

Article: „**Raspunderea companiei aeriene pentru vatamarile corporale sau decesul pasagerilor in temeiul Conventiei de la Montreal**”

Language : RO

Available translations: No

Authors : Cristian Bogaru, Simona Marginean

Published in : Revista Romana de Drept Privat, Nr.2/2011, Editura Universul Juridic (Print)

Date : 02.06.2011

Răspunderea transportatorilor aerieni pentru prejudiciile suferite de către pasageri în urma vătămărilor corporale sau decesului unui pasager intervenite în timpul unei curse aviatice este reglementată internațional de Convenția de la Varșovia¹ și de Convenția de la Montreal². Cele două convenții de o importanță covârșitoare în stabilirea răspunderii companiei aeriene stabilesc reguli diferite în ceea ce privește limita prejudiciului și dovedirea culpei companiei aeriene. De aceea este important de stabilit cu exactitate norma internațională aplicabilă fiecărui caz. România a ratificat Convenția de la Varșovia prin Legea nr. 1213/1931 iar prin Ordonanța Guvernului nr. 107/2000 aprobată prin Legea nr. 14/2001 a ratificat Convenția de la Montreal. În prezentul articol se analizează Convenția de la Montreal în ceea ce privește răspunderea transportatorilor aerieni pentru decesul sau vătamarile corporale suferite de pasageri.

¹ Convenția de la Varșovia a fost adoptată în anul 1929 pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian.

² Convenția de la Montreal este aplicabilă transporturilor internaționale de persoane, bagaje sau mărfuri, efectuate cu o aeronavă, contra plată, cu condiția de a fi fost ratificată de către țările de plecare/sosire. Dispozițiile Convenției reglementează responsabilitățile transportatorilor aerieni și pentru cazurile în care pasagerul suferă pierderi economice datorate întârzierii zborului sau pierderii sau întârzierii bagajelor.

Analiza este realizată atât din punct de vedere istoric, de la momentul adoptării în contextul legal internațional existent la acel moment, prin prezentare comparativă a Convenției de la Varșovia cu etapele importante și necesare ale modificărilor suferite, cât și din punct de vedere al aplicabilității și mai ales al importanței principiilor pe care le-a consacrat.

Reglementările internaționale anterioare Convenției de la Montreal

Convenția de la Varșovia cu privire la unificarea unor reguli privitoare la transportul aerian internațional a fost adoptată în anul 1929 și ratificată de 152 de state. În temeiul textului original al acestei convenții, transportatorul aerian este ținut răspunzător pentru decesul, rănirea și leziunile corporale suferite de pasager în limita sumei de 125.000 de franci aur³ (aproximativ 10.000 \$). Convenția reglementează prezumția de culpă a transportatorului aerian, pasagerul vătămat neavând obligația dovedirii neglijenței companiei aeriene. Aceasta se află în situația de a-și proba nevinovăția demonstrând fie neglijența contributivă a persoanei vătămate fie imposibilitatea de a lua măsurile necesare în vederea evitării producerii prejudiciului. Prezumția operează însă doar până la limita stabilită în convenție. Pentru prejudiciul care depășește limita inițială de 125.000 de franci aur, reclamantul trebuie să dovedească existența culpei sau dolului companiei aeriene.⁴ Limitarea răspunderii transportatorului operează numai în situația în care documentul de călătorie cuprinde informații referitoare la data și locul emiterii biletului, locul de plecare și de destinație, denumirea și adresa companiei aeriene precum și mențiunea că transportul este

³ Francul aur a fost folosit ca unitate de schimb la nivel internațional și în alte domenii decât cel al răspunderii transportatorului aerian fiind utilizat în special de către Bank for International Settlements din anul 1930 până în anul 2003 când a fost înlocuit cu DST.

⁴ Convenția de la Varșovia prevede în art. 25 ca transportatorul aerian « nu se poate prevala de dispozițiile convenției care exclude sau limitează răspunderea sa dacă prejudiciul a fost cauzat de dolul sau culpa sa ».

guvernat de regulile Convenției de la Varșovia. Lipsa oricărei mențiuni din cele de mai sus conduce la imposibilitatea transportatorului de a-și limita răspunderea în conformitate cu dispozițiile convenției.⁵ Acțiunea în răspunderea companiei aeriene trebuie promovată în termen de doi ani de la data sosirii la destinație a aeronavei ori de la data la care aceasta trebuia să sosească. Ca instanță competentă, convenția stabilește o competență alternativă, la alegerea pasagerului: tribunalul domiciliului transportatorului, cel al sediului principal al activității transportatorului, tribunalul unde transportatorul deține o reprezentanță prin intermediul căreia a fost încheiat contractul sau tribunalul locului de destinație.

