de transportul aerian, am estimat că compensarea suferințelor morale este cerută la sume fabuloase și pentru diferite inconveniente în legătură cu zborul. Cele mai frecvente pretenții de despăgubiri morale se referă la întîrzierea și anularea zborurilor sau pierdere și deteriorarea bagajelor. De regulă reclamantii solicită sume exagerate motivîndu-și acțiunile prin stresul și dezamăgirea de care au avut parte. Astfel că suferințele morale din cauzele ce țin de transportul aerian în Republica Moldova sunt apreciate la 3.000-5.000 de lei, în schimb se cer 25.000-50.000 lei și mai mult. Totodată am estimat că jurisprudența aderă la conceptul potrivit căruia temeiurile compensării reies din Legea privind protecția consumatorilor . Spre exemplu, într-o decizie de speță Curtea de Apel Chișinău a decis că prejudiciul moral cauzat prin lezarea drepturilor patrimoniale se plătește numai în cazurile prevăzute de lege, iar compensarea prejudiciului moral pentru pierderea bagajului în timpul călătoriei cu avionul nu este reglementată. Pe cînd Curtea Supremă de Justiție pe aceeași cauză a motivat că "temeiurile compensării prejudiciului moral reies din Legea privind protecția consumatorilor, pasagerul este consumator și urmează a i se compensa suferințele morale" .

În ce ne privește, apreciem propunerea dnei profesor E.Cojocari, că trebuie stabilit prin lege un quantum minim al despăgubirii de la care să pornească judecătorul . Cu toate că în litigiile din transportul aerian practica judiciară a Republicii Moldova menține unele limite stabilite de jurisprudența Curții Supreme de Justiție a RM, frecvente sunt cazurile cînd instanțele judecătorești fie acordă despăgubiri exagerate, sau pretențiile reclamantilor privind compensarea suferințelor morale se resping, deoarece sunt declarate ca nefondate.

Venitul ratat. Ratat se consideră venitul care ar fi fost posibil în condițiile unui comportament normal din partea autorului prejudiciului în împrejurări normale (art.610 alin.(2) Cod civil). Beneficiul ratat se caracterizează ca nesporirea patrimoniului, deși acesta putea și trebuia să sporească dacă nu ar fi fost săvîrșită fapta ilicită .

Ideea încasării venitului ratat este controversată în doctrina de specialitate. În acest context deosebim două mari curente: al perioadei sovietice și etapa postsovietică. Din prima categorie, M.Волков menționa că cărașul trebuie să restituie doar prejudiciul efectiv, iar beneficiul nerealizat nu este pasibil de reparare . Într-o altă opinie, beneficiul nerealizat se acordă, de regulă, în favoarea statului și rare sunt cazurile cînd de el beneficiază cetățenii , se expune profesorul Facultății de Drept a Universității de Stat din Moldova, Г.Гуревич. În schimb Г.Савичев sublinează că răspunderea cărașului aerian nu va cuprinde profitul nerealizat, aducînd ca exemplu o fabrică care a staționat deoarece din vina cărașului aerian nu a fost furnizată materia primă. Potrivit autorului, cărașul nu este obligat să restituie daunele fabricii, cu toate că la bază a stat neexecutarea contractului de transport, pe motiv că acesta este un beneficiu nerealizat .

Așadar, legislația și doctrina sovietică stabileau interdicții clare asupra reparării venitului ratat în transportul aerian. Repararea lui se dispunea rar și doar în favoarea statului. Pe cînd în doctrina postsovietică situația este inversă. Posibilitatea restituirii venitului ratat în litigiile privind transportul aerian a fost abordată pozitiv de profesorii francezi B.Kerguelen-Neyrolles și L.Garcia-Campillo , rușii - В.Бордунов și П.Олянюк . O părere recentă aparține A.Stănescu, potrivit căreia discuțiile asupra faptului dacă prejudiciul include doar pierderea efectivă (damnum emergens) sau alături de pierderea efectivă și cîștigul pe care creditorul nu l-a putut realiza (lucrum cessans) urmează a fi rezolvată în conformitatea cu legea aplicabilă . În același timp, Э.Барсуков, efectuînd o cercetare amplă la acest capitol, afirmă că pasagerul, expeditorul sau destinatarul își vor putea recupera profitul nerealizat ca urmare a întîrzierii și pierderii bagajului sau a mărfii, dar numai de la compania de asigurări la care a fost asigurată încărcătura .

