

**CONTRACTUL DE
TRANSPORT
AERIAN**

INTRODUCERE

Existența unei societăți moderne nu ar fi de imaginat fără acceptarea și înglobarea definitivă a unei importante ramuri a producției materiale: transporturile.

Considerate de o seamă de autori¹ ca fiind un adevărat sistem circulator al întregii planete, respectiv al fiecărei țări în parte, la un nivel special, transporturile sunt acelea care deplasează produsele obținute în celelalte ramuri ale producției materiale din locul în care au fost obținute, în cel care urmează a fi consumate în cadrul pieței interne și al celei internaționale.

În introducerea la cursul său despre transporturi, profesorul francez Louis Josserand, preciza că "transportul este, dintre toate activitățile omenești, cea mai necesară și mai multiformă, totodată".

Activitatea de transport a primit mai multe definiții, în cadrul literaturii de specialitate. Prima pe care o reținem dintre aceste definiții este aceea a profesorului francez R. Rodière, care a notat activitatea de transport ca fiind totalitatea acțiunilor prin care se organizează și realizează deplasarea călătorilor și a mărfurilor în spațiu și timp.²

Putem afirma așadar că activitatea de transport propriu-zisă a devenit un sector principal al economiei, o adevărată forță vie productivă, pentru că transporturile sunt un element vital, indispensabil unei societăți moderne.

Dezvoltarea rapidă a industriei de transport a revoluționat întreaga comunitate mondială. Aceasta pentru că, în prezent, creșterea dinamică a acestei industrii determină transportul aerian să devină, din ce în ce mai mult, cel mai important mijloc de transport, mai ales pe distanțe lungi.

Viteza și diversificarea direcțiilor călătoriilor aeriene tind să aducă statele în contacte cât mai strânse.

Transportul aerian este chemat să joace un rol important, extinzându-și în special funcțiile social-economice. Într-adevăr, spațiul aerian de deasupra multor state este brăzdat de o rețea amplificată de rute aeriene care creează tot atâtea legături rapide între diferitele state, indiferent de distanța dintre ele.

Aviația, datorită caracteristicilor ei intrinseci - viteza și relativa independență față de condițiile de suprafață - a condus la eliminarea restricțiilor și limitărilor impuse de barierele naturale.

Transportul aerian, ca un segment al transporturilor în general, formează o parte componentă a activității de comerț internațional și cunoaște

¹ Gheorghe FILIP - Dreptul transporturilor, Casa de Editură și Presă "Șansa" S.R.L., București, 1996, p. 6.

² R. Rodière - Droit de transport et aérienes, Dallaz, Paris, 1973, p. 1.

o amplificare deosebită, având ca efect dezvoltarea și diversificarea legăturilor dintre state, creând premisele unei mai bune colaborări internaționale.

Acestea sunt câteva din motivele care justifică alegerea noastră, de a cerceta contractul de transport aerian. Pe parcursul lucrării de față ne-am propus să abordăm subiecte diferite și să acoperim toată aria de folosire a acestui tip de contract.

Astfel, în primul capitol al lucrării am făcut o prezentare a primelor reglementări în domeniul dreptului aerian, în ordine cronologică, am analizat terminologia incedentă acestei materii și legăturile dreptului aerian cu alte ramuri de drept și în special cu dreptul maritim.

Deoarece activitatea normativă internațională în domeniu este prolifică, am considerat un subcapitol aceste activități. De asemenea, organizațiile internaționale în domeniu și-au găsit un loc special în cadrul aceluiași subcapitol, tocmai datorită importanței lor și a activităților cu rezultate deosebite desfășurate în acest sens.

Am prezentat pe larg convenția internațională de la Paris, din 1919, ale cărei prevederi au pus bazele reglementării dreptului și navigației aeriene.

Am analizat apoi, normele și obiectivele convenției Ibero-Americane din 1926, ale Convenției Pan-Americane din 1928, ale Convenției de la Varșovia din 1931, care cu modificările aduse la Haga în 1955, constituie punctul de plecare al multor legislații naționale în domeniu.

Convenția și Acordurile de la Chicago din 1944, au adus noi prevederi și puncte de vedere, contribuind la dezvoltarea și aprofundarea regulilor juridice în domeniul dreptului internațional aerian.

În subcapitolul 6, consacrat suveranității de stat asupra spațiului aerian, am prezentat evoluția principiului suveranității asupra spațiului aerian în dreptul internațional, evoluție văzută ca un proces continuu, care a necesitat parcurgerea câtorva etape, începând chiar de la sfârșitul secolului trecut. De asemenea, am încercat să explicăm conceptul de suveranitate asupra spațiului aerian, care de altfel stă la baza regimului juridic al spațiului aerian.

Dreptul aerian român a cunoscut o evoluție ascendentă, începând cu legea aeronauticii, din anul 1913. În subcapitolul special destinat, am analizat actele normative, în ordine cronologică, organizarea activității și reglementările actuale.

Pentru contractul de transport aerian intern de mărfuri a fost necesară cercetarea și interpretarea noțiunilor și trăsăturilor sale, a modului de încheiere a acestui contract - și anume prin scrisoarea de transport aerian, ale

cărei elemente și mențiuni trebuie să existe "ad probationem". Am abordat și drepturile și obligațiile părților din contract, termenele de executare a acestora și, bineînțeles, răspunderea transportului aerian.

Aceleași coordonate au fost urmărite în tratarea contractului de transport aerian intern de călători și bagaje: noțiuni generale, modalitatea de încheiere a contractului, obligațiile părților, răspunderea lor și rezolvarea litigiilor ce decurg din nerespectarea obligațiilor părților.

În ceea ce privește transporturile internaționale de mărfuri, capitolul este mult mai amplu, deoarece am analizat și activitatea desfășurată de Asociația Internațională a Transporturilor Aeriene (I.A.T.A.); noțiunea și încheierea acestui tip de contract de transport aerian. Scrisoarea de transport aerian în transportul aerian internațional de mărfuri are o importanță deosebită, de aceea a fost tratată într-un subcapitol special.

Ne-am oprit și asupra situațiilor de modificare a contractului de transport de mărfuri, drepturile și obligațiile celor trei părți ale contractului - este vorba de expeditor, transportator și destinatar - acțiunile în justiție și taxele de transport. Deoarece există numeroase opinii contradictorii referitoare la o așa-zisă ramură de drept penal aerian, mi-am permis doar a le exprima, fără a intra într-un studiu amănunțit.

Întrucât nu am observat existența unor elemente noi, la contractul de transport aerian internațional de călători și bagaje am arătat principalele reglementări în materie și răspunderea transportului aerian.

Un capitol aparte îl constituie cel referitor la pirateria aeriană. Constituind o infracțiune deosebită, constând în acțiuni criminale săvârșite de persoane particulare, cu consecințe grave, atât pentru viața pasagerilor cât și pentru cea a echipajului, pirateria aeriană necesită o atenție sportivă în depistarea și reglementare.

A fost necesar să analizăm, astfel, noțiunea și aplicarea ei, prevederilor convențiilor internaționale în materie, răspunderea civilă a companiilor de transport aeriene, aspecte privind supravegherea și protecția aeroporturilor și instituirea și dezvoltarea cadrului juridic privind securitatea transporturilor aeriene internaționale, capitol care cuprinde și câteva aspecte legate de regimul juridic actual, competența jurisdicțională a statelor, extrădarea.

În cuprinsul lucrării am folosit o serie de termeni specifici în materie, ale căror semnificații au fost explicate acolo unde am considerat necesar. Așa a fost cazul unui subcapitol al capitolului referitor la pirateria aeriană. Deoarece numeroasele convenții în materie au folosit diverși termeni pentru desemnarea aceluiași tip de infracțiuni, am considerat necesară analiza fiecăruia dintre acești termeni.

În subcapitolul intitulat "Răspunderea civilă a companiilor de transport aeriene", am prezentat legislația în domeniu coroborată în numeroase exemple practice și rezolvarea dată de societățile de asigurare.

De asemenea, am arătat câteva din măsurile ce se iau concret, pe plan internațional, pentru siguranța zborurilor.

AUTORII

CAPITOLUL I

APARIȚIA ȘI EVOLUȚIA DREPTULUI AERIAN INTERN ȘI INTERNAȚIONAL

1. Apariția și dezvoltarea reglementărilor

Datorită posibilităților pe care le oferă în domeniul legăturilor economice și culturale dintre state, ca latură pozitivă, dar și datorită posibilității de distrugere în caz de război, ca latură negativă, aviația s-a impus pe primul plan al preocupărilor cercurilor responsabile de pretutindeni.

Dezvoltarea transporturilor în general și a celor aeriene în special, este de o deosebită importanță. Istoria progresului omenirii este strâns legată de îmbunătățirea și perfecționarea mijloacelor de comunicație și transport. Printre aceste, aviația exercită o influență covârșitoare asupra activităților umane, economice, politice și culturale din întreaga lume.

În aceleși timp, aviația pune o serie de sarcini cu caracter tehnic în anumite ramuri ale științei și o serie de probleme de natură politică, economică, socială și juridică.

Nașterea aviației civile internaționale, datorită particularităților și aspectelor noi, în afara principiilor generale ale dreptului internațional și cele ale dreptului maritim, a reclamat însă și formarea unor noi principii, specifice dreptului aerian.

De asemenea, formularea unei legislații corespunzătoare, atât pe plan intern, cât și pe plan internațional, a fost impulsionată de apariția relativ recentă a avionului, ca mijloc de transport.

Paul Fauchville, propune în anul 1890, un statut juridic al aerostatelor, format din 32 de articole, aceasta fiind prima încercare în domeniu.

Până în prezent, în vederea organizării și reglementării relațiilor dintre ele, statele au recurs și în domeniul dreptului aerian la constituirea unor organizații internaționale, la semnarea unor acorduri bilaterale și multilaterale și a unor tratate internaționale.

Rolul deosebit de important al acestor instrumente juridice se datorează faptului că ele au constituit dreptul aerian internațional și, pe temeiul și sub influența acestuia, dreptului aerian intern.

2. Terminologie

Bucurându-se de o impetuasă dezvoltare, avionul a devenit un mijloc de transport obișnuit, concurând cu un succes din ce în ce mai mare, transporturile pe uscat și pe apă.

Profesorul francez Ripert, scria, referindu-se la reglementarea dreptului aerian, că "nu se poate scăpa de juriști, ei reprezentând preocuparea de ordine și securitate".

Poate tocmai de aceea, juriștii au fost chemați să se ocupe de acest mijloc de locomoție, de mediul în care evoluează, de persoanele care îi asigură mișcarea, de consecințele pe care le poate avea circulația lui.

Aeronautica este o știință în care progresele continue și rapide își fac simțită prezența, dând o mobilitate deosebită disciplinei dreptului aerian, care este încă în plină dezvoltare.

Toate acestea determină ca legile care reglementează activitatea din acest domeniu să fie înnoite mereu, iar nevoia unor noi convenții aeriene să impună tot mai des reunirea specialiștilor din acest domeniu.

Una din problemele care au fost puse în acest domeniu, a fost aceea a numelui aceste ramuri de drept care se ocupă de condițiile și consecințele zborului aeronavelor: "drept aerian" sau "drept aeronautic".

Primul dintre termeni a fost adoptat în Franța, ("droit aerian"), în Marea Britanie ("air law"), în România ("drept aerian", "cod aerian", mai rar întâlnindu-se termenul de "drept aeronautic").

Cel de-al doilea termen este folosit în Italia ("diritto aeronautico", însă se folosește mai frecvent termenul de "navigazione aerea"). În Germania sunt întrebuințați ambii termeni, ("Luftrecht", alături de "Luftfahrrecht" și "Luftverkehrsrecht").

Apreciem că are o importanță minoră folosirea unuia sau altuia dintre termeni.

3. Noțiunea dreptului aerian

Conceptul de "drept aerian" cunoaște două semnificații.

Astfel, într-un sens larg, prin "drept aerian" se înțelege totalitatea regulilor care cârmuiesc mediul aerian și utilizarea lui sau ansamblul regulilor care reglementează raporturile juridice care izvorăsc din utilizarea aerului, fie că această utilizare ar fi fost faptul proprietarului sau al unui terț.

Observăm faptul că această definiție nu cuprinde numai locomoțiunea aeriană, ci și telegrafia fără fir, telemecanica, transmisiunea electricității, care, de asemenea folosesc mediul aerian.

Coquez, într-un sens mai restrâns, vede în dreptul aerian numai raporturile născute din navigație aeriană.

Definiția aceasta este dezvoltată de Abrosini astfel: dreptul aerian este "ramura dreptului care studiază toți factorii esențiali ai navigației aeriene, adică ambianța (atmosfera și terenul) în care se organizează și se dezvoltă mijlocul (aeromobilului) cu care se efectuează și toate raporturile juridice, publice și private, naționale și internaționale, cărora le dă loc, ceea ce corespunde întocmai obiectivului dreptului aerian".

Navigația aeriană formează într-adevăr centrul preocupărilor dreptului aerian, însă pentru reglementarea ei este necesar să se stabilească regulile juridice privitoare la aeronavă, adică la corpul navigatoriu, la mediul în care acesta circulă, la terenul de unde decolează și unde aterizează, la persoanele care asigură navigația. la persoanele care călătoresc sau mărfurile care se transportă, la terții de pe sol care ar fi prejudiciați prin circulația aeronavei.

4. Legăturile cu dreptul maritim

Dreptul aerian fiind o ramură juridică de dată relativ recentă, doctrina de specialitate a căutat să îi găsească asemănări, dar și deosebiri cu unele ramuri de drept deja existente.

Dreptul maritim a apărut astfel cel mai indicat spre a-i servi ca model, unii autori propunând chiar ca reglementarea dreptului aerian să nu constea în altceva decât în adaptarea normelor dreptului maritim.

S-au evidențiat, în acest sens, ca și principale asemănări, între cele două ramuri de drept: caracterul internațional al acestora; faptul că în ambele situații transportul se face cu un vehicul care nu circulă pe pământ și care dă prepusului o independență completă, prin aceea că se află adesea la distanțe mari de comitent.

Alte caracteristici comune acelor două feluri de transport sunt: controlul deosebit din partea autorităților publice la ambele feluri de vehicule, în ceea ce privește înscrierea și transmisiunea, iar asemănarea în ceea ce privește concepție de responsabilitate, aceasta diferă de cea clasică.

Toate aceste constatări l-au determinat pe leguitorul italian, ca în 1941, să înglobeze navigația maritimă și cea aeriană într-un unic "Codice della navigazione", cu dispoziții preliminare comune, având apoi o primă parte privind navigația maritimă, o a doua parte analizând navigația aeriană.

Cea de-a treia parte cuprinde dispoziții penale și disciplinare comune atât navigației maritime, cât și cele aeronautice.

Cu toate acestea, unificarea a fost viu criticată chiar în Italia.

Fără a nega aceste legături ale dreptului aerian cu dreptul maritim, este de remarcat tendința din ce în ce mai afirmată a dreptului aerian de a-și pierde din caracterul excepțional. Aceasta nu fără a-și păstra particularitățile proprii, care îl fac să apară ca o disciplină deosebită de celelalte.

Putem concluziona, afirmând că dreptul aerian trebuie privit ca o ramură de drept autonomă, având particularitățile sale, ca un drept special la fel ca și dreptul maritim, dar nu ca o ramură conexă a acestuia.

5. Acte normative și organizații internaționale în domeniu

În vederea organizării și reglementării relațiilor dintre ele, pe plan internațional general - multilateral ori bilateral - statele au recurs și în domeniul dreptului aerian la acele forme organizatorice și instrumente juridice cunoscute în dreptul internațional general și anume la organizațiile și tratatele internaționale.³

Așadar, ca și în alte domenii, formele și instrumentele juridice normale de cooperare între state sunt în aviația civilă, organizațiile internaționale și acordurile multilaterale și bilaterale.

Asemenea organizații și acorduri sunt menite să favorizeze mijloacele de asigurare, din punct de vedere practic, a tuturor condițiilor favorabile pentru ca anumite facilități să fie create și utilizate din ce în ce mai mult.

Rolul însemnat al acestor forme și instrumente în relațiile mondiale actuale, este de a stabili un cadru juridic internațional, precum și anume norme și principii juridice. Acestea reprezintă fundamentele unei desfășurări corecte a activității statelor în spațiul aerian.

Încadrându-se în aceste preocupări internaționale, Conferința Diplomatică Internațională, reunită la Paris în anul 1910, a avut sarcina de a elabora statutul juridic al aeronauticii.

Formulând rezolvarea acestor cerințe, o serie de state, între care și România, au adoptat, în 13 octombrie 1919, Convenția Internațională de la Paris, referitoare la reglementarea navigației aeriene. Această convenție stabilea reguli care să guverneze activitatea statelor privind aviația civilă internațională.