Convenția de la Varșovia a fost modificată ulterior prin numeroase protocoale, convenții, acorduri sau regulamente referitoare la răspunderea pentru deces și vătămare corporală a pasagerilor, pentru asigurarea modernizării și adaptării la evoluția industriei aviatice și la importanța și amploarea transportului aerian internațional.

În anul 1955 a avut loc o prima modificare a Convenției de la Varșovia prin intermediul Protocolului de la Haga care a mărit limita de răspundere a companiei aeriene la suma aproximativă de 250.000 franci aur. Protocolul de la Haga a intrat în vigoare la data de 1 august 1963.

Ulterior Protocolului de la Haga, un nou act internațional complementar Convenției de la Varșovia a fost adoptat în anul 1961. Este vorba de Convenția de la Guadalajara prin care, în sfera instanțelor competente conform Convenției de la Varșovia, a fost inclus și tribunalul domiciliului transportatorului de fapt sau al sediului principal al întreprinderii acestuia.

În anul 1966, Comitetul Aeronautic Civil al Statelor Unite ale Americii și Asociația Transportatorilor Aerieni Internaționali au adoptat un act derogatoriu de la prevederile Convenției de la Varșovia. Astfel, a fost adoptat Acordul de la Montreal din 1966

⁵ A se vedea R-D Varga, *Perspective ale regimului răspunderii în transportul aerian internațional. Noua convenție de la Montreal*, în *Revista de Drept Comercial*, nr.11/2001, p. 77-93.

aplicabil transporturilor aeriene din, către sau via SUA. Companiile aeriene care efectuau zboruri ce intrau sub incidența acestui acord aveau o răspundere absolută și nu se puteau exonera de răspundere până la valoarea unui prejudiciu dovedit de 75.000 \$ (cu excepția neglijenței victimei).

Ținând cont de realitățile referitoare la importanța crescută a călătoriilor aviatice și având în vedere prevederile Acordului de la Montreal din 1966, în anul 1971, a fost elaborat Protocolul de la Guatemala City de modificare a Convenției de la Varșovia. Scopul Protocolului de la Guatemala City a fost consacrarea la nivel internațional a principiului instaurat prin Acordul de la Montreal din 1966, instituind o limită de 100.000 \$ ce nu putea fi depășită decât prin reglementări interne ale statelor. În ciuda eforturilor de actualizare a prevederilor Convenției de la Montreal, Protocolul de la Guatemala City nu a intrat în vigoare din cauza neîndeplinirii numărului necesar de ratificări.

Convenția de la Varșovia a fost amendată și prin Protocelele Adiționale nr. 1, 2 de la Montreal din 1975 care au schimbat moneda de referință a Convenției de la Varșovia, înlocuind francul aur cu Dreptul Special de Tragere (DST).⁶

Trebuie menționat că a existat și un Protocol Adițional nr. 3 adoptat la Montreal în anul 1975 prin care s-a încercat preluarea tuturor prevederilor Protocolului de la Guatemala City dar, neîntrunind numărul de 30 de ratificări necesare, nu a intrat în vigoare.

În anul 1992, transportatorii aerieni japonezi au adoptat un sistem diferit, instituind răspunderea absolută până la suma de 100.000 DST, iar peste această valoare, fără limită superioară, există o prezumție de culpă a transportatorului, prezumție ce poate fi răsturnată prin dovedirea luării măsurilor necesare.

⁶ Dreptul Special de Tragere reprezintă o unitate monetară internațională creată de Fondul Monetar Internațional în anul 1969 pentru suplimentarea rezervelor oficiale ale statelor membre. Valoarea sa se calculează pe baza unui curs valutar, în raport cu un număr de valute selectate: dolarul american, euro, yenul japonez și lira sterlină britanică. La începutul lunii aprilie 2011, valoarea unui DST era de 4.6780 RON.

Urmând inițiativa japoneza, în anul 1995, la Kuala Lumpur și ulterior în 1996 la Miami au fost încheiate Acordurile Asociației Transportatorilor Aerieni Internaționali (IATA) prin care a fost acceptată răspunderea nelimitată pentru decesul sau vătămările corporale suferite de pasager, în același sistem diferențiat în funcție de pragul de 100.000 DST.