Facem o generalizare și menționăm că în raporturile cu privire la transport Codul civil al RM nu stabilește expres posibilitatea recuperării venitului ratat. Mai mult ca atît, în transportul de persoane răspunderea cărăușului pentru prejudiciile care rezultă din întîrziere este exclusă dacă altfel nu s-a convenit în mod expres sau dacă transportatorul nu a acționat cu intenție sau din culpă gravă (art.988 alin.(2) Cod civil). În schimb pentru întîrzierea transportării încărcăturii la destinație, cărăușul poartă răspundere în proporție de 100% din taxa de transport și este obligat să repare prejudiciul cauzat astfel (art.1007 alin.(2) Cod civil). Deși doctrina națională nu se pronunță, suntem de părerea că prin noțiunea generică de prejudiciul de la art.1007 alin.(2) a Codului civil legiuitorul a avut în vedere că este pasibil reparării atît prejudiciul efectiv cît și venitul ratat.

Pentru a avea temeiuri suficiente de a cere recuperarea venitului ratat, persoana care a fost prejudiciată trebuie să dovedească mărimea beneficiului care nu a fost obținut din cauza încălcării obligației. Reclamantul trebuie să dovedească și legătura causală dintre pierderea încărcăturii și venitul ratat, iar în acest context aducem un caz din practica Curții Supreme de Justiție a RM. Astfel, instanța supremă a dat cîștig de cauză Companiei Aeriene "T.", în calitate de intimat, la recursul înaintat de către recurentul Îl "F.C" care solicita încasarea venitului ratat. Acțiunea se întemeia pe faptul că directorul întreprinderii, efectuînd zborul pe ruta Damasc-Chișinău, a constatat că bagajele au dispărut, printre care și un set de mostre de pînză. În opinia intimatului, pierderea bagajului l-a împiedicat să încheie careva contracte convenabile lui, care i-ar fi adus un beneficiu considerabil. Reieșind din actele cauzei, instanța de recurs a constatat că deși între Îl "F.C" și terțul comerciant a fost încheiat un contract de vînzare-cumpărare, totuși clauzele de bază urmau a fi stabilite mai tîrziu, iar terțul înștiințase din timp despre rezilierea unilaterală a contractului. Prin urmare, contractul a fost încheiat sub o condiție suspensivă iar Curtea Supremă de Justiție a decis că raporturile juridice nu au legătură causală cu consecințele juridice ce țin de încasarea venitului ratat .

În concluzie, reieșind din faptul că legiuitorul în Codul civil al RM interzice încasarea venitului ratat doar în ce privește întîrzierea în transportul de persoane, suntem de părerea că expeditorul sau destinatarul ar putea cere încasarea venitului ratat pentru întîrzierea transportării la destinație, distrugerea, pierderea și deteriorarea mărfii, iar pasagerii în legătură cu vătămarea sănătății sau decesul, precum și pierderea sau deteriorarea bagajelor. În același timp, am estimat că la soluționarea litigiilor cu privire la bagaje, instanțele judecătorești naționale refuză acordarea despăgubirilor pentru beneficiile nerealizate, în schimb, ca mijloc compensatoriu și de alternativă se dispune frecvent repararea daunelor morale avute de către pasageri.

Legătura de cauzalitate. Pentru angajarea răspunderii civile, contractuale și delictuale, este necesar ca între fapta ilicită și prejudiciu să existe un raport causal . Cauza este acel fenomen care, precedînd efectul, îl provoacă în mod necesar, menționează V.Cebotari .

Legătura de cauzalitate ca condiție a răspunderii civile a cărăușului în transportul aerian a fost pe larg abordată în literatura de specialitate. S.Stănilă afirmă că pentru antrenarea răspunderii civile, delictuale sau contractuale, a cărăușului aerian este obligatoriu ca între fapta ilicită și prejudiciu să existe o legătură, un raport de cauzalitate , poziție susținută și de doctrinarul rus В.Егизапов . În doctrina română mai veche, profesorii M.Eliescu și V.D.Zlătescu atenționează că în transportul aerian vinovăția cărăușului este prezumată de lege, motiv pentru care legătura de cauzalitate nu trebuie confundată cu



vinovăția . În manualul "Dreptul transporturilor", profesorul В.Андреев remarcă că prejudiciile adeseori apar din circumstanțe imputabile atât cărașului cit și expeditorului , iar cu privire la răspunderea cărașului pentru decesul sau vătămarea pasagerului, А.Цырова se expune că la baza prejudiciului întotdeauna trebuie să stea accidentul aerian .