³ Dumitra POPESCU - Forme și instrumente juridice de cooperare în aviația civilă internațională; Editura Academiei R.S.R., București, 1976.

În același an, se constituia un organism permanent, cu atribuțiuni administrative, jurisdicționale și legislative, având denumirea de Comisia Internațională de Navigație Aeriană. (C.I.N.A.).

Obiectul principal al acestei comisii era de a formula amendamentele obligatorii Convenției deja existente, însă fără a fi necesară ratificarea acestora de către statele membre.

Un alt organism constituit în această perioadă, mai exact în anul 1926, este Comitetul Internațional Tehnic de Experti Juridici Aerieni (C.I.T.E.). Acesta, pe lângă celelalte atribuții, a pregătit lucrările Convenției pentru unificarea unor reguli relative la transportul aerian de la Vvrșovia din 1929.

De menționat în această perioadă, este adoptarea Convenției Ibero-Americane, semnată la Madrid, de la 1 noiembrie 1926 și a Convenției Pan-Americane, semnată la Havana, 20 februarie 1928, cu privire la aviația comercială.

Valoarea acestor convenții este în prezent insignifiantă, deoarece ele au fost înlocuite, după cel de-al doilea Război Mondial, cu alte instrumente juridice.

Principala Convenție interbelică este cea adoptată de Conferința de la Vvrșovia din 1929, la care au aderat 113 state. România a aderat la această Convenție prin Legea nr. 1213, din 4 aprilie 1931.

Această Convenție, cu modificările aduse prin Protocolul de la Haga din 1955, reglementează în principal documentul de transport aerian, transporturile combinate și răspunderea civilă contractuală a transportatorului pentru pagubele suferite de călători, bagajele și mărfurile transportate.⁴

La Protocolul de la Haga au aderat 95 de state, România ratificându-l prin Decretul 356 din 5 august 1938.

Anterior, în anul 1933, în cadrul celei de-a treia Conferințe de la Roma, s-a reglementat răspunderea delictuală a cărașului aerian față de terții de la sol, ca urmare a Protocolului final al Conferinței de la Vvrșovia.

Deși existente și intrate în vigoare, Convenția de la Paris din 1919 și cea de la Vvrșovia din 1929 au avut, totuși, un număr mic de reglementări, ceea ce a dus la adoptarea Convenției privind aviația internațională de la Chicago, în cadrul Conferinței din decembrie 1944.

În același context a fost hotărâtă încetarea activității Comisiei Internaționale de Navigație Aeriană (C.I.N.A.), care a fost înlocuită cu Organizația Aviației Civile Internaționale (O.A.C.I.).

⁴ Dr. Constantin Preda - Dreptul transporturilor, curs, Universitatea Europeană Drăgan, Brașov, Editura Dacia Europa Nova Lugoj, 2000.

Tot cu acest prilej au fost încheiate și: Acordul privind tranzitul serviciilor aeriene internaționale și Acordul referitor la tranzitul internațional.

Convenția de la Chicago, a fost deschisă spre semnare la 7 decembrie 1944 și a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947.⁵

Ea a pus bazele unui cadru instituțional și a constituit o bază juridică de reglementare a relațiilor interstatale în domeniul aviației civile internaționale.⁶

Acest cadru instituțional a rămas în vigoare, cu unele modificări, până în prezent. Cu toate acestea, datorită tendințelor divergente. Conferința de la Chicago a reușit să creeze o instituție juridică nouă, referitoare la exercitarea drepturilor de trafic de către aeronavele care sunt angajate în servicii aeriene internaționale regulate.⁷

Convenția și Acordurile de la Chicago, cuprind prevederi referitoare atât la dreptul de tranzit, cât și la dreptul de trafic, reglementând cele cinci libertăți ale aerului, și anume:

- a) dreptul de a traversa teritoriul fără a ateriza;
- b) dreptul de a ateriza pentru rațiuni necomerciale;
- c) dreptul de a debarca pasageri, corespondență și mărfuri, îmbarcate pe teritoriul statului a cărui naționalitate o are aeronava;
- d) dreptul de a îmbarca pasageri, corespondență și mărfuri, cu destinația spre teritoriul statului a cărui naționalitate o are aeronava;
- e) dreptul de a îmbarca pasageri, corespondență și mărfuri, cu destinația spre teritoriul oricărui alt stat contractant și dreptul de a debarca pasageri, corespondență și mărfuri provenind din teritoriul oricărui alt stat contractant.

Prezența a numeroase state în O.A.C.I., la alte tratate, ca și încheierea a o serie de tratate bilaterale aeriene, fac ca dezvoltarea regulilor juridice în domeniul dreptului internațional aerian să aibă loc în condițiile unei participări active din partea multor state.

Convenția de la Guadalajara din 1961 este următoarea, din punct de vedere cronologic. Această Convenție o completează pe cea de la Varșovia în ceea ce privește transportul aerian internațional efectuat de o persoană, alta decât căraușul contractual.

Următoarele protocoale au fost adoptate în deceniul șapte: Protocolul de la Guatemala City din 1971, referitor la limitele răspunderii, precum și un

⁵ Textul, cu amendamentele aduse în 1947, 1954 și 1965, este publicat în Culegerea de documente "ONU și instituțiile sale specializate", Editura Politică, București, p. 232-277.

⁶ România a aderat la această Convenție în anul 1965, retificând-o prin Decretul 194/24.IV.1965, devenind și membră a O.A.C.I.

⁷ A se vedea, pentru mai multe detalii, Dumitra POPESCU - op. cit. p. 13.

număr de 4 protocoale, adoptate în anul 1975 la Montreal, pentru introducerea unei noi unități monetare și unele probleme referitoare la transportul de mărfuri.⁸

6. Suveranitatea de stat asupra spațiului aerian

6.1 Evoluția principiului suveranității asupra spațiului aerian în dreptul internațional

Aplicarea principiului suveranității asupra spațiului aerian a necesitat parcurgerea câtorva etape, constituind un proces evolutiv.

Prima fază a acestui proces este aceea de până în jurul anului 1919, fiind caracterizată de discuții academice privind regimul juridic al spațiului aerian de deasupra teritoriului de stat.

Suveranitatea asupra spațiului aerian a căpătat o însemnătate practică doar spre sfârșitul secolului al XIX-lea și la începutul secolului XX, o dată cu apariția și dezvoltarea navigației aeriene. Aceasta este perioada în care s-au purtat discuții și s-au configurat diverse concepții legate de problema dacă spațiul aerian este liber pentru toate statele, fără nici un fel de restricții, sau statele au suveranitate asupra spațiului lor aerian, iar acesta este supus unui drept de trecere inofensivă pentru toate aeronavele străine.

Enunțul potrivit căruia statul este suveran asupra spațiului său aerian a fost evidențiat, între altele, în cursul lucrărilor Conferinței de la Paris din anul 1910 - care însă nu a reușit să adopte o convenție - , ale Congresului de la Verona din același an, precum și în acte unilaterale ale unor state și în acorduri bilaterale aeriene încheiate în acea perioadă.

Afirmarea deschisă a suveranității statului asupra spațiului aerian a fost făcută pentru întâia dată în declarațiile de neutralitate emise de către unele state în timpul Primului Război Mondial.

A doua fază în dezvoltarea principiului suveranității asupra spațiului aerian a început în 1919, fiind marcată prin evidențierea generală, pe plan internațional, a acestui principiu.

Convenția de la Paris din 1919, Convenția de la Havana din 1928 și cea de la Chicago din 1944, sunt acele acte normative în care acest principiu a fost consacrat, respectiv reafirmat.

⁸ Dumitra POPESCU - "Evoluția cărașului în transportul aerian internațional" în Revista Română de Drept, nr. 2/1986, p. 3 și urm.

Prevederile Convenției de la Chicago, prin care se recunoaște suveranitatea de stat asupra spațiului aerian, se aplică tuturor statelor, indiferent dacă ele sunt sau nu părți la Convenție. Așadar, puterea juridică a acestor reglementări se extinde nu numai la sfera părților contractante.

Aceasta dovedește, pe de o parte, că principiul suveranității asupra spațiului de deasupra teritoriului național a dobândit o acceptare largă, iar pe de altă parte, că el s-a dezvoltat și consacrat ca o regulă de drept de natură cutumiară. Acest fapt s-a manifestat atât în diferite instrumente juridice multilaterale și bilaterale, cât și în legislațiile naționale.

Recunoașterea că spațiul aerian constituie parte integrantă a teritoriului de stat a devenit o regulă bine stabilită în dreptul internațional și este în prezent confirmată și de legislațiile naționale.

Motivele care au dus la acceptarea în mod unanim a principiului suveranității asupra spațiului aerian de deasupra teritoriului național au avut natură economică, politică, militară și de securitate.

Conturarea și delimitarea acceptării acestui principiu au fost accelerate și de evoluția rapidă a aviației.

Suveranitatea completă și exclusivă a statului asupra spațiului său aerian se bazează pe faptul că spațiul aerian constituie o parte integrantă a teritoriului de stat, în limitele căruia acesta își exercită puterea supremă.⁹

În procesul afirmării suveranității asupra spațiului aerian, statele au promulgat legi în scopul de a-și favoriza interesele împotriva aeronavelor străine care violează spațiul lor aerian și de a legaliza activitatea de zbor în planul dreptului intern. În același timp, se procedează și la încheierea de tratate și acorduri pentru reglementarea acestei activități pe plan internațional.

Suveranitatea asupra spațiului aerian, ca de altfel asupra întregului teritoriu, este cunoscută ca suveranitate teritorială. Aceasta este parte integrantă a suveranității de stat în general.

Carta ONU, unul din cele mai importante documente internaționale, proclamă ca un principiu fundamental al organizației, în art. 1, alin. 4, obligația tuturor statelor membre de a respecta integritatea teritorială a fiecărui stat.

Mijloacele definite prin care fiecare stat exercită suveranitatea în limitele sale teritoriale, pot fi diferite, în funcție de anumite situații și interese concrete, speciale ale statului, dar natura suveranității rămâne aceeași.

Fiecare stat, în virtutea suveranității sale asupra spațiului aerian - ca parte integrantă a teritoriului său - este singurul în măsură de a edicta

⁹ Dumitra POPESCU - Op. cit., p. 21.

reglementări juridice, de a exercita jurisdicția și controlul său asupra activităților de zbor sau de altă natură, care s-ar putea petrece în spațiul său aerian.

6.2 Suveranitatea asupra spațiului aerian

Singura autoritate care exercită, prin organele sale, atât activitățile generale, cât și cele specifice, în limitele spațiului său aerian, este statul. Rațiunea acestei afirmații constă în suveranitatea completă și exclusivă pe care o are fiecare stat asupra spațiului său aerian.

Tocmai de aceea, statul are dreptul de a elabora și promova reglementări necesare pentru utilizarea în cele mai bune condiții a spațiului său aerian și de a stabili regimul de zbor în mediul respectiv.

Trebuie subliniat faptul că reglementările referitoare la spațiul aerian nu privesc numai aviația civilă, ci și comunicațiile în general, prevenirea poluării aerului, luarea de măsuri sanitare, etc.

Ideea care se desprinde este aceea potrivit căreia din suveranitatea de stat asupra spațiului aerian decurg drepturile fiecărui stat de a institui regimul traficului aerian în spațiul de deasupra teritoriului său.

În virtutea suveranității asupra spațiului aerian, statul îndeplinește prin organele sale, o serie de activități necesare pentru organizarea și coordonarea diverselor probleme legate de utilizarea acestui mediu și de apărare a intereselor politice, economice, militare și de securitate ale statului.

putem concluziona, afirmând că regimul juridic al spațiului aerian s-a format și este bazat pe principiul suveranității statului asupra acestui mediu.

7. Dreptul aerian român

7.1. Evoluția dreptului aerian român

Structurarea oficială a aeronauticii românești a început cu Legea aeronauticii din 1913. Această lege a stabilit, de fapt, statutul personalului navigant - acesta era definit, i se fixau anumite prime de zbor și i se acordau indemnizații în caz de accidente.

Prima normă juridică ratificată de țara noastră a fost Convențiunea Internațională asupra navigației aeriene din 13.10.1919, cu anexele sale, care a fost publicată în Monitorul Oficial, nr. 174/1924.

Legea din 1932, prevedea înființarea Subsecretariatului de Stat al Aerului. Aceasta era un organ autonom, având menirea de a coordona întreaga activitate aeronautică - militară și civilă - a României.

Subsecretariatul și-a desfășurat activitatea până în anul 1936, pe lângă Ministerul Apărării Naționale, fiind ulterior nucleul vastei organizații ce a fost creată prin Decretul - Lege nr. 235/1936, de înființarea Ministerului Aerului și al Marinei, care a înlocuit fostul Subsecretariat al Aerului.

Principiile Decretului-Lege din 1936, se referă la regulile de circulație a aeronavelor deasupra teritoriului român, astfel:

- obligația de a păstra o limită inferioară ca altitudine deasupra solului, care să nu tulbure proprietatea prin acțiunea zborului;
- interdicția de a zbura în anumite zone ale teritoriului, indicate prin jurnalele Consiliului de Miniștri;
- zborul deasupra aglomerațiilor de clădiri sau de persoane se va face la o astfel de altitudine, încât să fie posibilă o aterizare în afara "aglomerațiilor" sau pe un aerodrom public. Aceste altitudini vor fi fixate de Ministerul Aviației și al Marinei.

7.2. Organizarea activității

Etapele principale prin care a trecut, sub imperiul celor două legi, din 1913 și 1932, organizarea administrativă a aeronauticii, pot fi redată în următoarele linii:¹⁰

- după Primul Război Mondial, aviația a fost organizată într-un inspectorat al Aeronauticii Militare și cu o Direcție a Aviației care avea trei servicii, patru grupuri și un centru de instrucție;
- în 1920, se înființează, pe lângă Ministerul Comunicațiilor, Direcția Aviației Civile, care, în 1924 trece din nou sub controlul aviației militare;
- în 1925, unitățile aviației se centralizează într-o Divizie aeriană;
- în 1932, se organizează Subsecretariatul de Stat al Aerului.

Deși progresele tehnice realizate în domeniul aviației au făcut din avion un mijloc de transport foarte răspândit în epoca noastră, nu s-a desăvârșit încă formarea unui drept aerian.

¹⁰ Dr. Constantin PREDA - Dreptul transporturilor: Curs Universitatea Europeană Drăgan, Facultatea de Drept, 1997.

Există, cu toate acestea, un sistem juridic compus din Hotărârile luate de Convenția Internațională pe baza Conferinței Păcii de la Paris, din 3.X.1919, care reglementează sistemul juridic al navigației comerciale aeriene între statele participante și a celor ce au aderat ulterior, din care face parte și România.

7.3. Reglementări

Desfășurarea ascendentă a tehnicii aeronauticii și a reglementării unui drept aerian internațional, a impus elaborarea unei legislații interne pentru fiecare stat, în țara noastră fiind adoptat Codul Aerian în 1953.¹¹

Articolul 1 al Convenției de la Haga, din 1955¹², situează că "este transport internațional orice transport care are ca punct de plecare și punct de destinație aeroporturi situate pe teritoriul a două înalte Părți Contractante, dacă aeronava face o escală pe teritoriul unui alt stat, chiar dacă acest stat nu este o înaltă Parte Contractantă".

Transportul fără o asemenea escală între două aeroporturi aflate pe teritoriul unei singure părți contractante, este considerat transport intern.

Codul Aerian român, în articolul 10, alineatul 1, precizează că dispozițiile legilor române se aplică și aeronavelor civile, neînmatriculate în România, precum și călătorilor și echipajelor aflați la bordul lor, în timpul cât aceste aeronave zboară în spațiul aerian al țării, cu derogările stabilite prin acordurile și convențiile aeriene internaționale, care au deci, caracterul de transport internațional.

Alin. 2 al aceluiași articol, din Codul Aerian, prevede faptul că actele și faptele juridice petrecute la bordul aeronavelor civile, înmatriculate în România, precum și regimul juridic al încărcăturii aflate la bord, în timpul unui zbor internațional, dincolo de granițele țării, sunt supuse normelor Codului din 1953.

Referitor la înființarea liniilor aeriene internaționale - și anume dreptul de survol - acesta este strâns legat de suveranitatea statului care deține spațiul atmosferic. Datorită acestui aspect, este o problemă care privește mai mult politica generală a statului și nu politica internă, economică în special.

Contractului de transport i se aplică, în transporturile aeriene, dispozițiile prevăzute de Codul Ccomercial și Regulamentele interioare ale societăților de navigație aeriană, stipulate pe documentele de transport.

¹¹ Codul Aerian al României a fost aprobat prin Decretul 516/1953, publicat în B. Of. nr. 56 din 30.XII.1953 și modificat prin decretele 204/1956, 212/1959, 342/1970 și 60/1975.