Precizăm ca actele de modificare a Convenției de la Varșovia se aplica doar de statele membre ale Convenției de la Varșovia care au ratificat aceste acte, astfel încât la nivelul anului 2011 există regimuri diferite de aplicare a acestei convenții:

- state in raport cu care este aplicabila doar versiunea originala a Conventiei de la Varsovia deoarece nu au adoptat protocoalele modificatoare ulterioare;
- state in raport cu care sunt aplicabile diferite versiuni modificate ale Conventiei de la Varsovia dupa cum au adoptat doar unele sau toate actele modificatoare ale acestei conventii.

Romania a ratificat prin Decretul nr. 353 dn anul 1958 si protocolul de la Haga din anul 1955.

Convenția de la Montreal

La 15 noiembrie 1995, Consiliul Organizației Aviației Civile Internaționale⁷ a inițiat pregătirea unui nou proiect de unificare a reglementărilor internaționale existente la acel moment referitoare la transportul aerian. În urma acestei inițiative, în anul 1999 a fost adoptată Convenția de la Montreal pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional. Intrarea în vigoare a acestei convenții a fost condiționată de depunerea unui număr de 30 de instrumente de ratificare. Aceasta condiție a fost îndeplinită de abia în anul 2003, ulterior depunerii de către Statele Unite

⁷ Organizația Aviației Civile Internaționale este o agenție a Națiunilor Unite, cu sediul general la Montreal. Atribuțiile Organizației constau în codificarea principiilor și tehnicilor de navigație aeriană internațională

a instrumentului de ratificare. Convenția de la Montreal a intrat în vigoare la 4 noiembrie 2003, în prezent fiind ratificată de un număr de 97 de state. Noua convenție este considerată a întruni, în numeroase puncte cheie cerințele de dezvoltare economico-socială.

În conformitate cu textul original al convenției, pentru daunele rezultate din decesul sau vătămarea corporală a pasagerului care nu depășesc 100,000 DST⁸ pentru fiecare pasager, transportatorul nu poate limita răspunderea sa, având obligația să acopere tot prejudiciul. Transportatorul va fi obligat să suporte prejudiciul care depășește 100,100 DST pentru fiecare pasager, dacă dovedește că, fie cauza prejudiciului nu este reprezentată de neglijența sau de altă acțiune greșită sau omisiune a transportatorului, fie prejudiciul a survenit numai datorită neglijenței sau altei acțiuni greșite ori omisiuni a unui terț.

Pentru protecția împotriva inflației, Convenția de la Montreal a reglementat un sistem de ajustare a limitelor de răspundere după intrarea în vigoare a convenției, o dată la 5 ani, dacă există un coeficient de inflație de peste 10%. O asemenea revizuire poate fi promovată ori de câte ori o treime din statele membre o cer și dacă rata inflației a depășit 30%.⁹ Revizuirea intră în vigoare în termen de 6 luni de la notificarea acesteia către statele părți.¹⁰

Organizația Aviației Civile Internaționale a inițiat în anul 2009 revizuirea limitelor Convenției de la Montreal având în vedere că rata inflației crescuse cu 13.1%. Modificarea limitelor a intrat în vigoare în decembrie 2009, astfel încât, în prezent,

⁸ Conversia acestor sume în monedele naționale se efectuează, în cazul procedurilor juridice, în conformitate cu valoarea acestor monede în DST, la data hotărârii judecătorești.

⁹ Conform art. 24, nivelul ratei de inflație utilizate pentru a determina coeficientul de inflație va fi media ponderată a ratelor anuale de creștere sau descreștere a indicilor prețului de consum din statele ale căror monede compun drepturile speciale de tragere.

¹⁰ Dacă într-o perioadă de 3 luni de la notificarea revizuirii majoritatea statelor părți notifică dezacordul lor, revizuirea nu intră în vigoare.

transportatorul aerian nu poate limita răspunderea sa pentru daune care nu depășesc 113.100 DST. Convenția de la Montreal stabilește obligația companiei aeriene de a efectua plăți în avans unei persoane fizice sau persoanelor fizice care au dreptul să pretindă despăgubiri cu scopul de a satisface necesitățile economice imediate ale acestora.¹¹