Expunându-ne părerea, salutăm opinia expusă de А.Цырова, dar concretizăm că o abordare a accidentului aerian a fost deja realizată în doctrina juridică a Republicii Moldova . Menționăm că existența accidentului aerian este cerința exclusivă a Convenției de la Montreal, și cerința dată este valabilă doar cu privire la traficul aerian internațional. În ce privește traficul aerian intern, în reglementarea Codului civil al RM noțiunea de accident nu a fost instituită, însă considerăm că echivalentul ei ar fi termenul de prejudiciu.

În același timp nu suntem de acord cu В.Ермазов și S.Stănilă, motivînd că răspunderea cărașului în transportul aerian este una obiectivă. El se face răspunzător de fiecare dată cînd apare dauna, și nu interesează starea vinovăției sale, care poate și să nu existe. Spre exemplu, în scopul angajării răspunderii civile a cărașului pentru decesul sau vătămarea pasagerilor, Convenția de la Montreal impune o singură condiție existența accidentului aerian, care trebuie să se producă la bordul aeronavei sau în timpul oricăreia dintre operațiunile de îmbarcare sau de debarcare. În privința bagajelor, evenimentul care provoacă distrugerea, pierderea sau deteriorarea lor trebuie să aibă loc la bordul aeronavei sau în perioada în care transportatorul avea în grijă bagajul înregistrat, iar cu referire la mărfuri, cărașul este răspunzător numai dacă evenimentul se produce în timpul transportului aerian.

Analizînd prevederile legislației civile a RM, condiția legăturii de cauzalitate pentru angajarea răspunderii civile delictuale este stabilită la art.1398 a Codului civil: "cel care acționează față de altul în mod ilicit cu vinovăție este obligat să repare prejudiciul". În ce privește răspunderea contractuală, cerința raportului de cauzalitate își are suportul la art.603 alin.(1) a Codului civil, care prevede că debitorul este ținut să-l despăgubească pe creditor pentru prejudiciul cauzat astfel dacă nu dovedește că neexecutarea obligației nu-i este imputabilă.

După Gh.Chibac, din aceste norme reiese că prejudiciul trebuie să fie o consecință a faptei ilicite, și invers, dacă nu ar fi fost acțiunile ilicite, nu ar fi avut loc și cauzarea prejudiciului . Considerăm că regulile respective nu sunt valabile și raporturilor care reies din contractul transport. Pentru anagajarea răspunderii civile a cărașului, inclusiv a celui aerian, cerințele Codului civil al RM sunt altele, și anume, ca "distrugerea, pierderea sau deteriorarea să fi avut loc între momentul preluării și cel al livrării", adică prejudiciul să survină în perioada transportului. În același timp legătura de cauzalitatea poate fi întreruptă dacă prejudiciul se datorește forței majore, stării de sănătate a pasagerului, viciului bunului, vinovăției pasagerului sau situațiilor de exonerare stabilite la art.1008 a Codului civil. Așadar, răspunderea cărașului instituită de Codul civil al RM este una obiectivă, cu toate acestea, ea diferă esențial de regulile răspunderii civile introduse prin Convenția de la Montreal.

Analizînd prevederile Convenției de la Montreal, am estimat că dacă cuantumul pretențiilor în despăgubire este pînă la 100.000 DST pentru un pasager, răspunderea cărașului este obiectivă și pasagerul urmează să dovedească existența prejudiciului și faptul că evenimentul (accidentul) a avut loc la bordul aeronavei, în timp ce fapta ilicită, legătura de cauzalitate și vinovăția cărașului se prezumă. Pe cînd la pretențiile care depășesc 100.000 DST pentru un pasager, legătura de cauzalitate comportă o componentă dublă: mai întii trebuie să se stabilească că cauza prejudiciului este accidentul, după care confirmarea că accidentul își are cauza în fapta ilicită a cărașului.

Realizînd o cercetare a practicii judiciare a Republicii Moldova, am ajuns la concluzia că sub aspectul legăturii de cauzalitate ea este confuză. Aducem exemplul unui dosar care a fost judecat la Judecătoria Botanica, după care la Curtea de Apel Chișinău și la Curtea Supremă de Justiție a Republicii Moldova, iar deciziile luate de fiecare dată au fost diferite: este cazul unui sportiv moldovean, care ajungînd la Madrid, bagajul îi lipsea, fiind anunțat că îl va primi a doua zi. A fost nevoit să aștepte deoarece în bagaj avea echipamentul sportiv pentru o competiție sportivă. Între timp, i s-au furat actele de