¹² Convenția a fost ratificată prin D. 353/1958, publ. în B. Of. nr. 33/1958.

Opinia predominantă în doctrina de specialitate¹³ este aceea că normele de drept aerian intern sunt aplicabile zborurilor interioare, iar cele cuprinse în convențiile internaționale sunt aplicabile zborurilor cu caracter internațional. Cu toate acestea, conform regulilor generale de interpretare, în cazul unui vid în legislația internă, se poate căuta un argument pentru soluționarea unui litigiu în regulile cuprinse în convențiile internaționale sau în lipsa oricărei dispoziții de drept aerian, se poate recurge la dispozițiile de drept maritim sau chiar la principiile generale de drept civil, în măsura în care este analogic.

CAPITOLUL II

CONTRACTUL DE TRANSPORT AERIAN INTERN DE MĂRFURI

1. Noțiunea și trăsăturile contractului de transport aerian intern de mărfuri

Ca unic mijloc de transport în transportul aerian, aeronava poate fi folosită în scopuri diferite: științifice, sportive, dar în sfera preocupărilor

¹³ A se vedea pentru detalii:

P. PĂTRĂȘCANU - Curs asupra dreptului transporturilor, 1972, p. 262-26.

Gh. FILIP - Dreptul transporturilor, Casa de Editură și Presă "Șansa" S.R.L., București, 1996, p.180-181.

noastre, am analizat numai transporturile aeriene regulate de călători, bagaje sau mărfuri, efectuate contra unei remunerații și asimilate celor terestre sau maritime.

Pentru realizarea acestora, se încheie un contract de transport¹⁴, între cărăuș și călător sau expeditorul mărfii. Acest contract are trăsăturile unui contract de adeziune, deoarece condițiilor stabilite anterior de cărăuș trebuie să li se supună cel ce dorește să folosească aeronava.

În dreptul nostru intern, potrivit art. 84, alin. 1, contractul de transport aerian se consideră încheiat în momentul în care societatea de transport elierează documentele de transport, călătorului sau expeditorului mărfii, forma scrisă fiind cerută "ad solemnitatem".

Articolele 3-5 din Convenția de la Varșovia, modificată la Haga în 1955, prevăd obligația pentru cărăuș de a emite un document constatator al contractului de transport, călătorului, pentru el și pentru bagajle lui, sau expeditorului, pentru încărcătura predată.

Același texte precizează că acest document este cerut numai "ad probationem". Adică, el face dovada numai până la proba contrară, de încheierea și condițiile contractului de transport.

Art. 11, alin. 1, din aceeași Convenție prevede, referitor la transportul de mărfuri, că "scrisoarea de transport aerian face credința până la proba contrară, cu privire la încheierea contractului, primirea mărfii sau condițiile transportului".

În cazul în care documentul de transport - adică, biletul de călătorie, buletinul de predare a bagajului sau a scrisorii de transport - se pierde, nu este completat regulamentar sau lipsește, acest luncu nu afectează nici existența, nici validitatea contractului de transport, acesta rămânând supus regulilor Convenției de la Varșovia.

Dacă, totuși, îmbarcarea pasagerului, luarea în pază a bagajelor sau încărcarea mărfurilor la bordul aeronavei s-au făcut consimțământul cărăsușului, dar fără eliberarea documentului de călătorie sau fără ca acesta să cuprindă mențiunea de limitare a răspunderii cărăsușului în caz de moarte sau leziune corporală a călătorului ori de pierdere sau avarie a bagajelor sau a mărfurilor, cărăsușul nu va avea dreptul să se prevaleze de dispozițiile de limitare a răspunderii lui, cuprinse în art. 22 al Convenției de la Varșovia, modificată la Haga în anul 1955.

Analizând cele de mai sus, putem afirma că, în timp ce în dreptul aerian intern, contractul de transport nu poate lua naștere decât prin înmânarea documentului de transport către călător sau expeditorul mărfii; în dreptul aerian internațional, acest contract este pur consensual.

¹⁴ A se vedea art. 413, Codul Comercial român și anexa 1.

Putem defini caracterul de transport aerian de mărfuri, ca fiind aceea convenție prin care una din părți - transportatorul aerian- se obligă să transporte mărfurile pe calea aerului, să le păzească și să le predea la destinație, în schimbul unei taxe de transport, plătită de cealaltă parte, respectiv expeditorul mărfii¹⁵.

Sunt considerate transporturi aeriene interne cele efectuate în limitele geografice teritoriale ale statului nostru, fără escală pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat străin.

Actul normativ care regelementează transporturile aeriene interne este Codul Aerian al României, din 1953. Astfel, potrivit art. 84 din acest cod, transporturile aeriene de mărfuri, bagaje și expediții poștale - într-un cuvânt, încărcătură - se pot efectua numai pe bază de contract, prin curse regulate, prevăzute în programările afișate la agențiile de voiaj și aeroporturi, dar și prin curse ocazionale, special comandate.

În concluzie, ca toate celelalte contracte de transport de mărfuri și contractul de transport aerian intern, are caracter real, deoarece presupune predare efectivă a mărfii la transport, pentru a fi încheiat valabil. Are, de asemenea, caracterul unui contract de adeziune, deoarece ambele părți trebuie să se conformeze unor condiții stabilite anterior, libertatea părților fiind limitată la a adera sau nu la clauzele contractului. Părțile nu pot schimba aceste condiții prin voința lor.

2. Încheierea contractului de transport aerian intern de mărfuri

Contractul de transport aerian intern de mărfuri se poate încheia¹⁶ numai pe baza prezentării de către expeditor a mărfii ce urmează a fi transportată, prin plata taxei de transport și prin eliberarea de către transportator a scrisorii de transport aerian.

Așa cum prevede alin. 1 al art. 84 din Codul Aerian al României, în dreptul nostru, contractul de transport aerian intern de mărfuri se consideră încheiat în momentul în care, transportatorul eliberează expeditorului încărcăturii, documentul de transport.

¹⁵ Gg. FILIP - Dreptul transporturilor, Casa de Editură și Presă "Șansa" S.R.L., București, 1966, p. 181.
Constantin PREDA - Dreptul transporturilor, curs, Facultatea de Drept, Brașov, 1977; 2000.

¹⁶ P.I. DEMETRESCU - Contractul de transport, Editura Didactică și Pedagogică, București, 1962, p.182-185.

Trebuie precizat că forma scrisă a acestui contract este cerută "ad somenitatem".

Convenția de la Varșovia, modificată la Haga în 1955, prevede obligația transportatorului aerian de a elibera un document constatator al contractului de transport, expeditorului, pentru încărcătura predată. Din reglementările articolelor 3-5, din Convenție, rezultă că documentul de transport este cerut "ad probationem", aceasta deoarece, potrivit art. 11, alin. 1, din aceeași convenție, "scrisoarea de transport aerian face credință până la proba contrară, cu privire la încheierea contractului, primirea mărfurilor sau condițiilor de transport"¹⁷.

Scrisoarea e transport aerian de mărfuri în trafic aerian, a expeditorului și a destinatarului

- datele de identificare a transportului aerian, a expeditorului și a destinatarului;

- aeroportul de decolare și cel de destinație;

- felul și cantitatea încărcăturii;

- modul de ambalare;

- volumul și numărul cotelor;

- valoarea rambursului;

- locul și data emiterii documentului.

Dpuă cum am subliniat mai sus, scrisoarea de transport aerian face dovada încheierii contractului și a conținutului acestuia. Tot în baza scrisorii de transport, expeditorul poate exercita dreptul de modificare a contractului și de valorificare a oricărei pretenții împotriva transportatorului.

Cu toate că scrisoarea de transport este singurul înscris care atribuie expeditorului dreptul de dispoziție asupra mărfurilor, din modul în care este reglementată nu rezultă că ea ar constitui un titlu reprezentativ al mărfurilor.

Transporturile aeriene de mărfuri, ca și cele de călători și bagaje, pot avea forma unui transport cu aeronavele de linie, fiind cuprinse în mersul afișat la fiecare aeroport sau agenție de voiaj - în ceea ce privește cursele regulate și cele suplimentare - sau forma unui transport pe baza unui contract de nălosire, prin punerea la dispoziția expeditorului sau a călătorilor a capacității de transport a întregii aeronave sau a unei părți din ea.

În România, transportatorul aerian este reprezentat de companiile TAROM, LAR, ROMAVIA. Oricare din aceste companii, în calitate de parte a contractului de transport aerian, se poate obliga să transporte o încărcătură la destinație numai pe calea aerului sau pentru o parte din parcurs, să folosească și un alt mijloc de transport - auto sau feroviar - în această situație fiind vorba de un transport mixt sau combinat.

¹⁷ P.I. DEMETRESCU- Op. cit., p. 269-270.

Transportul aerian are dreptul de a nu accepta primirea unei încărcături la transport, la solicitarea unui client, în următoarele cazuri¹⁸:

- atunci când transportul este anulat sau suspendat, prin dispoziția organelor de stat competente, datorită unor condiții tehnice sau meteorologice deosebite;
- atunci când transportul este interzis printr-o dispoziție a organului de stat competent, pe motivul pericolului pentru securitatea zborului sau a încărcăturii (exemple: arme, muniții, materiale inflamabile etc.);
- atunci când transportul nu poate avea loc din lipsă de aeronave sau deși acestea există, ele nu corespund caracteristicilor mărfii care ar urma să fie transportată sau încărcătura a fost completată potrivit certificatului de navigabilitate.

Mărfurile trebuie să îndeplinească anumite condiții, pentru a fi acceptate la transportul pe cale aerului. Aceste condiții sunt următoarele:

- mărfurile să fie admise la transport prin dispozițiile legale;
- mărfurile și ambalarea lor să nu prezinte un pericol pentru aeronavă, călători sau alte bunuri;
- să fie cântărite și însoțite de documentele necesare;
- ambalajul să corespundă transportului aerian și să asigure integritatea încărcăturii;
- fiecare colet să aibă o etichetă care să indice adresa expeditorului și a destinatarului;
- mărfurile să fie predate în timpul programului de lucru sau la orele indicate de transportator¹⁹.

Prima din aceste condiții prevede necesitatea admiterii mărfurilor la transport prin dispoziții legale. Deducem de aici, că unele mărfuri nu pot fi admise la transportul aerian, iar potrivit prevederilor art. 88 din Codul Aerian, unele obiecte sunt admise condiționat la transport. De exemplu, aparatele fotografice, cinematografice, armele etc., pot fi admise numai dacă sunt ambalate și predate ca expediții de colete.

Alte clauze din contractul de transport aerian intern de mărfuri se pot referi la încărcarea și descărcarea mărfurilor în și din aeronavă, care se vor efectua de către transportator, în cazurile în care este vorba despre transporturi masive, cu folosirea întregii nave, a cărei capacitate de transport poate ajunge până la 115 tone.

Operațiunile de încărcare se execută de expeditor, iar cele de descărcare de către destinatar, sub supravegherea transportatorului.

¹⁸ Gh. FILIP - Op. cit. p.183.

¹⁹ C. ALEXA R. PENCEA - Transporturi, expediții, asigurări, Editura Didactică și Pedagogică, București, 1980, p.132.

3. Executarea contractului de transport aerian intern de mărfuri

Una din obligațiile transportatorului aerian este de a transporta încărcătura la destinație în bune condiții și în termenul stabilit.

Pentru executarea acestei obligații, transportatorul va efectua transporturile de mărfuri în ordinea primirii lor. Se pot face și unele derogări de la această ordine, în sensul că se pot acorda priorități transporturilor care au caracter excepțional, în funcție de necesități sau de natura specifică a încărcăturii.

Privitor la termenul de executare a contractului aerian de mărfuri, art. 87, alin. 2, din Codul Aerian, prevede că acesta - termenul de executare - începe să curgă din momentul primirii încărcăturii la transport și înregistrării ei, iar momentul final este: cel al eliberării mărfii de către destinatar - în transporturile interne; în momentul predării expedițiilor poștale la organele poștale, iar în transporturile internaționale, în momentul predării încărcăturii organelor vamale.

O altă prevedere legală²⁰, statuează că expeditorul își menține dreptul de dispoziție asupra mărfii până la predarea încărcăturii către destinatar.

Partea care predă marfa are dreptul de a dispune asupra mărfurilor cu condiția îndeplinirii tuturor obligațiilor care i-au revenit din contract, având următoarele posibilități:

- să retragă mărfurile la aeroportul de pe care sau la cel de destinație;
- să le oprească la oricare aeroport intermediar de escală;
- să dispună eliberarea lor altei persoane decât destinatarului precizat inițial.

Dacă se dorește exercitarea uneia din aceste modificări, predătorul trebuie:

- să dea dispoziție asupra întregii expediții de mărfuri;
- să prezinte copia scrisorii de transport aerian;
- să dea dispoziție în scris și, în același timp, prin aceasta să nu cauzeze daune transportului sau altor predători²¹.

Dreptul de dispoziție al predătorului încetează din momentul în care destinatarul a intrat în posesia scrisorii de transport aerian.

Taxa de transport îi va fi restituită expeditorului de către transportator, în cazurile anulării sau suspendării zborului.

Tarifele pentru transportul de mărfuri sunt stabilite per kilogram și reprezintă 0,8% din tariful pentru transportul de călători pe aceeași distanță.

²⁰ Articolul 9, alineatul 2, Codul Aerian al României.

²¹ C. ALEXA, R. PENCEA, Op. Cit., p. 134.

Aceste tarife pentru transportul de mărfuri nu variază, indiferent că s e transportă cu avioane marfare sau cu avionul de pasageri.

În cazul schimbării tarifelor sau a modalității de calcul al acestora, se aplică taxele în vigoare la data acceptării scrisorii de transport aerian.

Plata se va face anticipat, pentru transport și pentru serviciile oferite transportului. Deși plata anticipată constituie regula, transportul executându-se numai pe baza acesteia, în mod excepțional, transportatorul poate accepta ca plata taxei să se facă la destinație, cu condiția ca predătorul să garanteze plata către destinatar.

Înteruperea zborului, din orice motiv, are drept consecință obligația ce-i revine transportatorului de a continua transportul cu cel mai rapid mijloc de transport. În cazul în care expeditorul refuză aceasta, i se va restitui partea din taxa corespunzătoare porțiunii de cale neparcursă, cu excepția primei de asigurare.

O altă prevedere legală²², consacră o limitare a dreptului predătorului la restituirea diferenței de taxă de transport corespunzătoare porțiunii de traseu neefectuată. Această limitare operează în cazul coborârii mărfii la o escală anterioară aeroportului de destinație, la cererea expeditorului sau ca urmare a descoperirii unor încălcări ale regulilor de transport.

Transportatorul aerian este îndreptățit să ceară rezilierea contractului pentru orice încălcare a obligațiilor contractuale sau a prevederilor legale referitoare la transportul aerian. Potrivit art. 90, Codul Aerian, rezilierea se va face fără restituirea taxei de transport, iar dacă prin aceasta transportatorul a suferit și un prejudiciu, el poate revendica acoperirea daunelor suferite (ar fi, de exemplu, situația în care încărcătura a provocat stricăciuni aeronavei, instalațiilor sau celorlalte mărfuri).

Pentru rezilierea cerințelor sale, transportatorul aerian are un drept de retenție asupra mărfurilor. Acest drept durează până la predarea mărfurilor către destinatar și conferă în plus, transportatorului un privilegiu asupra prețului obținut din eventuala vânzare a acestora.

Avizarea mărfurilor se va face de către transportator, care are obligația de a le elibera numai destinatarului precizat în scrisoarea de transport aerian și pe baza semnăturii acestuia pe domeniul respectiv.

În cazul în care nu se face o mențiune specială pe scrisoarea de transport aerian, la primirea de către destinatar a mărfurilor va opera prezumția până la proba contrară, că mărfurile primite corespund cantitativ datelor prevăzute în contractul de transport.

Dacă destinatarul refuză primirea mărfurilor sau nu se prezintă în termen de 3 zile de la încunoaștințarea despre sosirea mărfurilor sau nu este

²² Este vorba de articolul 92, Codul Aerian.

găsit la adresa indicată, în termen de 5 zile, transportatorul este obligat să-l anunțe de urgență pe expeditor. Acesta din urmă este obligat la rândul său să dispună asupra mărfurilor, suportând toate consecințele care decurg din această situație, în aceste cazuri, predătorul trebuie să dispună asupra mărfii în termen de 15 zile de la înștiințare, orice depășire fiind considerată a fi o abandonare a încărcăturii de către destinatar, respectiv expeditor. Ca urmare, transportatorul poate dispune valorificarea mărfii potrivit dispozițiilor legale.