În anul 2002, Consiliul Uniunii Europene a adoptat Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora. Regulamentului (CE) nr. 2027/97 fixa, înainte de apariția Convenției de la Montreal ca răspunderea unui operator de transport aerian comunitar în cazul decesului, rănirii sau altei vătămări corporale a unui călător în cazul unui accident nu se supune nici unei limite pecuniare. Pentru daunele până la de 100 000 DST, operatorul de transport aerian comunitar nu putea să își limiteze răspunderea dovedind că el și agenții săi au luat toate măsurile necesare pentru a evita dauna sau că a fost imposibil pentru el sau pentru agenții săi de a lua astfel de măsuri. Limitarea răspunderii opera totuși dacă operatorul de transport aerian comunitar dovedea că dauna a fost produsă ori favorizată de neglijența călătorului rănit sau decedat. Regulamentul (CE) nr. 889/2002 a stabilit faptul la nivelul Uniunii Europene, la nivelul fiecărui stat membru că și pentru fiecare transportator aerian comunitar răspunderea este stabilită doar conform Convenției de la Montreal pentru a exista o unitate de reglementare. Plățile în avans reglementate de Convenția de la Montreal către familia defunctului a fost stabilite ca nu mai pot fi mai mici de 16 000 D.S.T. sumă exprimată în echivalentul EURO pentru fiecare pasager

a) Aplicabilitatea Convenției de la Montreal

¹¹ Art. 28 stabilește ca astfel de plăți nu reprezintă o recunoaștere din partea transportatorului aerian a răspunderii sale și pot fi compensate din orice sumă ce va fi achitată ulterior cu titlu de despăgubire.

Convenția de la Montreal este o norma internațională care a înlăturat aplicabilitatea dispozițiilor Convenției de la Varșovia doar pentru statele ratificatoare ale Convenției de la Montreal.

Convenția de la Montreal prevede în mod expres faptul că se aplică transporturilor internaționale:

- când punctul de plecare și punctul de destinație, indiferent dacă există sau nu o întrerupere a transportului sau o transbordare, sunt situate pe teritoriul a două state părți ale Convenției de la Montreal,
- când punctul de plecare și punctul de destinație sunt situate pe teritoriul unui singur stat parte al Convenției de la Montreal, în cazul în care există o escală stabilită pe teritoriul altui stat, chiar dacă acel stat nu este un stat parte a convenției.¹²

În consecință, atât timp cât nici una din cele două situații expres și limitativ enunțate nu este îndeplinită, nu se poate face aplicarea dispozițiilor Convenției de la Montreal.

În temeiul dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 889/2002 la care am făcut referire mai sus, Convenția de la Montreal este aplicabilă și pentru răspunderea transportatorilor aerieni comunitari indiferent de rutele pe care aceștia efectuează curse aeriene de pasageri. Mai mult, Regulamentul generează aplicabilitatea dispozițiilor convenției de la Montreal și în dreptul intern al statelor Uniunii Europene, cu privire la zborurile desfășurate pe teritoriul unui singur stat.

În situațiile care nu sunt cuprinse în sfera celor două cazuri menționate mai sus, Convenția de la Varșovia¹³ este în continuare aplicabilă:

- în situația unui transport între două state nesemnate ale Convenției de la Montreal, atunci când locul de plecare și de destinație sunt situate pe teritoriul unor state membre ale Convenției de la Varșovia;

¹² Aplicabilitatea Convenției de la Montreal este stabilită în art. 1.

¹³ M.-F. Steinlé-Feuerbach, *Les trajectoires de l'obligation de sécurité du transporteur aérien de personnes*, în *Risques Etudes et Observations*, nr.2/2010, p.16.

- în cazul unui transport între un stat semnatar al Convenției de la Montreal și unul nesemnatar al acestei convenții atunci când acesta din urmă este membru al convenției de la Varșovia.

Ca exemplu, răspunderea transportatorului aerian pentru accidentul zborului Rio-Paris de la 1 iunie 2009 cade sub aplicabilitatea Convenției de la Montreal deoarece ambele state, atât cel de plecare cât și cel de aterizare sunt părți ale Convenției de la Montreal.

În situația accidentului zborului Paris- Comore din 30 iunie același an, transportatorul aerian răspunde în temeiul Convenției de la Varșovia în versiunea sa inițială din anul 1929¹⁴ deoarece insulele Comore nu sunt semnatare ale Convenției de la Montreal ci doar ale Convenției de la Varșovia fără a semna și protocoalele modificatoare ulterioare.

b) Diferențele esențiale față de Convenția de la Varșovia

Convenția de la Montreal stabilește câteva principii noi esențiale față de Convenția de la Varșovia, diferențele nefiind numeroase dar, cu siguranță, esențiale, ceea ce a condus la opinia că actuala convenție consolidează în realitate „Sistemul de la Varșovia” pe care îl revizuieste aducându-l în concordanță cu realitatea economică actuală.