identitate și portmoneul cu 1900 de dolari SUA, iar bagajul a fost declarat pierdut. În consecință, sportivul moldovean a eșuat competiția sportivă și stresat s-a întors la Chișinău, beneficiind de suportul ambasadei Republicii Moldova în Spania. În acțiunea civilă reclamantul a menționat legătura de cauzalitate care există între pierderea bagajului, furtul documentelor și a banilor și ratarea participării sale la competiția sportivă. Din hotărârea Judecătorei Botanica deducem că "între aceste trei elemente: bagaj furt - ratarea competiției sportive, legătură de cauzalitate există". Curtea de Apel Chișinău se expune că nu ar fi nici o legătură între bagaj și furt: "nu poate răspunde compania aeriană pentru faptul că reclamantul aflându-se la Madrid i s-a furat portmoneul și documentele, deoarece acest eveniment nu este legat cu transportarea bagajelor". În schimb Colegiul civil și de contencios al Curții Supreme de Justiție decide că există legătură de cauzalitate dintre pierderea bagajului și neparticiparea la competiție, și anume: "Recurentul a suportat suferințe morale în legătură cu faptul pierderii bagajului, deoarece din această cauză nu a putut participa la competiția sportivă", iar asupra cauzalității cu furtul actelor de identitate și a banilor, curtea nu se expune.

Prin urmare, legătura de cauzalitate dintre fapta ilicită și prejudiciu o stabilește instanța de judecată. În temeiul probelor de care dispune, instanța mai întâi elucidează care sunt împrejurările în care a survenit pierderea sau deteriorarea încărcăturii (ambalajul necorespunzător, încălcarea regulilor de îmbarcare și debarcare, defectele transportului, felul încărcăturii ș.a.), după care determină care din împrejurările nominalizate intră în sfera de activitate a căraușului, expeditorului sau a destinatarului.

Vinovăția. a) corelația vinovăție, dol și culpă. Art.603 a Codului civil stabilește că persoana care nu și-a executat obligația poartă răspundere în caz de dol (intenție), culpă (imprudență sau neglijență) și culpă gravă. În același timp legiuitorul utilizează termenii de vinovăție și vină însă nu definește toate aceste noțiuni. Prin urmare, înțelesul lor îl vom găsi în doctrina de specialitate.

Profesorul Gh.Chibac în manualul "Drept civil" definește vinovăția ca atitudinea psihică a autorului prejudiciului față de propriile acțiuni și urmările acestora, iar semnificația intenției ne este oferită de legislația penală. Codul penal al Republicii Moldova distinge două forme ale vinovăției: intenția și imprudența. Intenția poate fi directă și indirectă. S.Botnaru, A.Șavga, V.Grosu și M.Grama afirmă că directă este atunci când infractorul își dădea seama de caracterul prejudiciabil, prevedea urmările și dorea survenirea lor, iar indirectă, dacă își dădea seama de caracterul prejudiciabil, prevedea urmările și admitea în mod conștient survenirea lor. Înțelesul imprudenței și neglijenței, adică a culpei, considerăm că este bine redat de profesorii O.Căpățînă și Gh.Stancu în "Dreptul transporturilor": "dacă căraușul prevede rezultatul, acceptă producerea lui, dar fără să-l fi urmărit, săvârșește o imprudență, iar dacă nu a întrevăzut rezultatul faptei, deși putea și trebuia să o facă, săvârșește o neglijență", dar și M.Волков în "Dreptul aerian sovietic": "imprudența este atunci când persoana prevede urmările prejudiciabile, dar în mod ușuratic consideră că le va depăși, sau nu prevede apariția lor, deși trebuia și putea să le prevadă". Însă spre deosebire de O.Căpățînă și Gh.Stancu, estimăm că M.Волков include neglijența în categoria largă a imprudenței.

În încercarea de a defini culpa gravă din Codul civil al RM, Gh.Chibac și A.Bloșenco susțin că trebuie să apelăm la un criteriu obiectiv împrejurările concrete ale cazului ce nu depind de calitatea autorului și altul, de ordin subiectiv, care se referă la personalitatea autorului prejudiciului. Aplicând acestea, în cazul culpei grave se încalcă cerințele obișnuite, elementare, evidente, pe care nu le-ar fi încălcat nici cel mai mărginit, reieșind din împrejurările concrete ale cazului. La culpa gravă debitorul nu manifestă nici cel mai mic grad de diligență și precauție, pe care trebuie să-l manifeste orice participant la circuitul civil, nu ia nici cele mai elementare măsuri în scopul executării corespunzătoare a obligației, în schimb culpa ușoară este înțeleasă de M.Bojoga ca greșeală neînsemnată.