Destinatarul este obligat să ridice mărfurile persiabile în termen de 6 ore de la avizarea sosirii lor.

4. Răspunderea transportatorului aerian

Articolul 98 din Codul Aerian al României, prevede faptul că transportatorul răspunde pentru daunele produse încărcăturii pe toată durata transportului. Ca și în cazul celorlalți cărauși, răspunderea transportatorului poate interveni și pentru pierderea totală sau parțială ori pentru avaria mărfurilor și bagajelor.

În oricare din situațiile arătate, despăgubirile datorate de transportatorul aerian se calculează după cum urmează:

- pentru mărfurile pierdute (total sau parțial), a căror valoare a fost declarată la predare, cuantumul despăgubirii reprezintă acea valoare, fără a depăși însă valoarea reală a mărfii;

- în cazul pierderii mărfurilor a căror valoare nu a fost declarată la predare, despăgubirea datorată este corespunzătoare valorii reale a mărfurilor, potrivit prețului curent în momentul pierderii;

- pentru predarea bagajelor fără valoare declarată, despăgubirea se stabilește în limitele fixate prin instrucțiunile aplicabile în acest caz;

- în caz de avarie a mărfii, despăgubirea este egală cu valoarea deprecierei mărfii, avându-se în vedere prețul curent în momentul producerii ei²³.

Trebuie precizat că, dacă pierderea mărfii este necunoscută de transportator sau dacă marfa nu a sosit nici după scurgerea unui termen de 7 zile de la data când ar fi trebuit să sosească, destinatarul are posibilitatea de a-și valorifica față de cărauș drepturile ce rezultă din contractul de transport încheiat.

Transportatorul aerian răspunde și pentru depășirea termenului de executare a contractului de transport, putând fi absolvit de răspundere doar

²³ Gheorghe FILIP - Op. cit., p. 107.

dacă întârzierea se datorează unor interese de stat, forței majore sau unor motive privind securitatea zborului²⁴.

Caracterul imperativ al normelor care reglementează răspunderea în contractul de transport aerian determină nulitatea oricărei derogări de la prevederile lor, realizată chiar prin înțelegerea părților. Această regulă este statuată de art. 102 din Codul Aerian.

Exonerarea de răspundere a transportatorului operează numai în cazul în care acesta face dovada existenței uneia din următoarele cauze:

- culpa predătorului sau a destinatarului. Spre exemplu, este cazul în care expeditorul a predat la transport mărfuri interzise, dar destinatarul, deși avizat de sosirea mărfii, nu se prezintă pentru a le ridica în termenele stabilite (adică de 6 ore pentru mărfurile perisabile și de 5 zile în cazul celorlalte mărfuri).

- existența forței majore, produsă în afara zborului (de exemplu, calamitățile naturale). Trebuie precizat faptul că producerea forței majore în timpul zborului nu îl absolvă de răspundere pe căraș.

- însușirile lucrului transportat care au provocat spargerea, alterarea, etc.

- scăderea greutateii mărfurilor, dar în limitele toleranțelor stabilite conform art. 99 din Codul Aerian.

- lipsa, insuficiența sau defectuoșitatea ambalajului, în cazurile în care ambalarea mărfurilor era obligatorie²⁵.

Art. 98, alin. 3 din Codul Aerian, îl exonerează pe căraș de răspunderea pentru bagajele de mână neînregistrate, aflate în paza călătorului.

Pentru a opera răspunderea cărașului, este necesară întocmirea unei reclamații administrative pentru despăgubiri. Aceasta trebuie să fie însoțită de scrisoarea de transport aerian și se adresează transportatorului în termen de 6 luni, iar cele izvorâte din transporturi mixte, în termen de un an. Aceste termene operează și în cazul în care transportatorul aerian apare ca reclamant îndreptându-se împotriva expeditorului²⁶.

Termenele încep să curgă din ziua eliberării mărfii, în cazul pierderii parțiale sau al avariei, constatate pe baza unui proces verbal, iar în cazul pierderii totale, din momentul în care cărașul recunoaște pierderea sau din ziua când mărfurile trebuiau eliberate.

²⁴ A se vedea articolul 101, Codul Aerian al României.

²⁵ P.I. DEMETRESCU - Op. cit., p. 186.

²⁶ Ibidem - p. 187.

O altă obligație a transportatorului, este aceea de a soluționa și face cunoscut răspunsul la reclamația primită în termen de 30 de zile, iar în cazul transporturilor mixte, în termen de 60 de zile.

Răspunsul pe care reclamantul îl primește, poate să respingă reclamația ori să o soluționeze necorespunzător sau parțial, cazuri în care reclamantul are dreptul să se adreseze instanței judecătorești competente, în termen de două luni de la primirea răspunsului sau din ziua când trebuia primit răspunsul.

Dispozițiile de drept comun în materie sunt sintetizate în principiul răspunderii civile pentru faptele ilicite cauzatoare de prejudicii, principiu reglementat în articolele 998-1003 ale Codului Civil român²⁷.

CAPITOLUL III

TRANSPORTURILE AERIENE INTERNE DE CĂLĂTORI ȘI BAGAJE

1. Noțiunea și încheierea contractului de transport aerian intern de călători și bagaje

Articolul 80, litera a) din Codul Aerian, prevede faptul că transporturile aeriene interne de călători și bagaje se realizează prin cursele regulate suplimentare sau ocazionale (speciale) de trafic aerian public.

O altă regulă, valabilă indiferent de tipul cursei, este aceea că întotdeauna transportul de călători pe calea aerului se execută doar pe bază de contract încheiat între transportatorul aerian și călător.

²⁷ A se vedea Anexa III.

Putem defini contractul de transport aerian intern de călători și bagaje ca fiind acea convenție prin care o parte denumită transportator sau căraș, se obligă să trasporte un anumit călător sau un grup de călători, constituind cealaltă parte pe calea aerului, de la aeroportul de decolare la cel de destinație, obligația călătorului fiind aceea de a plăti taxa de transport corespunzătoare, stabilită în conformitate cu dispozițiile legale.

Deși este vorba de un contract de transport aerian, există posibilitatea privită cu titlu de excepție, ca transportatorul să se angajeze să efectueze transportul călătorului și cu un alt mijloc de transport, pentru o parte din parcurs.

În acest caz, dispozițiile Codului Aerian sunt aplicabile numai pentru porțiunea de transport efectuat pe calea aerului, în timp ce pentru restul traseului urmează a se aplica dispozițiile specifice mijlocului de transport folosit (respectiv, pentru transportul pe cale ferată se vor aplica dispozițiile Rregulamentului de transport pe cale ferată din 1997 și ale Legii 129/1996; pentru transportul naval - Decretul 443/1972, privind navigația civilă; pentru transportul rutier, se va aplica Tarifal unic pentru transporturile auto; toate aceste acte normative urmând a fi coroborate cu prevederile Codului Civil, ale Codului Comercial și ale altor legi speciale sau convenții specifice fiecărui domeniu în parte).

Contractul de transport aerian intern de călători, se încheie prin oferta făcută de călător în acest sens și acceptarea acesteia de către transportator, momentul încheierii fiind cel al plății taxei și al eliberării documentului de transport²⁸.

Momentul începerii călătoriei este acela al urcării călătorului în mijlocul de transport pus la dispoziție de cărașul aerian pentru a ajunge la aeroport sau momentul urcării în aeronavă. Momentul final al executării contractului este considerat a fi cel al terminării călătoriei prin ajungerea la destinație, când călătorul părăsește aeroportul sau mijlocul de transport care i-a fost pus la dispoziție pentru a ajunge în localitatea aeroportului de destinație.

Transportatorul aerian are obligația de a încheia contractul de transport cu orice ofertant care îndeplinește și respectă condițiile și dispozițiile normative în materie și care achită taxa legal stabilită.

Totodată, transportatorul aerian poate refuza, după caz, încheierea contractului sau acesta deși este perfectat, cărașul să nu admintă ofertantul la transport în situațiile următoare:

²⁸ În conformitate cu art. 80 din Codul Aerian.

- când transportul este anulat sau suspendat printr-o dispoziție legală, din motive tehnice sau meteorologice, care nu oferă garanții asupra securității zborului;

- dacă persoana care se prezintă pentru începerea călătoriei este în stare de ebrietate, stare psihică anormală, bolnavă de o maladie contagioasă sau are plăgi deschise ori nu respectă dispozițiile obligatorii pentru călători.

Aceste situații sunt reglementate în art. 88, literele a) și b) din Codul Aerian.

2. Obligațiile părților contractului de transport aerian intern de călători

Călătorul are obligația de a se prezenta din timp la aeroport sau la locul fixat pentru a fi preluat și transportat la aeroport.

Atât înainte de începerea călătoriei, cât și în timpul acesteia, călătorul are obligația de a respecta prevederile actelor normative referitoare la comportamentul călătorului și instrucțiunile echipajului date în timpul zborului, fiind răspunzător pentru orice prejudiciu provocat prin stricăciuni aduse bunurilor călătorului. Art. 90 din Codul Aerian, stipulează că într-un asemenea caz, transportatorul va putea să rezilieze contractul de transport, călătorul neavând dreptul la restituirea taxei de transport deja plătite.

Restituirea taxei de transport încasate, este obligația călătorului atunci când călătorul o cere, în situația anulării sau suspendării zborului.

O altă obligație a transportatorului, are în vedere situația întreruperii zborului din orice cauze, pe un aeroport intermediar, caz în care călătorul va suporta cheltuielile de organizare și continuare a zborului, cu cel mai rapid mijloc de transport, fără a putea cere completarea taxei de transport, însă și fără a fi obligat la restituirea unei părți din aceasta.

Călătorul care refuză continuarea călătoriei cu un alt mijloc de transport va fi îndreptățit să ceară și în același timp să obțină restituirea părții din taxă corespunzătoare parcursului neefectuat.

Există însă și situații când călătorul este decăzut din dreptul de a putea pretinde restituirea taxei de transport. Aceste situații sunt următoarele:

- renunțarea călătorului, din orice motiv de a continua călătoria, făcută la o escală anterioară aeroportului de călătorie prevăzut în biletul de călătorie;

- excluderea sa de la transport în urma comiterii unor contravenții sau infracțiuni referitoare la transportul aerian.

3. Răspunderea părților în contractul de transport aerian intern de călători și bagaje.

Rezolvarea litigiilor ce decurg din nerespectarea obligațiilor părților

Articolul 97 din Codul Aerian, reglementează situația în care căraușul nu își îndeplinește obligația de a transporta călătorii la destinație, în bune condiții. În aceste cazuri, el va răspunde de moartea sau vătămarea corporală a călătorilor, produse în timpul transportului.

Exonerarea de răspundere poate fi cerută doar în cazul în care transportatorul poate face dovada că dauna suferită de călător a fost rezultatul unei fapte intenționate sau a neglijenței grave a călătorului. Ar fi, de exemplu, situația în care, înaintea aterizării, în aeronavă se comunică acest lucru precum și faptul că este obligatorie legarea centurilor de siguranță, iar călătorul nu a respectat această instrucțiune²⁹.

Transportatorul aerian va răspunde și pentru neexecutarea în termen a transportului, dar art. 101, Codul Aerian, stabilește situația exonerării acestuia de răspundere numai dacă poate dovedi că întârzierea a fost cauzată de interese de stat, de un caz de forță majoră sau din motive de securitate a zborului.

Dispozițiile din art. 102, Cod Aerian, stabilesc nulitatea absolută a unor clauze contractuale care ar modifica, prin acordul părților, regimul răspunderii transportatprului în caz de neexecutare a obligațiilor.

Calea juridică prin care călătorul își poate pretinde despăgubirile, este reclamația administrativă adresată căraușului aerian în termen de 6 luni, iar în situația transporturilor mixte, în termen de un an. Ambele termene încep să curgă din ziua în care s-a născut dreptul la despăgubiri.

Astfel, se poate cere restituirea taxei plătite pentru un transport neefectuat datorită anulării sau suspendării, în termen de 15 zile de la data anulării sau suspendării.

Obligația transportatorului care a primit o reclamație este de a soluționa în termen de 30 de zile, iar în cazul transporturilor mixte sau combinate, în termen de 60 de zile.

Călătorul a cărui reclamație nu a fost rezolvată parțial sau a fost respinsă, poate introduce acțiune în justiție în termen de 60 de zile de la expirarea termenelor de mai sus.

²⁹ Gheorghe FILIP - Dreptul transporturilor, Casa de Editură și Presă "Șansa", București, 1996, p. 191.

Capitolul IV

TRANSPORTURILE AERIENE INTERNAȚIONALE DE MĂRFURI

1. Asociația Internațională a Transporturilor Aeriene

În spațiul aerian al României, traficul aeronavelor românești și străine este supus autorizării prealabile a Departamentului Aviației Civile. Acest departament, este subordonat Ministerului Transporturilor. Inițial, acest departament a funcționat în cadrul Ministerului Apărării Naționale, unde a fost înființat prin Decretul nr. 84/6.IV.1976.

Aprobarea dreptului de trafic, onorariile și itinerariile de zbor se stabilesc numai prin acordurile bilaterale de trafic aerian. În cazul în care un

astfel de acord nu există, zborurile de deasupra teritoriului altui stat se execută pe baza unei autorizații³⁰.

Companiile românești de transport aerian "TAROM" și "LAR", oferă condiții de transport care sunt aceleași cu cele stabilite de Asociația Internațională a Transporturilor Aeriene, deși aceste două companii nu sunt membre ale asociației I.A.T.A.

Alături de Organizația Aviației Civile Internaționale (O.A.C.I.), în materia reglementării navigației aeriene, o activitate importantă desfășoară și Asociația Internațională a Transporturilor Aeriene (International Air Transport Association). Aceasta este o organizație neguvernamentală, constituită în 1945, la Havana, la care participă companiile de transporturi aeriene internaționale din statele membre ale O.A.C.I.

Obiectivul asociației este promovarea unui trafic aerian sigur, regulat și eficient, cultivarea relațiilor comerciale în acest domeniu, punerea în valoare a căilor de navigație aeriene³¹.

La baza condițiilor I.A.T.A., pentru transporturile internaționale de mărfuri stau prevederile Convenției de la Varșovia din 12.XI.1929, privind verificarea unor reguli referitoare la transportul internațional și ale Protocolului de modificare a acestei convenții, semnat la Haga la 8.IX.1955.

Convenția de la Varșovia se aplică transporturilor internaționale aeriene de călători, bagaje și mărfuri, prevederile acesteia fiind opozabile transporturilor de scrisori și colete poștale - deci nu li se aplică acestor tipuri de transporturi.

Sunt considerate transporturi internaționale, acelea în care, potrivit înțelegerii părților, aeroportul de decolare și aeroportul de destinație sunt situate pe teritoriul a două părți contractante - "Înalte Părți Contractante", cum sunt denumite statele în Convenția de la Haga din 1955 - sau chiar dacă se află pe teritoriul aceluiași stat, fac o escală pe teritoriul unui alt stat. Este lipsit de importanță juridică faptul apartenenței acestui din urmă stat la convenție.

Spațiul aerian a făcut obiectul multor convenții bilaterale privind navigația și transportul aerian. Prin acestea, statele părți stabilesc și condițiile în care aeronavele civile pot survola teritoriile lor, pot efectua transporturi de pasageri și mărfuri, pot avea drept de escală. România, de exemplu, a încheiat până acum 20 de ani, aproximativ 40 de asemenea contracte, cu diferite state ale lumii³².

³⁰ C. ALEXA, R. PENCEA - Transporturi, expediții, asigurări; Editura Didactică și Pedagogică, București, 1980, p. 135.

³¹ C. ALEXA, R. PENCEA - Op. cit., p. 136-137.

³² Octavian CĂPĂȚĂNĂ, Brândușa ȘTEFĂNESCU - Tratat de drept al comerțului internațional; Volumul II; Partea specială; Editura Academiei R.S.R., București, 1987, p. 199-200.

2. Noțiunea și încheierea contractului de transport aerian internațional de mărfuri

Reglementarea uniformă a contractului internațional de transport aerian de mărfuri s-a realizat prin Convenția pentru unificare a unor reguli privitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Varșovia în 1929 și modificată prin Protocolul de la Haga din 1955. Aceste instrumente juridice stabilesc norme uniforme privind drepturile și răspunderea întreprinderilor de transporturi aeriene și ale expeditorilor de mărfuri pe calea aerului³³.

Aceste reglementări internaționale statuează faptul că, transportul care este executat de către mai mulți transportatori aeriени succesivi, este considerat un transport unic, dacă a fost considerat astfel de către părți, indiferent dacă a fost încheiat sub forma unui singur contract sau a unei serii de contracte. Tipul respectiv de transport nu-și pierde caracterul internațional prin faptul că un singur contract sau o serie de contracte trebuie să fie executate pe teritoriul aceluiași stat³⁴.