Noile reglementări ale Convenției de la Montreal prin care se diferențiază răspunderea transportatorilor față de sistemul Convenției de la Varșovia sunt următoarele¹⁵:

- Convenția de la Montreal stabilește că pentru daunele rezultate din decesul sau vătămarea corporală a pasagerului care nu depășesc 113,100 DST pentru fiecare pasager, transportatorul nu poate limita răspunderea sa. Peste suma

¹⁴ Insulele Comore au ratificat doar Convenția de la Varșovia în forma sa inițială fără să ratifice și Protocolul de la Haga din anul 1955.

¹⁵The Montreal Convention of 1999, American Bar Association, Aviation Litigation Seminar, June 3 2005, C.R.Christensen, p.10,
http://www.condonlaw.com/attachments/montreal_convention_1999_CRC.pdf

de 113,100 DST, transportatorul nu va fi obligat la plata prejudiciilor atat timp cat dovedeste că, fie cauza prejudiciului nu este reprezentată de neglijența sau de altă acțiune greșită sau omisiune a transportatorului, fie prejudiciul a survenit numai datorită neglijenței sau altei acțiuni greșite ori omisiuni a unui terț. Convenția de la Varsovia in versiune originala stabileste limita de 125.000 de franci aur. Pentru prejudiciul care nu depaseste acest prag, convenția reglementează prezumția de culpă a transportatorului aerian, pasagerul vătămat neavând obligația dovedirii neglijenței companiei aeriene care poate fi exonerata de raspundere demonstrând fie neglijența contributivă a persoanei vătămate fie imposibilitatea de a lua măsurile necesare în vederea evitării producerii prejudiciului. Pentru prejudiciul care depășește limita inițială de 125.000 de franci aur, persoana vatamata trebuie să dovedească existența culpei sau dolului companiei aeriene.

- Spre deosebire de Convenția de la Varsovia, Convenția de la Montreal adauga o instanta competenta de solutionare a litigiilor referitoare la decesul sau vatamarile corporale suferite de pasageri. Astfel, este reglementata posibilitatea de introducere a acțiunii in fața tribunalului de pe teritoriul unui stat parte în care, la momentul accidentului, pasagerul avea reședința principală și permanentă și spre/dinspre care transportatorul operează servicii de transport aerian de pasageri.
- Convenția de la Montreal nu stabileste o limita a tipurilor de daune compensatorii desi, in continuare, ea nu permite recuperarea daunelor de natura pur mentala.
- Convenția de la Montreal reprezinta un sistem unitar spre deosebire de Convenția de la Varsovia care s-a aplicat si inca se aplica in mod diferentiat: exista state in raport cu care se aplica doar versiunea originala a Conventiei de la Varsovia deoarece nu au adoptat si protocoalele modificatoare, exista state in raport cu care se aplica Convenția de la

Varșovia modificată prin Protocolul de la Haga deoarece au adoptat și acest act.

- În temeiul Convenției de la Montreal, transportatorul aerian este obligat de a efectua plăți în avans către persoanele vătămate, înainte de pronunțarea oricărei hotărâri judecătorești și cu titlu urgent pentru acoperirea cheltuielilor urgente ocazionate de accident.

c) *Condițiile atragerii răspunderii transportatorului aerian conform Convenției de la Montreal*

În conformitate cu dispozițiile Convenției de la Montreal transportatorul este răspunzător pentru dauna rezultată ca urmare a decesului sau vătămării corporale a unui pasager produsă în urma unui accident la bordul aeronavei sau în timpul oricăreia dintre operațiunile de îmbarcare sau de debarcare. Textul este similar, cu cel al Convenției de la Varșovia.

Deși ambele convenții stabilesc aceeași modalitate de răspundere a companiei aeriene, nici Convenția de la Varșovia, nici Convenția de la Montreal nu definesc cele două condiții esențiale de atragere a acestei răspunderi: «accidentul» ca circumstanță și cauză de producere a prejudiciului și «vătămarea corporală» suferită.

Aceste aspecte care nu sunt definite nici în alte norme internaționale au fost circumstanțiate de jurisprudența internațională.