După cum reușit remarcă dna profesor E.Cojocari, înțelesul noțiunilor de culpă și vinovăție este unul complex, ele fiind specifice și pentru alte forme ale răspunderii juridice: penală, administrativă etc., care au alte reguli de explicare și de aplicare a acestor noțiuni. V.Cebotari se expune că dolul este acțiunea făcută cu rea-intenție, cu viclenie, culpa este asimilată cu greșeala care constă în săvârșirea unui fapt păgubitor sau pedepsit de lege, iar vina este privită ca

noțiune generică care include greșeala, vinovăția și culpa . M.Bojoga susține că în mod practic deosebirea dintre dol și culpă gravă este dificil a fi făcută, motiv din care când indică condiția vinovăției, legiuitorul întrebuițează expresia "dolul sau culpa gravă" . M.Eliescu propune înlocuirea termenului de culpă cu cel de "greșeală" . I.Romoșan pledează pentru întrebuițarea termenului de "vinovăție", motivînd că numai acest termen ar fi în măsură să acopere toate formele vinovăției. Potrivit autorului, noțiunea de culpă este generatoare de confuzii, iar cea de greșeală este necorespunzătoare, deoarece ar părea că se referă numai la neglijență și imprudență. În final, se propune preluarea formelor vinovăției, directă și indirectă, din dreptul penal . În teza sa de disertație consacrată temeiurilor răspunderii civile a cărăușului aerian, profesorul rus В.Дежкин ajunge la concluzia că în transportul aerian internațional vinovăția este asimilată cu intenția indirectă. Totodată autorul este de părerea că comportamentul cărăușului de fiecare dată trebuie să fie apreciat din perspectiva unui cărăuș rezonabil, cu capacități medii, care s-ar fi aflat în situația respectivă . Gh.Filip, C.Badea, M.Manoliu și G.Paramon menționează despre fapta intenționată și neglijența gravă și aduc ca exemplu cazul când în aeronavă s-a comunicat despre aterizarea și legarea obligatorie a centurilor de siguranță, însă călătorul nu a respectat această instrucțiune . M.Волков în transportul aerian distinge doar intenția și imprudența .

Analizînd prevederile legale, am estimat că la capitolul XII din Codul civil care este dedicat transportului, legiuitorul utilizează noțiunile de vinovăție, intenție sau culpă gravă și vină, și anume: cea de "vinovăție" la art.999 alin.(2) și art.1008 alin.(1) a Codului civil, expresia "intenție sau din culpă gravă" în art.988 alin.(2) și art.1019 a Codului civil, iar termenul de "vină" doar într-un singur caz, cel de la art.989 alin.(1) a Codului civil. În același timp, suntem de acord cu E.Cojocari, M.Eliescu, V.Cebotari și M.Bojoga că termenul de culpă poate fi asimilat cu cel de greșeală. Iar reieșind din faptul că în doctrina națională părerile sunt diversificate cu referire la noțiunea de "vină", consider că ea este sinonimul celei de "vinovăție", nefiind necesare explicații suplimentare.

O altă cale a fost preluată de legiuitor în Convenția de la Montreal, deoarece nu se face distincția între gradele vinovăției, ci este utilizată expresia "neglijența sau altă acțiune greșită ori omisiune" care include în sine intenția, culpa, vinovăția și vina. Cu alte cuvinte, în convenție accentul se pune pe "acțiunea greșită". Regula generală este că transportatorul de fiecare dată va fi responsabil, în virtutea prezumției vinovăției sale, putînd fi eliberat de răspundere numai dacă va dovedi greșeala în acțiunile celeilalte părți. În ce ne privește, avem rezerve cu privire la formularea dată, fiind că în convenție nu interesează gravitatea greșelii, ci lipsa ori prezența ei. În așa mod, chiar și cea mai neînsemnată greșeală ar putea fi calificată ușor ca "acțiune greșită ori omisiune" avînd ca efect răsturnarea prezumției și exonerarea cărăușului aerian de răspundere. Consider că în problema dată, Convenția de la Montreal încalcă grav drepturile consumatorilor și a altor beneficiari ai serviciilor aeriene de transport. Mai reușite considerăm că sunt reglementările din Codul civil al Republicii Moldova.