Contractul de transport aerian de mărfuri are caracter internațional, dacă punctul de plecare și punctul de destinație - respectiv aeroportul de decolare și aeroportul de aterizare - a mărfii sunt situate pe teritoriile a două state diferite sau dacă cele două puncte - respectiv aeroporturi - sunt situate pe teritoriul aceluiași stat, aeronava survolează teritoriul unui stat terț, pe care va face o escală. Această prevedere o găsim în cadrul Convenției de la Varșovia.

Potrivit art. 84, alin. 1, Codul Aerian al României, contractul de transport aerian se consideră încheiat în momentul când cărașul eliberează documentele de transport către expeditorul încărcăturii.

3. Scrisoarea de transport aerian

Transportul aerian internațional se execută în baza contractului de transport aerian internațional având forma scrisorii de transport aerian

Dumitra POPESCU - Forme și instrumente juridice de cooperare în aviația civilă internațională; Editura Academiei R.S.R., București, 1976, p. 108 și următoarele.

³³ Convenția a fost ratificată prin Legea nr. 108/9.IV.1931, iar Protocolul prin Decretul nr. 353/2VIII/1950.

³⁴ P.I. DEMETRESCU - Contractul de transport; Editura Didactică și Pedagogică, București, 1962, p. 188.

internațional. Aceasta este cunoscută sub denumirea de "Air Waybill" sau "Air Consignment Note".

Scrisoarea de transport aerian face dovada, până la proba contrară a primirii mărfii la transport de către transportatorul, cărașul aerian, precum și dovada condițiilor în care se va efectua - respectiv s-a efectuat - transportul.

Scrisoarea are, deci, o valoare probatorie, astfel că lipsa, neregularitatea sau pierderea ei nu va afecta în nici un fel existența sau validitatea contractului. Așadar, forma contractului nu este un element structural³⁵.

În aceste din urmă cazuri, contractul poate fi dovedit prin orice mijloc legal de probă admis de dreptul comun³⁶.

Potrivit prevederilor Convenției de la Varșovia, scrisoarea de transport poate fi întocmită și sub forma unui titlu de credit reprezentativ al mărfurilor, ipoteză în care va urma regimul general al titlurilor de valoare³⁷.

Scrisoarea se întocmește de către predătorul mărfurilor - expeditorul - în trei exemplare originale și se predă cărașului - transportatorului, întreprinderii de transport aerian - o dată cu marfa.

Fiecare exemplar are o destinație proprie și precisă, astfel că primul exemplar poartă mențiunea "pentru transportatorul emitent" și este semnat de expeditor. Cel de-al doilea exemplar original poartă mențiunea "pentru destinatar", este semnat de expeditor și transportator și va însoți marfa. Al treilea exemplar poartă mențiunea "pentru încărcător", este semnat de transportator după primirea mărfii și va fi restituit expeditorului, pentru a rămâne la acesta. Exceptând aceste trei exemplare originale, scrisoarea de transport aerian va mai cuprinde recipisa de primire a mărfii, toate documentele cerute de căraș în vederea îndeplinirii formalităților vamale, fiscale, sanitare sau de poliție, precum și o copie pentru căraș și agenții acestuia.

Scrisoarea de transport aerian trebuie să cuprindă următoarele mențiuni³⁸:

- indicarea aeroportului de decolare și a celui de destinație, cu precizarea statelor pe teritoriul cărora acestea se află;
- indicarea escalelor pe parcurs și teritoriul statului respectiv;

³⁵ Ion DOGARU, Tudor R. POPESCU, C-tin. MOCANU, Maria RUSU - Principii și instituții în dreptul comerțului internațional; Editura Scrisul Românesc, Craiova, 1980, p. 317.

³⁶ A se vedea art. 1170, Codul Civil, care enumeră mijloacele de probă admise în dreptul român: înscrisurile, proba cu martori, prezumțiile, mărturisirile.

³⁷ Octavian CĂPĂȚĂNĂ, Brândușa ȘTEFĂNESCU - Tratat de drept al comerțului internațional, volumul II, Pparte specială, Editura Academiei R.S.R., București, 1987, p. 200.

³⁸ Gheorghe FILIP - Dreptul transporturilor, Ccasa de Editură și Presă "Șansa", București, 1996, p. 193.

- un aviz indicând expeditorilor că transportul este supus prevederilor Convenției de la Varșovia prin care se limitează răspunderea transportatorilor în caz de pierdere sau avarie a mărfurilor;
- precizarea felului și a greutății mărfii, a dimensiunii și a ambalajului, precum și numărul coletelor.

Este obligatoriu ca scrisoarea de transport aerian internațional să fie semnată înainte de încărcarea mărfurilor la bordul aeronavei. În cazul în care îmbarcarea mărfii la bord s-a făcut cu consimțământul întreprinderii de transport, dar fără a se elibera scrisoarea de transport aerian sau fără ca aceasta să cuprindă mențiunea de limitare a răspunderii transportatorului, în eventualitatea pierderii sau a avarierii mărfii, se consideră că transportatorul nu poate avea dreptul de a se prevala de la normele Convenției de la Varșovia cu privire la limitarea răspunderii³⁹.

Expeditorul răspunde pentru exactitatea datelor înscrise în scrisoarea de transport aerian, precum și pentru orice daună suferită de cărauș sau de oricare altă persoană față de care răspunderea căraușului poate fi antrenată, datorită indicațiilor și declarațiilor neconforme cu realitatea - inexacte, incomplete sau în neregulă - sau lipsei eventualelor explicații.

Mențiunile din scrisoarea de transport aerian referitoare la greutatea, dimensiunile și ambalajul mărfii, numărul coletelor, fac dovada până la proba contrară. Mențiunile privind cantitatea, volumul și starea mărfii nu fac dovada împotriva transportatorului decât dacă verificarea lor a fost făcută de acesta în prezența expeditorului și a fost consemnat acest lucru în scrisoarea de transport⁴⁰.

4. Modificarea contractului de transport aerian internațional de mărfuri

Având dreptul de dispoziție asupra mărfii, expeditorul poate dispune modificarea contractului de transport.

Convenția de la Varșovia prevede faptul că expeditorul poate dispune efectuarea unor modificări, cum ar fi:

- retragerea mărfii la aeroportul de plecare sau la cel de destinație;
- oprirea mărfii în timpul călătoriei, la o escală pe un anumit aeroport;
- predarea mărfii la destinație sau la o escală intermediară, altei persoane decât destinatarul prevăzut inițial;
- înapoierea mărfii la aeroportul de plecare.

Oricare din aceste dispoziții de modificare va trebui să fie executată de către transportatorul aerian, cu condiția ca acesta să nu aducă prejudicii

³⁹ Ion DOGARU și colectiv - Op. cit., p. 317.

⁴⁰ Gh. FILIP, Op. Cit., p. 194.

nici lui, nici celorlalți expeditori. O altă condiție pentru executarea acestor modificări este ca expeditorul să fi suportat toate cheltuielile pe care le cer respectivele modificări.

Se pot întâlni situații în care transportatorul aerian să se afle în imposibilitate de a executa dispoziția de modificare primită. În aceste cazuri, cărașul este obligat să-i comunice aceasta, de urgență, expeditorului mărfii.

5. Efectele contractului și răspunderea părților

5.1. Drepturile, obligațiile și răspunderea expeditorului

Predătorul mărfii are drept de dispoziție asupra mărfii, până în momentul ajungerii acesteia la destinație.

Pentru a-și putea realiza drepturile sale, expeditorul mărfii trebuie să prezinte întreprinderii de transport aerian - cărașul - exemplarul scrisorii de transport aerian internațional aflat în posesia lui.

Expeditorul va dispune asupra mărfii și în situația în care aceasta odată ajunsă la destinație, destinatarul refuză primirea mărfii sau nu poate fi găsit.

Predătorul este obligat să alăture scrisorii de transport aerian internațional toate documentele solicitate de societatea de transport aerian internațional, toate documentele solicitate de societatea de transport în vederea îndeplinirii tuturor formalităților (vamale, sabitare, fiscale, de ploșie). El este de asemenea obligat să restituie toate cheltuielile cauzate de eventualele sale contraordine, ce pot fi date până în momentul ajungerii mărfii la destinație.

În principiu, expeditorul va răspunde pentru orice pagubă provocată societății de transporturi aeriene sau oricărei alte persoane față de care este angajată răspunderea transportatorului, dar numai în cazurile în care pagubele se datorează declarațiilor neconforme cu realitatea - inexacte, incomplete, în neregulă - făcute în scrisoarea de transport. Acest lucru se explică prin faptul că societatea de transporturi aeriene nu are obligația de a verifica dacă datele completate de expeditor sau documentele predate de el sunt exacte ori suficiente pentru executarea transportului.

Expeditorul va trebui să aducă marfa la aeronavă în bună stare și coresponsător ambalată.

5.2. Obligațiile și răspunderea contractuală a transportatorului

Cărașul are obligația de a încărca marfa pe aeronavă, la primire și de a o descărca la destinație.

În situația în care expeditorul emite anumite contraordine, pe care cărașul nu le poate executa, acesta din urmă este obligat să anunțe neîntârziat situația creată.

O altă obligație a transportatorului este de a comunica destinatarului sosirea mărfurilor și de a le elibera.

Eliberarea mărfurilor se va face numai după ce destinatarul va achita toate creanțele care grevează marfa în favoarea transportatorului. Acesta are, deci, drept de retenție asupra mărfurilor aflate la bordul mijlocului său de transport, până la achitarea de către beneficiarii transportului a tuturor sumelor datorate - acest lucru este valabil ca și în sistemul convențiilor CIM și CMR⁴¹.

Cărașul este obligat să efectueze transportul în cele mai bune condiții.

Referitor la răspunderea cărașului aerian, va trebui să distingem între daunele pricinuite pe calea aerului - situație în care va fi vorba de răspunderea contractuală, reglementată de Convenția de la Varșovia - și daunele pricinuite terților la sol, prin aruncarea de obiecte din avion, în timpul zborului sau cele pricinuite prin coliziune, la decolare sau aterizare - situații reglementate de Convențiile de la Roma, din 1933 și 1952, ca fiind generatoare de răspundere delictuală a cărașului.

Putem, deci, afirma că transportatorul va răspunde, în principiu, pentru daunele cauzate în cazul avarierii sau pierderii - totale sau parțiale - a mărfii, cu condiția ca faptul cauzator de prejudicii să se fi produs în timpul transportului aerian. Se consideră a fi timpul transportatorului aerian "perioada în care mărfurile se aflau în aerodrom, în magazie, la bordul navei, într-un loc determinat de o aterizare în afara aerodromului sau în curs de transbordare. "

Cărașul este răspunzător și pentru daunele cauzate prin întârziere în executarea contractului. De regulă, răspunderea sa se întemeiază pe o prezumție legală relativă de culpă ("juris tantum")⁴².

În aceste cazuri, transportatorul poate fi exonerat de răspundere doar dacă dovedește că luat toate măsurile necesare pentru evitarea pagubelor sau că s-a aflat în imposibilitatea de a lua măsurile necesare.

O prezumție de prevedere a mărfii operează dacă transportatorul nu eliberează marfa în 7 zile calculate de la data când marfa ar fi trebuit pusă la

⁴¹ Octavian CĂPĂȚĂNĂ, Brândușa ȘTEFĂNESCU - Op. cit., p. 201.

⁴² Ion DOGARU și colectiv - Op. cit., p. 318.

dispoziția destinatarului. Pierderea mărfii poate fi declarată sau recunoscută de cărauș. Aceste situații obligă destinatarul să-și valorifice drepturile ce decurg din contractul de transport față de cărauș.

Transportatorul va fi exonerat de răspundere dacă va dovedi că a luat măsurile necesare pentru evitarea prejudiciilor sau că i-a fost cu neputință să ia aceste măsuri, dacă aeronava a fost în bună stare de navigabilitate și echipată corespunzător.

Răspunderea sa va fi limitată sau chiar exclusă dacă probează că paguba provine din culpa reclamantului sau că pierderea se datorează naturii mărfii sau unui viciu al acesteia.

Limitarea răspunderii transportatorului nu operează dacă cei interesați - respectiv expeditorul - pot dovedi că paguba este rezultatul faptei căraușului sau a prepușilor săi, care au acționat din culpă sau cu doi.

Art. 21 din Convenție, prevede că transportatorul nu va răspunde nici dacă dovedește că dauna provine din greșeala persoanelor lezate și va avea o răspundere mai mică dacă dovedește că persoana lezată a contribuit la producerea daunei.

Dacă destinatarul nu protestează la primirea mărfii, există prezumția, până la proba contrară, că marfa a fost predată de către cărauș în stare perfectă, în conformitate cu scrisoarea de transport aerian.

Art. 22 din Convenție stipulează că este lovită de nulitate absolută orice clauză stabilită de părți prin care se dorește înlăturarea sau stabilirea unei limite inferioare a răspunderii căraușului, în raport de cea fixată prin convenție.

Așadar, normele care reglementează situația juridică a răspunderii contractuale sunt norme cu caracter obligatoriu.

În cazul transportului aerian internațional de mărfuri, valoarea despăgubirilor se calculează limitat, la suma de 250 franci pentru 1 kilogram de marfă - francul este o unitate monetară constituită din 65,5 miligrame aur în echivalent de 0,900 miimi aur fin⁴³.

Excepție de la această regulă este cazul în care expeditorul face o declarație specială de interes la livrare, în momentul predării mărfii la transport și în schimbul achitării unei taxe suplimentare. Este situația în care valoarea despăgubirii va fi egală cu o sumă până la concurența sumei declarate. Dacă se va putea dovedi că daunele dunt superioare interesului real pe care l-a avut expeditorul la predarea mărfurilor pentru transport pe calea aerului, atunci se va acorda suma dovedită⁴⁴. La această sumă, instanța

⁴³ Gheorghe FILIP - Op. cit., p. 196.

⁴⁴ Sunt prevederile art. 22, alin. 2, din Convenția de la Varșovia.

judecătorească poate adăuga, în totalitate sau în parte, cheltuielile de judecată la cererea părții interesate.

Despăgubirea poate fi făcută și în monedă națională, instanța de judecată făcând conversiunea pe baza monedei de aur, la cursul existent la data pronunțării sentinței⁴⁵.

În cazul avarierii mărfurilor, destinatarul poate să se adreseze căraușului în cel mult 14 zile de la data primirii lor, iar pentru cazurile de întârziere la transport, protestul poate fi înaintat în cel mult 21 de zile de la data primirii mărfii de către destinatar.

Art. 25 din Convenție, reglementează situația introducerii unei acțiuni în justiție, împotriva unui prepus al transportatorului, pentru recuperarea unui prejudiciu reglementat prin Convenție. Prepusul, dacă va putea proba că a acționat în exercițiul atribuțiilor sale, va beneficia de limitarea răspunderii, tocmai ca și căraușul.

Totuși, dacă reclamantul dovedește că paguba se datorează prepusului, săvârșite cu intenția de a cauza prejudiciu, răspunderea prepusului va fi integrală.

Acțiunea în justiție va putea fi introdusă la instanță de pe teritoriul uneia din țările contractante sau semnatare ale Convenției de la Varșovia, care distinge câteva situații:

- la instanța sediului principal/ domiciliul societății de transport aerian/ transportatorului;
- la instanța de la sediul principal al exploatării căraușului;
- la instanța locului unde se află agenția căraușului prin care s-a perfectat contractul;
- la instanța aeroportului de destinație;
- la instanța sediului destinatarului.

Procedura de soluționare, va fi indiferent de situație, a tribunalului sesizat⁴⁶. Dreptul la acțiunea de despăgubire se prescrie în termen de 2 ani, termenul începând să curgă de la data sosirii la destinație a aeronavei sau de la data când ar fi trebuit să sosească ori din ziua întreruperii transportului.

Introducerea în justiție a acțiunii de desdăunare este admisă numai pe baza protestului prealabil adresat de destinatar, cu excepția cazului în care se poate dovedi că cel interesat fraudă din partea căraușului.

Transporturile succesive efectuate de mai mulți transportatori aeriени presupun solidaritatea acestora în privința răspunderii față de expeditor și destinatar.

⁴⁵ Art. 25, alin. 5, Convenția de la Varșovia.

⁴⁶ P.I. DEMETRESCU - Op. cit., p. 190.

În cazul transporturilor combinate, dispozițiile Convenției de la Varșovia sunt valabile și se aplică doar pentru transportul aerian al mărfii⁴⁷.

În ceea ce privește destinatarul, acesta are dreptul de a cere cărașului remiterea scrisorii de transport aerian și predarea mărfii, dar numai după ce a făcut plata tuturor creanțelor ce grevează transportul și a executat toate obligațiile ce-i revin din scrisoarea de transport.