Noțiunea de «accident» a fost definită de către Curtea Supremă a Statelor Unite în aplicarea dispozițiilor Convenției de la Varșovia înainte de adoptarea Convenției de la Montreal. Astfel, în cauza *Saks v Air France*¹⁶, reclamanta Valerie Saks a suferit o permanentă insuficiență auditivă ca urmare a efectuării unei călătorii aeriene prin intermediul companiei Air France. Analizând situația dedusă judecătii, Curtea Supremă a Statelor Unite a definit «accidentul» ca «*un eveniment sau întâmplare neașteptată sau neobișnuită care nu are legătură cu pasagerul*».

¹⁶ V.Saks v Air France (United States Court of Appeals, 31 ianuarie, 1984)
<http://nvflyer.wordpress.com/>

Deși această definiție a fost dată în conexiune cu dispozițiile Convenției de la Varșovia, având în vedere că textul ambelor convenții este identic și că ambele impun aceleași condiții, în jurisprudența internațională, definiția dată în cauză mai sus enunțată se aplică și în situații în care sunt aplicabile dispozițiile Convenției de la Montreal.

Ca urmare a acestei definiții, în cauza *Wipranik v. Air Canada*¹⁷, Curtea a apreciat faptul că *“dezechilibrarea unui pahar de ceai fierbinte și căderea acestuia pe genunchii reclamantului constituie evenimente neobișnuite și neașteptate. Chiar dacă poate fi considerat obișnuit pentru scaunul din avion să se clatine, nu e un lucru obișnuit că recipientele cu lichid să se clatine atât de tare încât să cadă peste pasageri. Este defectul suportului de pahare și acesta reprezintă un eveniment neobisnuit.”*

În cauza *Watts v. American Airlines*¹⁸, Curtea a apreciat că în cazul unui *atac de cord*, deși cauzat de problemele de sănătate ale pasagerului și deși neraportat personalului navigant, eroarea companiei aeriene în a remarca și a răspunde atacului de cord ar putea fi considerată un eveniment neașteptat și neobișnuit în regulile și practicile industriei aviatice civile ceea ce ar constitui o verigă în lanțul causal care a avut ca rezultat decesul pasagerului.

Instanța a apreciat că nu există noțiunea de accident așa cum a fost definită de jurisprudența în situația în care vătămarea corporală a fost produsă prin căderea reclamantului prin împiedicare de un ambalaj al unei pături.¹⁹ În asemenea situație, curtea a apreciat faptul că după 4 ore de călătorie cu avionul, e firesc ca pe podeaua unui avion să se găsească o învelitoare a unei pături ce a fost folosită de un alt pasager astfel încât nu poate fi considerată o întâmplare neobișnuită pentru a fi în situația unui accident.

¹⁷ *Wipranik v. Air Canada* (Central District of California, 15 mai 2007) <http://nvflyer.wordpress.com/>

¹⁸ *Watts v. American Airlines*(Indiana Southern District Court. 2007). <http://nvflyer.wordpress.com/>

¹⁹ *Rafailov v. El Al Israel Airlines*, (New York Southern District Court 2008) <http://nvflyer.wordpress.com/>

După cum se poate observa, cele două noțiuni, « accident » și « vătămare corporală » sunt apreciate în stransă legătură una cu alta. Astfel, vătămarea corporală deși nu poate fi contestată fiind de o gravitate deosebită, ca în cazul *Saks v Air France* ea nu conduce la răspunderea companiei aeriene dacă nu sunt îndeplinite condițiile noțiunii de accident. Din contră, chiar dacă vătămarea corporală nu este gravă ca în situația *Wipranik v. Air Canada*, existența « accidentului » conduce la atragerea răspunderii transportatorului aerian.

Ceea ce este important de reținut este faptul că în temeiul Convenției de la Montreal, transportatorul aerian nu răspunde pentru suferințe pur psihice ale pasagerului neasociate unei leziuni fizice.²⁰

d) Natura răspunderii transportatorului aerian în temeiul Convenției de la Montreal

Răspunderea companiei aeriene rezultă din contractul de transport ce este încheiat cu fiecare pasager în momentul cumpărării și achitării biletului de avion. În virtutea acestui contract, compania aeriană are obligația de a transporta pasagerul în condiții de maximă securitate, garantând ocrotirea sănătății și vieții pasagerului în cauză, acesta beneficiind de serviciile de transport în temeiul unui contract. Vătămările corporale sau decesul suferite de pasager reprezintă o neîndeplinire de către transportatorul aerian a obligațiilor contractuale menționate mai sus. În consecință, răspunderea companiei aeriene față de pasager pentru prejudiciile suferite de acesta ca urmare a unor accidente sau vătămări corporale este o răspundere de natură contractuală.