Am estimat că cea mai frecventă forma a vinovăției prezentă în practica judiciară a Republicii Moldova cu privire la transportul aerian este culpa (greșeala). Spre exemplu, într-o decizie de speță Curtea de Apel Chișinău a decis că compania aeriană se face vinovată pentru neglijență deoarece pasagerului i-a fost înregistrat eronat bagajul. În instanța de judecată păgubitul a confirmat culpa transportatorului dovedind că în buletinul de bagaje și în extrasul registrului de bagaje figurează numere distincte . Reieșind din faptul că zborurile se realizează prin conexiune, adeseori companiile aeriene invocă în mod eronat că nu ar fi obligate la plata despăgubirilor, aducînd dovezi că bagajul întîrzie ori s-a pierdut din vina unui alt transportator . Dificile sunt și cazurile când instanța judecătorească urmează să determine între culpa transportatorului și a agenției de turism. Ca exemplu aducem speța când reclamantul avînd biletul tur-retur Chișinău-Frankfurt-New-York, la New-York returul a fost anulat. Judecătoria Botanică și Curtea de Apel Chișinău au respins pretențiile reclamantului ca fiind neîntemeiate, dar Curtea Supremă de Justiție judecă cauza și stabilește prezența unei vinovății mixte, a agenției de voiaj și a companiei aeriene, iar achitarea despăgubirilor a fost trecută în mod exclusiv pe seama companiei aeriene .

Prin urmare, efectuînd o analiză a doctrinei de specialitate, dar și o cercetare amplă a practicii judiciare din Republica Moldova, am ajuns la concluzia că pentru angajarea răspunderii civile delictuale în transportul aerian, forma și gravitatea vinovăției cărăușului aerian nu are relevanță dat fiind faptul aplicării

principiului reparării integrale a prejudiciului. Așadar, este suficient ca partea vătămată să dovedească că a suferit cu adevărat un prejudiciu și în continuare va opera prezumția vinovăției căraușului, ca principiu de bază stabilit de Codul civil pentru litigiile cu privire la transport, sau principiul nevinovăției sale, valabil pentru prejudiciile enumerate la art.1008 alin.(3) a Codului civil.

b) semnificația culpei în legislația civilă a RSS Moldovenești. În Codul aerian din 1983 vinovăția era exprimată prin termenii de intenție și imprudența gravă. Totodată legiuitorul utiliza și expresia "dacă căraușul nu va dovedi că el a luat toate măsurile necesare pentru prevenirea prejudiciului sau că asemenea măsuri a fost imposibil să fie luate", datorită căreia căraușul aerian adeseori era eliberat de răspundere. Pe cînd în Codul civil al RSS Moldovenești din 1964 găsim o abordare a culpei, ea cuprinde dolul și imprudența (art.222), iar cu privire la răspunderea căraușului era utilizată doar noțiunea generică de culpă. Sub acest aspect, A.Емельянов afirmă că în privința formelor vinovăției, între prevederile Codului aerian și Codului civil existau coliziuni de norme juridice . În schimb В.Грязнов și Ю.Колосов sunt de părerea că aceasta era dorința legiuitorului de a proteja căraușul aerian care se afla pe atunci în faza de consolidare .

În ce ne privește, am estimat că înțelesul dat vinovăției în legislația civilă a RSS Moldovenești este diferit de cel care există în Codul civil al Republicii Moldova. Dacă culpa din vechea legislație civilă includea dolul și imprudența, atunci în noul Cod civil dolul și culpa au fost diferențiate: dolul și-a menținut înțelesul său primar de intenție, iar culpa a fost disociată, luînd forma neglijenței și a imprudenței. Am estimat și dificultăți în traducere, și anume: varianta moldovenească a Codului civil din 1964 redă: "numai în caz de culpă (dol sau imprudență)", iar traducerea ei în rusă: "при наличии вины (умысла или неосторожности)", în timp ce în ediția de limbă rusă a Codului civil al RM vinovăția este tradusă ca "вина", culpa ca "поступок", iar dolul este asimilat cu noțiunea de "обман". Suntem de părerea că în varianta moldovenească a Codului civil din 1964 termenul "вина" trebuia tradus ca vinovăție și nicidecum ca culpă. Anume din aceste considerente în problema dată a survenit confuzia, atît de interpretare cît și de traducere.

c) prezumția vinovăției căraușului aerian. Principiul prezumției vinovăției căraușului aerian a fost tratat în mod diferit în doctrina de specialitate. В.Грязнов și Ю.Колосов promovează principiul potrivit căruia căraușul aerian urmează a fi răspunzător de fiecare dată cînd survine dauna, cu excepția împrejurărilor de forță majoră. În scopul protecției intereselor consumatorilor, autorii adaugă că "în așa fel, căraușul este privat de dreptul de a aduce dovezi în instanța de judecată precum că el a luat toate măsurile în scopul evitării daunei sau că asemenea măsuri puteau fi luate (...), iar prezența sau lipsa vinovăției nu urmează a fi luată în considerație" . De aceeași părere sunt R.Mankiewicz și R.Hailbronner care evocă complexitatea procedurii actuale de stabilirea a vinovăției, însoțită de "cheltuieli majore în legătură cu procesele judiciare", și propun excluderea elementului vinovăției, în favoarea unei răspunderi obiective în transportul aerian .