6. Taxele de transport

Taxele de transport și celelalte cheltuieli accesorii sunt suportate de expeditor sau de destinatar, în funcție de condițiile stabilite în contractul de comerț exterior, adică de condițiile de francare. Vor exista, prin urmare 4 situații⁴⁸:

- franco uzină - condiție potrivit căreia transportul mărfii la aeroportul de plecare, taxa de transport aerian și celelalte taxe accesorii, inclusiv cele pentru aeroportul de destinație și transportul la destinatar, sunt suportate de către destinatar;

- franco aeroport plecare - presupune ca expeditorul să suporte cheltuielile cu transportul mărfii la aeroport și taxele accesorii pe aeroportul de plecare, destinatarul suportând toate celelalte taxe - de transport, cele accesorii pe aeroportul de sosire și transportul mărfii până la domiciliul/ sediul său;

- franco aeroport destinație - este clauza prin care expeditorul are obligația să suporte transportul mărfii, cu taxele de rigoare, până la aeroportul final, de destinație, punct din care suportă taxele, inclusiv cele accesorii, destinatarul;

- franco domiciliul destinatarului - obligă expeditorul să suporte toate cheltuielile aferente expediției până la domiciliul destinatarului, în afara taxelor vamale, dacă nu s-a prevăzut altfel în contract.

Prin "taxe de transport" se înțeleg taxele calculate de la aeroportul de plecare până la cel de destinație, ele neincluzând și taxele pentru serviciile auxiliare - adică taxele accesorii, pentru vămuire sau magazinaj, care se plătesc separat.

Taxele de transport se calculează potrivit tarifelor în vigoare la data emiterii frachtului aerian. Ele se stabilesc după greutatea sau volumul mărfii, separat pentru mărfuri generale - când vorbim de "general cargo rates" - și separat pentru anumite grupe speciale de mărfuri - "specific commodity rates".

⁴⁷ C. ALEXA, R. PENCEA - Op. cit., p. 139.

⁴⁸ Ibidem, p. 139-140.

Specialiștii⁴⁹ au subliniat că sunt preferabile condițiile franco aeroport destinație și franco domiciliul destinatarului - în cazul exportului - și condițiile franco aeroport plecare și franco uzină - în cazul importului -.

În cadrul traficului internațional aerian de mărfuri sunt stabilite tarife unice, pe baza propunerilor societăților de transporturi aeriene. Tarifele le stabilesc conferințele de trafic din cadrul I.A.T.A., iar acestea o dată ratificate de guvernele statelor membre, intră în vigoare sub forma "Traficului I.A.T.A. ", cu denumirea de "Air Cargo Tariff" (A.C.T.).

Datorită faptului că tarifele I.A.T.A. descresc de la o anumită cantitate în sus, pe măsura creșterii greutateii încărcăturii, se folosește tot mai des factul aerian consolidat, în scopul reducerii cheltuielilor de transport, prin gruparea mai multor expediții cu aceeași destinație.

Așadar, casele internaționale de expediție - la noi în țară "ROMTRANS" - grupează mai multe loturi de mărfuri cu aceeași destinație pe care le expediază cu un singur document de transport.

Referitor la plata taxelor de transport aerian și a taxelor accesorii, aceasta se poate face după 3 sisteme⁵⁰, și anume:

- sistemul CP - "charges prepaid" - care se practică mai ales în condițiile de livrare franco aeroport destinație și presupune ca expeditorul să achite la predarea mărfii și taxele de transport și taxele accesorii, urmând ca taxele ce pot apărea pe parcursul transportului să le achite destinatarul.

- sistemul CC - "charges collect" - se utilizează în condiția de livrare franco aeroport plecare, când marfa se predă destinatarului, care va plăti toate taxele, inclusiv cele accesorii.

- sistemul COD - "cash on delivery" - nu este acceptat în România, dar presupune ca ultimul cărauș să încaseze de la destinatar taxele de transport, cele accesorii până la destinație, precum și contravaloarea mărfii care nu se eliberează decât după achitarea acestor sume.

7. Dreptul penal aerian

Diverși autori români - dintre care P. Pătrășcanu, în cursul său asupra Dreptului transporturilor⁵¹ - au examinat în capitole separate infracțiunile aeriene și pedepsele aplicabile, competența de urmărire și judecată, legile incidente. Capitole de acest gen se întâlnesc și în lucrările autorilor străini, dar opinii separate au prezentat R. Rodière, în lucrarea sa apărută la Paris, în

⁴⁹ Gheorghe FILIP - Op. cit., p. 199.

⁵⁰ C. ALEXA, R. PENCEA - Op. cit., p. 141.

⁵¹ Lucrarea a apărut în anul 1972, la Universitatea București. A se vedea paginile 275-288.

1969, precum și autorii italieni A. Lefebre D'Ovidias și G. Pescatore care au editat, în același an, la Milano un "Manual de drept al navigării".

Primul autor francez nu a tratat infracțiunile aeriene, iar cei doi autori italieni au susținut că dreptul penal aerian este o disciplină complementară dreptului penal.

Această opinie a fost îmbrățișată și de autorul român Gheorghe Filip, care a considerat că examinarea aspectelor penale ale activității de transport excede unui studiu legat strict de analiza contractelor de transport.

Aderăm la opinia acestui autor, potrivit căreia nu este justificată folosirea noțiunii de "drept penal aerian", datorită numărului limitat al infracțiunilor ce se pot comite în legătură cu activitatea de transport aerian. Cu toate acestea, într-un capitol separat al lucrării, se va analiza infracțiunea de "piraterie aeriană", ca fiind una din cele mai periculoase infracțiuni de acest gen.

CAPITOLUL V

TRANSPORTURILE AERIENE INTERNAȚIONALE DE CĂLĂTORI ȘI BAGAJE

1. Reglementări în materie

Legislația incidentă în materia transporturilor aeriene internaționale de călători și bagaje se află în prevederile Convenției de la Varșovia din 1929, cu modificările ulterioare de la Haga din 1955.

Primele articole⁵² din Convenția de la Varșovia, statuează o primă obligație a transportatorului și anume aceea de a emite un document de transport, constatator al contractului de transport către călător, ca o contravaloare a transportării acestuia și a bagajelor sale.

⁵² Articolele 3-5.

Așadar, documentul de transport - în fapt, biletul de călătorie⁵³ - este cerut numai "ad probationem", el făcând dovada încheierii și a condițiilor contractului - până la proba contrară.

Dacă biletul de călătorie sau buletinul de predare a bagajelor s-au pierdut, lipsesc, din orice motiv, sau prezintă neregularități, aceste situații nu vor afecta existența sau validitatea contractului de transport, care va rămâne sub incidența regulilor Convenției de la Varșovia.

Obligația transportatorului de a elibera un bilet de călătorie se va executa numai în schimbul plății taxei de transport de către călător. Acest bilet de călătorie va cuprinde următoarele mențiuni⁵⁴:

- aeroportul de plecare și cel de destinație;
- precizarea dacă cele două aeroporturi sunt situate pe teritoriul aceluiași stat Înaltă Parte Contractantă și dacă urmează a se face escale pe teritoriul altui stat, indicându-se una din escale;
- avizul prin care se face precizarea că atunci când călătorul întreprinde o călătorie la o destinație finală sau cu o escală într-o altă țară decât cea de plecare, transportul este supus prevederilor Convenției de la Varșovia, care, exceptând alte reglementări, limitează răspunderea cărașului aerian în caz de deces sau leziune corporală și în caz de pierdere sau avarie a bagajelor.

Articolele 3 și 9 din Convenție, stabilesc faptul că transportatorul nu va avea dreptul să beneficieze de dispozițiile de limitare a răspunderii sale - dispoziții prezente în art. 22 - în situația în care cărașul a consimțit la îmbarcarea pasagerilor și la luarea în primire a bagajelor, fără eliberarea documentului de transport sau fără ca acesta să cuprindă avizul de limitare a răspunderii cărașului în caz de moarte, leziune corporală a călătorului sau de pierdere, avarie a bagajelor.

Transportul aerian internațional de bagaje se execută pe baza unui contract încheiat între proprietarul bagajului, care prezintă bagajul și plătește taxa de transport corespunzătoare, și transportatorul care va elibera un buletin de bagaje, în urma primirii la transport a bagajului.

Buletinul de bagaje, face dovada încheierii contractului de transport de bagaj și a condițiilor de transport, până la proba contrară. Existența sau validitatea contractului nu pot fi afectate de pierderea, lipsa sau neregularitatea buletinului de bagaje. Convenția de la Varșovia are incidență asupra buletinului de bagaje.

⁵³ A se vedea Anexa II.

⁵⁴ Gheorghe FILIP - Dreptul transporturilor, Casa de Editură și Presă "Șansa" S.R.L., București, 1996, p. 200.

Acesta din urmă, dacă nu este alături de biletul de călătorie sau nu este inclus în acesta, va curpinde, pe lângă condițiile de executare a contractului și următoarele mențiuni⁵⁵:

- aeroportul de plecare și cel de destinație;
- indicarea teritoriului pe care acesta se află;
- dacă sunt prevăzute una sau mai multe escale, pe teritoriul unui alt stat, cu indicarea acestora;

- avizul⁵⁶ prin care se precizează faptul că dacă transportatorul are ca destinație finală sau are o escală pe teritoriul unui alt stat decât cel de plecare, el este supus prevederilor Convenției de la Varșovia, în ceea ce privește limitarea răspunderii transportatorului în caz de pierdere sau avariere a bagajelor.

Și în cazul transportatorului de bagaje, dacă transportatorul acceptă primirea bagajelor la transport, fără să elibereze buletinul de bagaje sau fără să-l includă pe acesta în biletul de călătorie al proprietarului bagajelor ori fără ca biletul să conțină avizul privind limitarea răspunderii, transportatorul nu are dreptul să pretindă și să obțină beneficiul limitării răspunderii sale, reglementat de art. 22 din Convenție.

Primirea bagajelor de către pasageri la destinație sau retragerea lor la o escală, pe parcurs, fără rezerve, creează prezumția că ele au fost predate în bună stare și în conformitate cu prevederile buletinului de bagaje. Această prezumție poate fi combătută prin proba contrară, făcută de pasager, care a constatat unele pagube ulterioare.

2. Răspunderea transportatorului aerian

Răspunderea căraușului pentru moartea sau leziunea corporală suferită de pasageri va putea fi antrenată numai dacă accidentul cauzator s-a produs la bordul navei sau în timpul desfășurării operațiunilor de îmbarcare - debarcare.

Convenția de la Varșovia limitează răspunderea transportatorului la suma de 250.000 de franci pentru fiecare călător. Același quantum maxim de 250.000 de franci are și renta pe care o stabilește instanța judecătorească sesizată cu stabilirea despăgubirii într-un astfel de caz.

Art. 22, alin. 1 din Convenție, permite totuși o limită superioară celei de mai sus, pe care o pot fixa pasagerul și transportatorul aerian printr-o convenție specială.

⁵⁵ Gheorghe FILIP - Op. cit., p. 201.

⁵⁶ Acest aviz este prevăzut de art. 4, alin. 1, lit. c), a Convenției de la Varșovia.

În cazul pierderii sau distrugerii bagajelor rămase în supravegherea pasagerilor, răspunderea căraușului aerian este limitată la 5.000 de franci de călător.

Transportatorul aerian răspunde de dauna cauzată prin pierderea sau avarierea bagajelor înregistrate, pe tot timpul cât se află în detenția și paza sa, adică în perioada cât se aflau în aeroport, în magazie sau la bordul aeronavei.

Căraușul va răspunde pentru executarea cu întârziere a transportului numai dacă întârzierea a fost cauza care a provocat daune bagajelor.

El va fi exonerat de răspundere cu condiția să facă dovada că dauna provine din culpa exclusivă a proprietarului bagajelor și va avea o răspundere diminuată, când la producerea daunei a contribuit și persoana lezată, aflându-se în acest ultim caz în prezența culpei comune.

Răspunderea limitată la 250 de franci pe kilogram, se aplică în cazul bagajelor, cu excepția cazului când se declară interesul la predare, de către expeditor, în schimbul unei taxe suplimentare.

Orice clauză contrară, stabilită de părți pentru a înlătura sau diminua răspunderea, sub limita prevăzută de Convenție, va fi lovită de nulitate absolută.

Convenția reglementează și procedura pe care trebuie să o urmeze reclamantul pentru a obține recuperarea daunelor de la cărauș.

Astfel, în cazul avarierii bagajelor, destinatarul trebuie să adreseze transportatorului un protest, după descoperirea pagubei, dar cel mai târziu în termen de 7 zile de la data primirii lor.

În cazul întârzierii la destinație, protestul trebuie introdus în ziua în care bagajul a fost pus la dispoziția proprietarului.

Dreptul la acțiune, prescrierea acestuia și competența instanței de judecată sunt aceleași ca și în cazul pierderii, avarierii sau întârzierii în contractul de transport aerian internațional de mărfuri.

CAPITOLUL VI

PIRATERIA AERIANĂ

1. Infracțiunea de piraterie aeriană

Cadrul juridic necesar colaborării dintre state pentru ca aviația civilă internațională să se desfășoare și să ia amploare într-un mod sigur, a fost creat prin instrumentele juridice bi- sau multilaterale examinate în capitolele anterioare ale lucrării.

Cu toate acestea, desfășurarea normală a transporturilor aeriene civile internaționale a început să întâmpine o serie de neajunsuri, datorită faptului că, pe lângă infracțiunile obișnuite care se pot comite la bordul unei aeronave, - cum ar fie, de exemplu, infracțiunile ce pot aduce atingere

integrității corporale ori bunurilor ce se află la bordul aeronavei - și- făcut apariția o infracțiune specifică. Este vorba despre forme deosebit de frecvente de terorism internațional, care constau în: deturnări de avioane, distrugerea aparatelor de zbor în aer sau la sol, luarea de ostateci din rândul personalului navigant sau din rândul pasagerilor.

Deși constituie un progres deosebit al deplasărilor de călători și mărfuri ale vremii noastre, călătoriile cu avionul stau sub semnul nesigurăței, datorită vulnerabilității aeronavelor la atacurile terorștilor și urmărilor deosebit de periculoase ale acestor acte de terorism.

Din datele statistice studiate⁵⁷, rezultă că în perioada ian. 1. ian. 1961 - 31. dec. 1968, au fost deturnate 66 de avioane, ce aparțineau în principal Statelor Unite ale Americii, precum și unor companii străine. De la 1. ian. 1969 până la sfârșitul anului 1972, au fost deturnate 277 de avioane, iar în primele 8 luni ale anului 1973 s-au mai deturnat alte 8 avioane ale unor companii străine.

Numai în anul 1972, 30 de avioane din 14 țări au fost deturnate cu succes, în timp ce alte 29 de încercări de deturnare au eșuat; 140 de pasageri ai avioanelor și echipajelor au fost dobândiți, iar 99 de persoane au fost rănite.

Deși nu am putut analiza date mai recente, putem aprecia că ceea ce se dă publicității nu reprezintă situația reală, datorită interpretării care se dă fenomenelor respective, în sensul că în materie tentativele sau încercările nereușite nu au fost înregistrate întotdeauna ca atare, deși sub aspectul faptelor în sine, autorii lor sunt pasibili de pedeapsă.

Observăm evoluția ascendentă pe care o oglindesc datele prezente - fără a mai studia datele din perioada prezentă - și putem urmări reacția slabă pe plan internațional, dar și național, ca și răspuns la acest gen de grave infracțiuni.

În ceea ce privește noțiunea de piraterie aeriană, asupra căreia mă voi opri, trebuie să notăm faptul că în accepțiunea juridică clasică, conținutul și întinderea expresiei de "piraterie" își avea câmpul de aplicare limitat la dreptul maritim.

Expresia de "act de violență săvârșit în largul mării, contra unor bunuri particulare, cu scopul dobândirii unui câștig ilicit" era folosită mai ales cu privire la pirateria maritimă, infracțiune ce aducea atingere securității traficului maritim. Problema care se punea cu precădere era faptul că aceste acte de piraterie erau comise în special în locuri unde nici un stat determinat nu era suveran.

⁵⁷ Consantin PREDA - Teza de doctorat "Combaterea criminalității în transporturile feroviare, aeriene și navale", Academia de Poliție Alex. I. Cuza, București, 1995.

Doctrina de specialitate a admis că este vorba de o infracțiune de drept internațional, care, așa cum preciza încă de la sfârșitul secolului trecut francezul Paul Fauchville, are elemente constitutive complexe.

Un alt specialist francez - este vorba despre Bosdevant - a denumit infracțiunea respectivă ca fiind "brigandaj maritim" și a subliniat că este un concept dificil de precizat, pentru că determinarea elementelor sale în sensul dreptului internațional este susceptibilă de interpretări diferite.