Precizăm că, în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 593/2008²¹, contractul de transport de pasageri este guvernat de legea țării în care își are reședința

²⁰ A se vedea R-D Varga, *Perspective ale regimului răspunderii în transportul aerian internațional. Noua convenție de la Montreal*, în *Revista de Drept Comercial*, nr.11/2001, p. 77-93.

pasagerul cu condiția ca locul de plecare sau cel de sosire să fie, de asemenea, situate în țara respectivă și numai dacă părțile nu au ales alta lege aplicabilă. Dacă nu sunt întrunite aceste cerințe, se aplică legea țării în care își are reședința obișnuită transportatorul.

În situația în care intervine decesul pasagerului, în temeiul atât al Convenției de la Varșovia cât și al Convenției de la Montreal, compania aeriană răspunde pentru prejudiciile materiale și morale suferite de persoanele îndreptățite să solicite despăgubiri. Având în vedere inexistența unui raport contractual între transportator și moștenitori, răspunderea nu poate fi antrenată pe temei contractual. În aceasta situație este vorba de răspunderea delictuală a companiei aeriene față de familia defunctului.

e) Instanțele competente

Convenția de la Montreal se diferențiază față de Convenția de la Varșovia și pe acest aspect cheie, introducând a cincea jurisdicție.

Astfel, în conformitate cu dispozițiile Convenției de la Montreal, acțiunea în responsabilitate trebuie să fie introdusă, la cererea reclamantului, pe teritoriul unuia dintre statele părți, înaintea tribunalului de la sediul transportatorului, sau de la sediul principal al activității transportatorului, tribunalul unde transportatorul deține o reprezentanță prin intermediul căreia a fost încheiat contractul sau înaintea tribunalului de la locul de destinație. În cauza *Baah v. Virgin Atlantic Airways Limited*²², curtea a apreciat ca loc de destinație orașul unde trebuia să se întoarcă pasagerul unei bilet de avion dus-întors și nu orașul de aterizare pentru prima parte a zborului, la dus. A cincea jurisdicție stabilită de Convenția de la Montreal prevede posibilitatea de introducere a acțiunii în fața tribunalului de pe teritoriul unui stat parte în care, la momentul accidentului, pasagerul avea reședința principală și permanentă și spre/dinspre care

²¹ Regulamentul nr. 593/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 iunie 2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (Roma I).

²² *Baah v. Virgin Atlantic Airways Limited* (New York Southern District Court, 2007) <http://nvflyer.wordpress.com/>

transportatorul operează servicii de transport aerian de pasageri.²³ Este o prevedere instituită în favoarea pasagerului sau a familiei defunctului nemaieexistând obligarea de suportare a unor costuri exorbitante și greutăți nejustificate pentru promovarea unei acțiuni într-un stat diferit de cel unde se află locuința obișnuită.

Procedura judiciară se stabilește în conformitate cu legislația aplicată de tribunalul sesizat asupra cazului.

În situația în care persoana îndreptățită să promoveze acțiunea, cheamă în judecată alături de compania aeriană și societatea care a construit aparatul de zbor, competența de soluționare a cazului se stabilește în funcție de instanța competentă să judece cererea împotriva companiei aeriene deoarece prevederile Convenției de la Montreal sunt imperative.²⁴

Ulterior stabilirii competenței generale a instanțelor unui stat membru se ridică problema stabilirii instanței competente din punct de vedere material și teritorial la nivelul aceluși stat. Convenția de la Montreal nu face nicio precizare asupra acestor aspecte. În consecință, competența materială și teritorială se stabilește în conformitate cu legea procedurală aplicată de tribunalul sesizat conform dispozițiilor Convenției de la Montreal.

f) Procedura judiciară română

În cazul în care sunt competente general instanțele de pe teritoriul României, vor fi aplicabile dispozițiile Codului Român de Procedură Civilă.

Având în vedere natura contractual-comercială a răspunderii transportatorului, acțiunea în atragerea răspunderii acestuia, acțiune promovată de către pasagerul prejudiciat va fi o acțiune de natură comercială evaluabilă în bani. În asemenea situație, înainte de promovarea oricărei acțiuni în instanță, este necesară și obligatorie respectarea dispozițiilor art. 720¹ din Codul Român de Procedură Civilă referitoare la

²³ Instanța competentă este stabilită de art. 33 din Convenția de la Montreal.