Altă opinie expune profesorul Universității de Stat din Leningrad, М.Волков, că deși vinovăția căraușului este prezumată, totuși victima trebuie să dovedească prezența prejudiciului, a faptei ilicite din partea căraușului precum și legătura de cauzalitate dintre ele . În autoreferatul tezei de candidat în științe, В.Молчанов accentuează că deoarece activitatea de transport aerian reprezintă izvor de pericol sporit, căraușul va fi răspunzător în toate cazurile, chiar și pentru lipsa vinovăției sale . O viziune similară reflectă și profesorul Universității "P.Andrei" de la Iași, Gh.Filip, în manualul "Dreptul transporturilor" . În timp ce profesorul Universității din Craiova, Ș.Scurtu și profesorii Universității de Stat din Moscova, В.Старков și В.Сенчило susțin că răspunderea civilă a căraușului aerian de fiecare dată este fundamentată pe principiul vinovăției sale, care se prezumă, pînă la data cînd el dovedește că a luat toate măsurile necesare pentru a evita dauna ori că aceste măsuri îi erau peste putință a le lua. O părere mai recentă potrivit căreia căraușul se poate elibera de răspundere numai dacă dovedește că a luat toate măsurile necesare este invocată de А.Щупова în autoreferatul tezei de candidat în științe , afirmație cu care nu putem fi de acord.

Analizînd regulile cu privire la răspunderea căraușului din Codul aerian din 1983 , am estimat că legiuitorul a instituit principiul prezumției vinovăției

cărașului aerian. Astfel, la art.96 "cărașul poartă răspundere materială (...), dacă nu va dovedi că prejudiciul a apărut ca urmare a intenției însăși a victimei". Cu referire la bagaje, "cărașul poartă răspundere (...), dacă nu va dovedi că el a luat toate măsurile necesare pentru prevenirea prejudiciului sau că asemenea măsuri a fost imposibil să fie luate" (art.97). Într-un mod similar este formulat textul privind răspunderea cărașului pentru integritatea încărcăturilor (art.98) și pentru întârziere (art.101). Aceeași prezumție de vinovăție (culpă) a cărașului era stabilită și în Codul civil din 1964, și anume: cu referire la mărfuri și bagaje "cărașul poartă răspundere (...), dacă nu va dovedi că prejudiciul nu se datorează culpei lui", iar cu privire la întârziere: "cărașul este scutit de răspundere (...) dacă întârzierea nu se datorește culpei lui", legiuitorul menținând aceeași prezumție de culpă pe seama cărașului. Așadar, în legislația civilă aeriană a RSS Moldovenești se aplica prezumția vinovăției cărașului, dar el putând răsturna prezumția dată, tot lui revenindu-i și sarcina probațiunii.

Codul civil al RM stabilește două prezumții în raporturile cu privire la transport: prima este prezumția vinovăției cărașului, și care se aplică pentru cazurile expuse în mod exhaustiv la art.1008, alin.(1) a Codului civil, dar cărașul poate răsturna această regulă dacă dovedește în instanța de judecată nevinovăția sa. Cea de-a doua este prezumția nevinovăției cărașului, care este valabilă numai pentru împrejurările stabilite la art.1008, alin.(3) a Codului civil iar dovada inversă, adică a vinovăției cărașului, îi revine expeditorului sau destinatarului de mărfuri. Pe când în Convenția de la Montreal în întregime operează prezumția vinovăției transportatorului aerian, cu reguli ceva mai blinde prevăzute la art.18 alin.(2), dar sarcina probațiunii oricum este pe seama transportatorului și pînă atunci el rămîne a fi vinovat.

Expunîndu-ne părerea, ne raliem opiniilor formulate reușit de Gh.Filip și B.Молчанов, și suntem pentru menținerea prezumției vinovăției cărașului în transportul aerian, cu dreptul acestuia de a se exonera de răspundere numai dacă dovedește intenția victimei. În același timp, considerăm ca fiind inoportune ideile doctrinarilor В.Грязнов, Ю.Колосов, А.Щурова, R.Mankiewicz, R.Hailbronner că cărașul este considerat nevinovat dacă dovedește că a luat toate măsurile necesare sau că era în imposibilitatea de a le lua. Regula dată nu-și mai are aplicabilitate practică, iar originea ei era în Convenția de la Varșovia din 1929 și în legislația aeriană a URSS. Cu atât mai mult că doctrina și jurisprudența internațională au dovedit deja că prevederea respectivă este în detrimentul pasagerilor, a expeditorilor și a destinatarilor din contractul de transport aerian. Am estimat că vechiul principiu al răspunderii civile s-a aplicat și în Republica Moldova, dar numai la soluționarea litigiilor din transportul aerian cu trafic internațional, și anume: în perioada sovietică și după declararea independenței țării, prin prisma Codului aerian al URSS, iar începînd cu anul 1996 ca izvor juridic a servit Convenția de la Varșovia, la care statul nostru a fost parte pînă în anul 2008.