Convenția de la Geneva asupra dreptului mării, a statuat că acest concept de piraterie se bazează, pe de o parte, pe natura și locul comiterii actului ilicit, iar pe de altă parte, pe scopul, consecințele și natura prejudcărilor pe care le cauzează.

Expresia de "piraterie" a fost ulterior extinsă prin analogie, ca fiind asimilată anumitor activități ilicite, asemănătoare actelor de piraterie în înțelesul lor clasic, folosit în dreptul mării. Scopul acestei extinderi a fost acela de a avea aceste o aplicare universală, în lipsa normelor specifice în materie.

Putem vorbi, așadar, de "piraterie aeriană" și semnalăm pătrunderea în dreptul aerian a cuvântului împrumutat din dreptul maritim, atât pentru că se pot considera drept infracțiuni actele numite astăzi de piraterie aeriană, reținute de Convenția de la Geneva din 27.IV.1958 ca fiind săvârșite în largul mării, în ceea ce au ele specific, cât și pentru faptul că anumite comportări în actele de violență săvârșite în aer pot fi asimilate prin analogie - actelor de piraterie maritimă, în special atunci când aeronavele zboară deasupra mării libere, unde nu se exercită suveranitatea nici unui stat⁵⁸.

Aceeași Convenție de la Geneva asupra mării libere a lărgit noțiunea de "piraterie". incluzând și atacurile săvârșite asupra aeronavelor care zboară în spațiul liber sau în orice alt loc, ce nu se află sub jurisdicția vreunui stat.

O problemă diferită se va pune în situația în care aeronavele zboară asupra teritoriului statelor, deoarece - așa cum am subliniat la capitolul respectiv - suveranitatea acestora se exercită și asupra spațiului aerian, dar asimilarea s-a consacrat și expresia de "piraterie aeriană" se folosește în mod curent, pentru a desemna captura ilicită și deturnarea de avioane.

Expresia denumeste o activitate care a apărut destul de recent - în ultimele 4-5 decenii - și care se desfășoară în timpul zborului unei aeronave. Această activitate poate consta în actul unei persoane - sau al mai multor persoane aflate la bordul unei aeronave - care amenință cu violențe și obligă echipajul aeronavei să schimbe traseul acesteia către altă destinație. Poate

⁵⁸ Constantin PREDA - Dreptul transporturilor: curs Universitatea Europeană Drăgan, Facultatea de Drept, Brașov, 1997.

exista și tentativa în cazul în care respectiva persoană sau grupul de persoane care amenință cu deturnarea sunt prinși înainte de decolare sau sunt găsiți în incinta aeroportului de decolare având asupra lor cele necesare pentru deturnarea avionului.

Aceste acte sunt pregătite cu foarte multă minuțiozitate, astfel că împiedicarea acestor planuri se întâlnește mai rar. Putem caracteriza aceste acte, fără a exagera, ca fiind adevărate acțiuni criminale, săvârșite de așa numiți "pirai ai aerului" - persoane care pot aparține diverselor grupuri sau organizații politice sau cu scopuri pur personale - având consecințe foarte grave asupra vieții și integrității corporale a călătorilor și a membrilor echipajelor.

2. Convenții internaționale pentru reprimarea pirateriei aeriene

Datorită răspândirii actelor de violență ce se pot săvârși la bordul unei aeronave aflate în zbor sau angajate în îndeplinirea unui serviciu aerian, acte îndreptate împotriva unei anumite persoane sau de natură a distruge aeronava, creând un pericol pentru securitatea zborului și a pasagerilor, a devenit imperios necesară o reglementare juridică la nivel internațional.

Primele discuții în acest domeniu s-au purtat încă din anul 1950, dar abia în septembrie 1963 s-a adoptat și semnat Convenția de la Tokyo, referitoare la infracțiuni și alte acte săvârșite la bordul aeronavelor. La această Convenție, România a aderat prin Decretul nr. 627 din nov. 1973.

Încheiată la instanța Organizației Aviației Civile Internaționale (O.A.C.I.), Convenția a intrat în vigoare 4. dec. 1969, fiind cel mai vechi tratat internațional care are drept obiect aviația civilă sub aspectul încălcărilor produse la bordul aeronavelor în timpul zborului. Până în anul 1976 au aderat la această Convenție 69 de țări.

Convenția a tratat problemele legate de infracțiunile săvârșite în spațiul aerian, fără a lua în considerare calitatea persoanelor împotriva cărora erau îndreptate actele respective.

Convenția de la Tokyo a definit infracțiunea de "capturare de aeronave" ca fiind situația în care o persoană pune stăpânire pe o aeronavă în zbor sau preia controlul acesteia, prin violență sau amenințare cu violență.

Prevederile Convenției se aplică numai actelor generatoare de consecințe negative asupra securității aeriene, fără a avea importanță în materie dacă aceste acte întrunesc sau nu elemente constitutive ale unor infracțiuni, așa după cum sunt reglementate "stricto sensu" în legislațiile penale ale țărilor.

Totuși, această concepție largă asupra infracțiunilor săvârșite la bordul aeronavelor, nu include și manifestările recente ale pirateriei aeriene, deoarece, când Convenția se referă la posibilitățile de deturnare delictuoasă a navelor aeriene, ipotezele avute în vedere sunt relativ restrictive și nu permit o repersiune eficace a acestor forme de agresiune.

Examinând astfel prevederile art. 2 al Convenției, care exclud din câmpul de aplicare al Convenției infracțiunile cu caracter politic, constatăm că afirmațiile din acest articol apar astăzi desuete față de formele de manifestare din ultimii ani ale acestor infracțiuni.

Convenția stabilește, totuși, reguli precise de conduită pentru comandantul aeronavei și echipajul său, cât și procedura de debarcare a celor care au încercat deturnarea - bineînțeles în situațiile în care această infracțiune a fost descoperită la timp sau a eșuat.

Este prevăzută și o obligație pentru statele semnatare, în situația în care autorii deturnării aterizează cu aeronava pe teritoriul unui stat semnatar, de a lua măsuri pentru ca pasagerii și echipajul să-și poată continua călătoria cât mai curând posibil, iar aeronava să intre în posesia adevăratului proprietar, punându-se, așadar, redarea aeronavei returnate la zbor.

Există însă numeroase alte probleme ridicate în curpînsul Convenției, care rămân astăzi fără răspuns. Acest fapt se întâmplă deoarece textele se opresc doar la a defini o poziție de principiu, ele lăsând legislațiilor naționale grija de a reține orice dispoziții utile, pentru a le folosi împotriva oricăror intervenții ilicite, fără însă a face referire la soarta unor asemenea acte și fără a prevedea pentru aceștia vreo sancțiune penală specifică.

Putem reține că această Convenție se limitează la enunțarea problemelor, fără să le găsească soluții. Ea nu a recurs la sancțiuni penale și s-a restrâns doar la obligarea celor 64 de state semnatare la redarea controlului aeronavelor capturate către comandanții lor legitimi, la restituirea aeronavei și a încărcăturii acesteia, stabilind totodată o altă obligație a statului unde aterizează aeronava deturnată, aceea de a înlesni pasagerilor și echipajului continuarea zborului, în condiții optime.

O altă convenție specială, cu reglementări în domeniu, este Convenția de la Haga din 1970, privind reprimarea capturării ilicite a aeronavelor civile, care a fost semnată de 74 din cele 77 de state participante la Conferința diplomatică de la Haga, reunită la 1 decembrie 1970. Este demenționat faptul că în acel moment erau membre ale O.A.C.I. un număr de 110 state, printre care și România, care a aderat la Convenție prin Decretul nr. 143 din 9 mai 1972. Deși invitate, un număr de peste 40 de state, majoritatea țări arabe, nu au participat la această conferință.

Convenția de la Haga are ca obiect pedepsirea persoanelor care capturează ilegal aeronavele sau care exercită un control prin forță sau amenințare cu forța precum și comiterea la bordul aeronavelor civile a oricăror forme de intimidare.

Astfel, fiecare stat semnatar era obligat să pedepsească aspru orice act de deturnare de aeronave și să recurgă la judecarea tuturor autorilor de astfel de acte, aflați pe teritoriul său, indiferent de motivul prezenței acestora - de exemplu - nu pot fi extrădați.

Se observă, așadar, caracterul punitiv al acestei convenții.

Pirateria aeriană este, conform textului Convenției, actul oricărei persoane "care, la bordul unei aeronave în zbor, în mod ilicit și prin violență ori amenințare cu violența, pune mâna pe aeronavă sau preia controlul acesteia ori încearcă se execute unul din aceste acte".

Definiția ce trebuie dată acestui tip de infracțiuni, ca și regulile de funcționare a mecanismului extrădării, au suscitât discuții și controverse. Astfel, spre deosebire de Conferința de la Tokyo din 1963, care considera drept ilicit actul de exploatare a unei nave de zbor, prin violență sau amenințare cu violența. Convenția de la Haga, stabilea drept elemente esențiale ale infracțiunii: actul ilicit; săvârșirea lui prin violență sau amenințare cu violență; infracțiunea comisă de orice persoană la bordul unei aeronave civile aflate în zbor internațional; luarea în stăpânire sau exercitarea controlului naval. Din punct de vedere terminologic, împrejurarea "în zbor", începe din momentul în care au fost închise toate ușile exterioare ale avionului și se încheie în momentul redeschiderii uneia dintre ele sau până când autoritățile în drept au avionul în primire într-o situație de urgență⁵⁹.

Înțelesul de "avion în zbor", a fost aprig discutat de instanțele de judecată internaționale. Prevederile internaționale au echivalat acest termen cu cel de avion "aeropurtat". Ca urmare, calificarea de "deturnare de avion", a fost schimbată în cazul când încercările de a obține controlul avionului s-au produs în totalitate în timp ce avionul se afla la sol.

La Haga, discuțiile cele mai aprinse s-au manifestat în legătură cu funcționarea mecanismului extrădării, prevăzut în proiectul inițial depus la Conferință.

Cu prilejul conferinței de la Haga, a fost adoptat un număr de amendamente care nu au alterat sensul general al textului propus spre adoptare. Amendamentele urmăreau constrângerea statului în a cărui competență cădea urmărirea autotului infracțiunii să-l pedepsească, în

⁵⁹ Potrivit definiției date în Convenția de la Haga.

eventualitatea refuzului extrădării acestuia. Asupra acestui punct s-a obținut și acordul delegațiilor.

Conferința diplomatică convocată de O.A.C.I. la Montreal, a reunit între 8 și 23 septembrie 1971, reprezentanți a 61 de state și a 7 organizații internaționale. Aceștia au adoptat și supus pentru a fi semnată de către state convenția cu privire la actele de intervenție ilicite îndreptate împotriva aviației civile, altele decât cele prevăzute la Haga, în 1970.

Convenția a fost ratificată de România prin Decretul nr. 66 din 30 mai 1975. Cu această ocazie, s-a adoptat și Decretul nr. 53/30 mai 1975, pentru modificarea Codului Aerian, prin care faptele cuprinse în Convenția de la Montreal au fost introduse în legislația română în materie, prevăzându-se și pedepse pentru fiecare infracțiune sau categorie de infracțiuni îndreptate împotriva securității.

Conferința de la Montreal a abordat problema exprimării actelor îndreptate împotriva securității aviației civile, respectiv asupra instalațiilor de navigație aeriană, precum și măsurile de împiedicare a sabotării aeronavelor.

Convenția se referă și la actele de violență exercitate împotriva personalului de la bordul aeronavelor sau la folosirea de bombe care periclitizează siguranța zborului.

Totodată, s-au definit infracțiunile aeriene și s-a stabilit că trebuie reprimite actele de sabotaj. Convenția prevede că autorii lor să fie urmăriți în statele ce au aderat la aceasta, atunci când actele de sabotaj au fost săvârșite la bord sau în întâmpinarea în aer a unei aeronave civile care este "în zbor" sau "în serviciu" și asigură o legătură de transport internațională.

Ca și în alte discuții referitoare la definirea infracțiunilor de terorism, și la Montreal s-a ridicat problema precizării sferei de aplicare a Convenției, în sensul de ști dacă este mai bine să se descrie diferitele acte ce ar putea constitui o infracțiune sau este de preferat o definiție cu caracter general doar precisă a infracțiunilor reprimite de convenții.

În final a fost preferată metoda enumerativă, dar s-a adoptat descrierea generală a actelor reprimite, reducând la patru numărul infracțiunilor vizate de convenție.

Astfel, potrivit art. 1, paragraful 1, din Convenție, comite o infracțiune orice persoană care ilicit și cu intenție:

- săvârșește un act de violență împotriva unei aeronave aflate în zbor, dacă acest act este de natură să compromită securitatea navei;
- distruge o aeronavă în serviciu sau îi cauzează o pagubă care o face inaptă de zbor sau îi compromite securitatea de zbor;

- plasează sau ajută să se plaseze, pe o aeronavă în serviciu, prin orice mijloc, un dispozitiv ori o substanță capabilă să distrugă aeronava sau să-i cauzeze un prejudiciu care să o facă inaptă zborului ori să-i pericliteze securitatea zborului;

- distruge sau produce pagube instalațiilor ori serviciilor de navigația aeriană sau le tulbură funcționarea, pentru a pune în pericol securitatea navei de zbor;

- comunică o informație pe care o știe falsă, iar prin acest fapt compromite securitatea unei aeronave în zbor.

-Paragraful 2 al aceluiași art. incriminează tentativa și complicitatea. Astfel, compromite o infracțiune orice persoană care:

- încearcă să comită una din infracțiunile enumerate la paragraful 1;
- este complice persoanei care comite sau încearcă să comită una din aceste infracțiuni.

Textul increiminează, de asemenea, sabotajul aeronavelor, sabotajul instalațiilor și serviciilor la sol, comunicarea de informații false și actul de violență îndreptat împotriva unei persoane aflate la bordul unei aeronave.

Se poate, deci, susține că această Convenție completează regulile de drept penal aerian internațional, stabilite prin Convențiile de la Tokyo și de la Haga, ea fiind adoptată cu 50 de voturi pentru, nici un vot împotriva, 8 abțineri.

Câmpul material de aplicare a Convenției este limitat prin faptul că ea se aplică atunci când infracțiunea este comisă la bordul unei aeronave utilizate în scopuri utilitare, de vamă sau poliție sau când sunt sabotate instalațiile de navigație aeriană.

Convenția nu-și găsește aplicare decât asupra infracțiunilor comise la bordul sau întâmpinarea unei aeronave civile care este în zbor sau în serviciu ori efectuează un zbor internațional sau este pregătită în vederea efectuării unui asemenea zbor.

Elementul de internaționalitate a infracțiunii rezultă din art. 4, alin. 2 - inspirat din Convenția de la Haga - potrivit căruia Convenția se aplică infracțiunilor comise la bordul sau împotriva unei aeronave al cărei loc de decolare (real sau prevăzut) sau de aterizare este situat în afara teritoriului statului în care a fost înmatriculată respectiva aeronavă sau dacă infracțiunile sunt comise pe teritoriul altui stat decât cel de înmatriculare al aeronavei.

În ceea ce privește competențele, Convenția de la Montreal a păstrat în bună parte prevederile Convenției de la Haga, cu toate acestea, Convenția de la Montreal nu înlătură competența materială a statelor în materia actelor ilicite dirijate contra securității aviației civile, menționând inițiativa declanșării urmăririi penale împotriva infractorului.

Dacă statul respectiv nu-l extrădează pe autorul infracțiunii, acesta va trebui să supună cazul, fără excepție, indiferent dacă infracțiunea a fost sau nu săvârșită pe teritoriul său, autorităților competente pentru exercitarea acțiunii penale⁶⁰.

Convenția de la Montreal, mai prevede dispoziții cu privire la acordarea între state a ajutorului judiciar cel mai lung posibil pentru reprimarea terorismului aerian, măsuri pentru ușurarea călătoriei persoanelor aflate la bord și în vederea restituirii aeronavei și încărcăturii sale, ca și informare ce trebuie făcută la O.A.C.I., reglementarea diferendelor ivit asupra interpretării și aplicării Convenției.

Prin ansamblul prevederilor sale, Convenția de la Montreal, oferă cadru favorabil cooperării internaționale, eficace în domeniul prevenirii dicenselor forme de intervenție ilicită în activitatea aviației civile.

După părerea specialiștilor în materie, această Convenție, în ciuda imperfecțiunilor sale, are meritul psihologic de a întruni acordul universal asupra necesității de a reprima actele teroriste împotriva avioanelor și a serviciilor de navigație aeriană.

Convenția de la Montreal a rezlizat ceea ce, în principal, au dori autorii ei: impact psihologic, preventiv asupra eventualilor sabotatori de aeronave⁶¹.