²⁴ M.-F. Steinlé-Feuerbach, *Les trajectoires de l'obligation de sécurité du transporteur aérien de personnes*, în *Risques Etudes et Observations*, nr.2/2010, p.16.

obligativitatea medierii sau concilierii prelabile anterioare promovării unei astfel de acțiuni.

În situația decesului unui pasager, în conformitate cu dispozițiile Convenției de la Montreal, o acțiune în răspunderea transportatorului poate fi introdusă de moștenitorii defunctului, caz în care transportatorul răspunde pe tărâm delictual față de reclamanti. În consecință, natura unei asemenea acțiuni este una civilă evaluabilă în bani care nu poate să intre sub incidența art. 720¹ din Codul Român de Procedură Civilă. Astfel, moștenitorii nu mai au obligația de a proceda la respectarea procedurii medierii sau concilierii prelabile promovării acțiunii.

Compania aeriană ținută răspunzătoare și obligată la plata despăgubirilor poate recupera total sau parțial sumele plătite de la personalul navigant aerian în cazul în care acesta a contribuit prin acțiune sau omisiune la producerea aceluiași prejudiciu.

Trebuie reținut faptul că acțiunile care au ca obiect despăgubiri pentru daune morale sunt exceptate de la plata taxei de timbru în conformitate cu dispoziția Curții Constituționale Române.²⁵

g) Termenul de introducere a acțiunii

Precizăm că dispozițiile Convenției de la Montreal prevăd că termenul de introducere în instanța a acțiunii în responsabilitatea companiei aeriene este de 2 ani de la data sosirii aeronavei la destinație sau de la data la care aeronava ar fi trebuit să sosească la destinație. În caz de depășire a termenului de 2 ani, dreptul la despăgubire „este anulat”. Modul de calcul al acestei perioade este stabilit de legislația care guvernează contractul de transport. Termenul de 2 ani este un termen de la care statele

²⁵ Decizia nr. 778/2009 a Curții Constituționale a admis excepția de neconstitucionalitate a dispozițiilor art. I pct. 4 din Ordonanța Guvernului nr. 34/2001 prin care s-a abrogat art. 15 lit. f1) din Legea nr. 146/1997 privind taxele judiciare de timbru în care se prevedea scutirea de taxa judiciară de timbru a acțiunilor și cererilor, inclusiv cele pentru exercitarea căilor de atac, referitoare la “stabilirea și acordarea de despăgubiri pentru daunele morale.

semnatare ale Convenției de la Montreal nu pot deroga, deoarece el a fost instituit pentru a stabili reguli unitare cu privire la litigiile ce privesc răspunderea companiilor aeriene.²⁶ În jurisprudența internațională, termenul de 2 ani nu este considerat a fi susceptibil de întrerupere sau de suspendare²⁷ deși în Franța s-a apreciat că este un termen de prescripție care poate fi întrerupt și suspendat în temeiurile prevăzute de dreptul comun.²⁸

Concluzii

Răspunderea transportatorului aerian în urma vătămărilor corporale sau decesului unui pasager, reglementată prin Convenția de la Montreal este o consecință a obligației de a transporta pasagerii în condiții de maximă siguranță și fără întârziere. Convenția de la Montreal prevede diferențe esențiale față de sistemul anterior al Convenției de la Varșovia cu privire la modalitatea de atragere a răspunderii companiei aeriene, limitele net superioare de despăgubire pentru prejudicii, înlesnirea accesului la justiție pentru pasagerul prejudiciat sau familia defunctului, acordarea de ajutoare imediate acestor persoane. Toate aceste aspecte concretizează o răspundere „absolută” adaptată la amploarea transporturilor aeriene și la forța industriei aviatice, concretizând importanța respectării obligației de garantare a vieții și a sănătății persoanelor care călătoresc cu avionul.

²⁶ Duay v. Continental Airlines, Inc. (Southern District of Texas 2010)
<http://nvflyer.wordpress.com/>

²⁷ Tribunalul Federal din Elveția, Hotărîrea nr. 01-0291/2003; Tribunalul Suprem din Luxemburg, Decizia nr. 02-0165/1999

²⁸ Curtea de Casație din Paris, Decizia nr.74-15.061/1977