Generalizînd cele expuse, am ajuns la anumite concluzii:

1) Răspunderea juridică civilă poate fi antrenată ori de cîte ori sunt întrunite cîteva-i condiții cumulative, și anume: fapta ilicită, numită și prejudiciabilă, existența prejudiciului, raportul de cauzalitate dintre fapta ilicită și prejudiciu și, respectiv, vinovăția autorului faptei ilicite. Însă spre deosebire de regula generală, răspunderea civilă a cărașului din transportul aerian se diferențiază prin elemente specifice, distincte de cele ale dreptului comun.

2) Atît Codul civil al RM cît și Convenția de la Montreal instituie regula răspunderii obiective a cărașului. Pentru angajarea răspunderii civile a cărașului aerian din trafic intern este suficient să există un prejudiciu, și acesta să survină în timpul transportului. În schimb Convenția de la Montreal impune condiția existenței accidentului aerian, în cazul răspunderii pentru decesul sau vătămarea pasagerului, ori a evenimentului, în cazul răspunderii pentru mărfuri și bagaje, iar cea de-a doua condiție este ca accidentul sau evenimentul să aibă loc la bordul aeronavei sau în timpul operațiunilor de îmbarcare sau de debarcare. Fapta ilicită, legătura de cauzalitate și vinovăția cărașului nu trebuiesc dovedite de către pasager, expeditor sau destinatar, deoarece ele se prezumă, atît în Codul civil al RM, cît și în Convenția de la Montreal.

3) Efectuând o analiză a legislației civile și aeriene, dar și a doctrinei și jurisprudenței Republicii Moldova, am stabilit că se întrebuițtează deopotrivă termenii de: "prejudiciu", "daună" și "pagubă". În ce ne privește, reieșind din faptul că Codul civil al Republicii Moldova aplică uniform terminologia dată, optăm pentru termenul de "prejudiciu". Cel de-al doilea sens considerăm că-și are originea în cuvintele "dammage" și "dommage" care au fost traduse ca "daună" din varianta engleză și cea franceză a convențiilor de la Varșovia și Montreal și a fost preluat în anul 1997 de Legea aviației civile a Republicii Moldova.

4) Reieșind din faptul că în Codul civil al RM legiuitorul interzice încasarea venitului ratat doar în ce privește întârzierea în transportul de persoane (art.988 alin.(2)), suntem de părerea că expeditorul sau destinatarul ar putea cere încasarea venitului ratat pentru distrugerea, pierderea, deteriorarea și întârzierea livrării la destinație a mărfii, iar pasagerii în legătură cu vătămarea sănătății, decesul, pierderea și deteriorarea bagajelor. În același timp, am estimat că la soluționarea litigiilor cu privire la bagaje, instanțele judecătorești naționale refuză acordarea despăgubirilor pentru beneficiile nerealizate, în schimb, ca mijloc compensatoriu și de alternativă se dispune frecvent repararea daunelor morale avute de către pasageri.

5) În legislația civilă a Republicii Moldova noțiunea de vinovăția este una generică. Am estimat că la motivarea deciziilor luate în litigiile civile privind transportul aerian, instanțele judecătorești naționale evită noțiunea de "culpă", utilizându-o pe cea de "vinovăție", deși la art.603 alin.(1) a Codului civil legiuitorul distinge două forme ale vinovăției: dolul, numit și intenție, și culpa, sub forma imprudenței sau a neglijenței. Ca urmare a acestui fapt, devine necesar ca în hotărârile luate de instanțele judecătorești, de fiecare dată să fie făcută concretizarea: "cărăușul se face vinovat de dol" sau "cărăușul se face vinovat de culpă".

6) Pentru angajarea răspunderii civile delictuale a cărăușului aerian, forma și gravitatea vinovăției nu are relevanță, dat fiind faptul aplicării principiului reparării integrale a prejudiciului. Așadar, este suficient ca partea vătămată să dovedească că a suferit cu adevărat un prejudiciu, iar în continuare va opera prezumția vinovăției cărăușului, ca principiu de bază stabilit de Codul civil pentru litigiile cu privire la transport, sau principiul nevinovăției sale, valabil pentru prejudiciile enumerate la art.1008 alin.(3) a Codului civil al Republicii Moldova.