3. Terminologie

Din punct de vedere terminologic, Convenția de la Haga și cea de la Montreal, s-au oprit în legătură cu aceste acte de violență, la termenul de "capturare ilicită" și respectiv de "acte ilicite", dar în literatura de specialitate, ca și în timpul lucrărilor unor organizații și organisme internaționale care s-au ocupat cu studiul acestor fenomene, precum și al lucrărilor ce au condus la adoptarea convențiilor corespunzătoare, s-au folosit și alți termeni, cum ar fi "piraterie aeriană", "aircraft hijacking", "deturnare de avioane", "sabotaj aerian". În această privință, menționăm că pentru prima categorie de infracțiuni utilizându-se termenul de "piraterie aeriană", s-a făcut precizarea că pirateria aeriană nu este infracțiunea clasică de piraterie (brigandajul maritim), cunoscută în dreptul internațional maritim, ci este o infracțiune distinctă.

Pentru cea de-a doua categorie de infracțiuni, s-a folosit o terminologie mult mai largă și anume de "acte ilicite îndreptate împotriva securității aviației civile".

⁶⁰ Ion BODUNESCU - Flagelul terorismului internațional, Editura Militară, București, 1978, p. 185*.

⁶¹ Constantin PREDA - Teza de doctorat citată.

În primul caz, termenul de "piraterie aeriană" desemnează fapta de a prelua controlul sau de a exercita comanda în mod ilegal asupra unei aeronave în zbor, în scopul devierii forțate a direcției de zbor, în cel de-al doilea caz, infracțiunea de "acte ilicite", constă în orice faptă de natură a pune în pericol în vreun fel siguranța aeronavei, fie că fapta este îndreptată asupra unei persoane, a aeronavei ca atare sau a oricărei instalații și facilități ale aviației civile.

La o analiză atentă a celor două convenții, putem observa că în viziunea Convenției din 1971 se au în vedere acele fapte care pot pune în pericol siguranța zborului, dar, spre deosebire de Convenția din 1970, cea din 1971 are o sferă de cuprindere mai largă, incluzând nu numai faza de "zbor", ci și cea de pregătire a zborului. Acest lucru înseamnă că definiția se extinde și la fapte ce pot fi comise la bordul aeronavei ori/și la sol, dacă aceasta este angajată în vederea efectuării unui serviciu aerian⁶².

Totodată, Convenția din 1971, ocupându-se de reprimarea actelor de sabotaj și a altor acte de violență în afara sferei aviației civile, incriminează o gamă mult mai largă de acte de violență, inclusiv distrugerea ori deteriorarea aeronavei sau a altor facilități ale aviației civile.

Elementele fundamentale specifice celor două categorii de infracțiuni analizate - capturarea ilicită de aeronave și actele ilicite - constituie și criteriile de delimitare a obiectului juridic al acestora de cel al altor infracțiuni (cum ar fi furtul de aeronave, jefuirea de persoane, detențiunea de persoane), deși uneori capturarea de aeronave ori alte acte de violență, au fost săvârșite în scopul jefuirii ori detențiunii de persoane.

Se poate afirma că, de obicei, persoana care intenționează să săvârșească o asemenea infracțiune, urmărește să folosească ilegal și temporar aeronava ca mijloc de transport sau pur și simplu să se folosească de ea în scopuri de șantaj în interes personal sau particular⁶³.

Capturarea ilicită de aeronave, ca și alte acte de violență care se săvârșesc la bordul unei aeronave, pun în pericol desfășurarea transporturilor aeriene civile internaționale și constituie o violare a drepturilor omului.

De aceea, o serie de țări, printre care și România, prin acte de drept intern, au incriminat faptele care constituie o împiedicare a exploatării normale a aeronavelor angajate în transportul aerian civil, o preluare a controlului acestora, acte de natură a pune în pericol securitatea aviației civile.

⁶² Dumitra POPESCU - Forme și instrumente juridice de cooperare în aviația civilă internațională, Editura Academiei R.R.S., București, 1976, p. 67.

⁶³ Ibidem - p. 68.

Aceste reglementări au reclamat însă și o reglementare pe planul dreptului internațional, o mai bună cooperare și asistență între state, menită a contribui la prevenirea și împiedicarea comiterii unor asemenea infracțiuni.

4. Răspunderea civilă a companiilor de transport aeriene

Prevederile Convenției de la Varșovia din 1929, cu privire la unificarea unor reguli referitoare la transportul internațional pe calea aerului, ca și cele ale Acordului de la Montreal din 1966, ridică probleme deosebite în cazurile de piraterie aeriană. Aceasta deoarece, aproape întotdeauna, deturnările de aeronave duc la pagube ale bunurilor transportate și la vătămări psihice sau fizice ale pasagerilor sau echipajului.

În acest sens, cum art. 19 al Convenției de la Varșovia prevedea răspunderea companiei aeriene în cazul unor "vătămări corporale", el a fost invocat în sensul că în această noțiune se cuprind și diversele "tulburări fizice și mintale" suferite de pasageri în urma deturnării cu violență a unui avion.

Edificator este cazul unei detenții de 7 zile a mai multor persoane la bordul unui avion aflat în Deșertul Iordanian, în luna septembrie 1970, caz cunoscut sub numele de "cazul Herman". Compania aeriană implicată în incident a susținut însă că textul respectiv se referă la vătămări în urma unui accident "la bordul aeronavei", iar o deturnare de avion nu constituie un accident, în sensul convenției⁶⁴.

Probleme asemănătoare au fost puse și între companiile de transport aerian și societățile de asigurare. Un caz deosebit a fost cel al avionului Boeing 747, aparținând companiei "Pan American World Airlines", distrus la Cairo, în luna septembrie a anului 1970.

Societățile de asigurare, prin polițele încheiate își asumau toate riscurile pierderii sau deteriorării avionului, dar prevederile lor nu menționau decât pierderile decurgând din acte cum sunt: capturarea sau sechestrarea de aeronave de către autoritățile guvernamentale în vreme de pace sau război, indiferent de caracterul lor licit sau ilicit; pierderi decurgând din situații cum ar fi: războiul, invazia, războiul civil, rebeliunea, insurecția sau operațiuni similare războiului, precum și din greve, revolte, tulburări civile, etc.

Printr-un amendament special, două carteluri americane de asigurare au consimțit să acopere categoria de riscuri de război, greve, revolte și tulburări civile, până la limita de 10 milioane de dolari⁶⁵.

⁶⁴ Dr. Constantin PREDA - Cursul citat, p. 103.

⁶⁵ Ibidem - p. 104.

Transportatorul va putea fi exonerat de răspundere, în virtutea principiilor de răspundere contractuală, dacă va putea dovedi că nu a comis nici o greșală în pregătirea și executarea zborului, sarcina probei revindind companiei de transport, deoarece, Convenția de la Varșovia stabilește o răspundere pentru culpa prezumată.

În ceea ce privește luarea unor măsuri preventive, se cunoaște faptul că mai multe state practică însoțirea avioanelor lor cu gărzi de securitate, unele dintre ele fiind vizibile, altele fiind deghizate în "călători", "turiști" sau "delegați". De asemenea, au fost luate măsuri de securitate la sol ori s-a stabilit un program de securitate aeriană, care prevede că la bordul aeronavelor ce parcurg distanțe mai lungi, precum și în marile aeroporturi să existe forțe polițenești⁶⁶.

Personalul aeroportului este special instruit pentru identificarea piraiților potențiali, au fost introduse sisteme de control electronic⁶⁷, în marile aeroporturi sunt expuse diferite anunțuri în limbi de circulație internațională, care atrag atenția că deturnarea și portul de armă la bordul avioanelor constituie infracțiuni grave, având consecințe corespunzătoare.

Cu toate acestea, măsurile de control și prevenire a deturnărilor de avioane sunt încă insuficiente, având în vedere frecvența și gravitatea acestor evenimente.

În cursul ultimelor decenii, intervențiile ilicite în aviația civilă internațională au crescut în număr și ca gravitate, fapt ce a determinat ca organizațiile internaționale direct interesate, precum și unele state, să întreprindă nu numai măsuri cu caracter tehnic preventiv, dar și să adopte reglementări juridice prin care să fie incriminate acțiunile teroriste.

5. Supravegherea și protecția aeroporturilor

Ceea ce în mod generic se numește "piraterie aeriană", nu constituie decât unul din aspectele unui fenomen mult mai amplu care a dus la afectarea siguranței aviației civile.

Acest fenomen s-a generalizat în deceniile șapte și opt, în timp ce în ultimii douăzeci de ani a luat înfățișarea unor adevărate acte de război între țările în conflict, paralel cu dezvoltarea măsurilor de reprimare a acestui fenomen.

El este concretizat de diferite modalități:

⁶⁶ Este o măsură de natură voluntară, aplicată în S.U.A.

⁶⁷ Pentru detectarea corpurilor metalice.

- amplasarea de explozive cu deturnare întârziată la bordul aparatelor de zbor;
- atacul asupra instalațiilor de la sol cu arme cu bătaie lungă;
- atacul asupra avioanelor cu ajutorul "deghizajului", așa cum s-a întâmplat pe aeroportul parizian Orly, în anul 1975;
- distrugerea la sol a avioanelor cu ajutorul substanțelor explozive;
- luarea de ostateci în aeroporturi;
- deturnarea de avioane la sol sau în zbor;
- false alerte privind existența unor bombe.

Deturnarea avioanelor a ocupat un loc aparte printre atentatele la siguranța aviației civile. Deturnările sunt aproape întotdeauna însoțite de luarea de ostateci, fie că este vorba de pasageri sau de echipaj. Aceste luări de ostateci constituie garanția reușitei acțiunii întreprinse de pirați. Tocmai de aceea, deciziile ce trebuie luate în astfel de cazuri de către persoanele în drept au grad ridicat de dificultate, pentru că sunt de natură a pune în pericol viețile altora.

În țările europene, după diferitele atentate produse în perioada 1968-1980, au fost luate măsuri cu caracter permanent și conjunctural.

Ca măsuri cu caracter permanent pot fi considerate cele privind în mod strict pasagerii și instalațiile aparatelor. Ele sunt caracterizate printr-o supraveghere concentrată asupra locurilor de trecere a călătorilor și asupra mișcării lor.

Pentru a asigura protecția pasagerilor, este indispensabil să se realizeze această supraveghere și să fie împiedicați să pătrundă în zone care le sunt interzise.

În ceea ce privește măsurile conjuncturale, ele nu privesc a priori amenajarea aeroportului decât dacă duc la întărirea măsurilor de supraveghere și pază, a controalelor și patrulelor.

Aceste măsuri intervin mai ales asupra traficului și se pot exercita prin controlul corpului pasagerilor, al bagajelor de cală, însoțirea sau supravegherea publicului, controlul personalului însărcinat cu aprovizionarea aeronavelor pe durata escalelor și supravegherea îndeaproape a unor aparate.

BIBLIOGRAFIE

- ALEXA, C; PENCEA, R. Transporturi, expediții, asigurări; Editura Didactică și Pedagogică, București, 1980.
- BRETON, Jean Marie Piraterie aeriene et droit international public.
- BODUNESCU, Ion Flagelul terorismului internațional, Editura Militară, București, 1978.
- CARAIANI. Gheorghe Transporturile și expedițiile aeriene; Editura Lumina Lex, București, 1997.
- CĂPĂȚÂNĂ, Octavian; ȘTEFĂNESCU, Brândușa Tratat de drept al comerțului internațional; volumul II., Partea specială; Editura Academiei R.S.R., București, 1987.
- CRISTOFORIANU, E. Despre contractul de transport; partea I, București, 1925.
- COSTIN, M.; MUREȘAN, M.; URSA, V. Dicționar de drept civil, 1980.
- CONSTANTIN, D. "Odiseea celor două avioane Boeing" în revista "Lumea", nr. 52, 20 dec. 1973.
- CODUL AERIAN al României, aprobat prin D. 516/1953 și publicat în B. Of. nr. 56 din 30.XII.1953, modificat prin D. 204/1956 și D. 212/1959.

- CODUL CIVIL ROMÂN
 CODUL COMERCIAL ROMÂN
 CODUL PENAL ROMÂN
 CODUL DE PROCEDURĂ PENALĂ ROMÂN
 CODUL VAMAL ROMÂN
 CONVENȚIA privind traficul aerian internațional de mărfuri; adoptată la Moscova la 1.XI.1951 și revizuită la Berlin în 1955.
 CONVENȚIA cu privire la traficul internațional de mărfuri (S.M.P.S.), 1977.
 VONVENȚIUNEA Internațională asupra navigației.
 DEMETRESCU, P.I., Contractul de transport; Editura Didactică și Pedagogică, București, 1962.
 DOGARU, Ion; POPESCU; Tudor R.; MOCANU, Constantin Principii și instituții în dreptul comerțului internațional; Editura Scrisul Românesc, Craiova, 1980.
- ELIESCU; Mihail; "Sistemul și limitele responsabilității civile în dreptul aerian, intern și internațional în "Studii și cercetări juridice", nr. 2/1959, p. 301-331.
 FILIP, Gheorghe; Dreptul transporturilor; Casa de Editură și Presă "Șansa" S.R.L., București, 1996.
 GEAMĂNU, Grigore; Dreptul mării.
 HOLAN, A; Transporturi, expediții și asigurări internaționale; Editura Didactică și Pedagogică, București, 1975, p. 12.
 JOSSERAND, Louis; Les transports; Paris, Ed. Rousseau, 1926, p. 1.
- LEGEA de înființare, organizare și funcționare a Ministerului Aerului și Marinei, din 14. XI.1936, precum și decretele ulterioare din 17.IX.1937 și 14.V.1938.
 LEFEBRE D'OVIDIAS, A; Manuale di dritto della navigazione, Milano, 1969, p. 627.
 PESCATORE, G; Considerații asupra contractului de transport de mărfuri în Revista "Arbitrajul de stat", nr. 3/1966, p. 59-67.
 MNAFU, I;

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE și Instituțiile sale specializate; Ed. Politică, București, 1970, p. 232-277.

PĂTRĂȘCANU, P.V.;

Curs asupra drepturilor transporturilor; Uuniversitatea București, 1972, p. 259-262.

POP. A; CIOBANU, T.;

Dreptul transporturilor, volumul I., Universitatea București, 1984.

POPESCU, Dumitra

"Evoluția reglementării căraușului în transportul aerian internațional" în Revista Română de Drept, nr. 2/1986, p. 3 și următoarele.

POPESCU, Dumitra;

"Răspunderea căraușului în transportul aerian internațional", în Revista "Studii și cercetări juridice", nr. 2/1985, p. 123-132.

POPESCU, Dumitra;

Forme și instrumente juridice de cooperare în aviația civilă internațională; Editura Academiei R.S.R., București, 1976.

PREDA, Constantin;

Dreptul transporturilor, curs, Universitatea Europeană Drăgan, Facultatea de Ddrept, Brașov, 1997.

RODIÈRE R.

Manuel des transports terrestres et aeriennes; DalloZ, Paris, 1969.

SCERNI, Maria;

Il dritto internazionale privato maritimo et aeronautico; 1936, p. 319.

ANEXA I

**CONTRACTUL DE TRANSPORT
încheiat astăzi**

I. PĂRȚILE CONTRACTANTE

- Societatea comercialăavând sediul social în
.....telefon fax înregistrată la Registrul
Comerțului sub numărul având contul curent nr. deschis
la Banca și codul fiscal nr. prin reprezentanți legali în
calitate de EXPEDITOR.

și

- Societatea comercială având sediul social în
telefon fax înregistrată la Registrul Comerțului sub
numărul având contul curent nr. deschis la Banca și
codul fiscal nr. prin reprezentanți legali în calitate de CĂRĂUȘ

au convenit încheierea prezentului contract de transport cu respectarea următoarelor clauze:

II. OBIECTUL CONTRACTULUI

Art. 1 - Cărașul se obligă să transporte mărfurile prevăzute în anexa nr. 1 care face parte integrantă din prezentul contract. Transportul va fi asigurat cu mijloace de transport (felul)la destinatar (sediul) locul

Art. 2 - Expeditorul va preda mărfurile, iar cărașul le va lua în primire la data de

III. RISCUL PIERIRII MĂRFURILOR

Art. 3 - Riscul pieririi mărfurilor este suportat de căraș după ce acesta a luat în primire mărfurile, chiar dacă scrisoarea de trăsură (ST) nu a fost întocmită de expeditor.

Art. 4 - Expeditorul se obligă:

- a) să întocmească scrisoarea de trăsură;
- b) să insereze obligatoriu scrisoarea de trăsură;
 - natura, greutatea, măsura sau numărul mărfurilor de transportat și dacă mărfurile sunt în lăzi sau în pachete, calitatea mărfurilor, numărul și sigiliile puse;
 - numele expeditotului cu indicarea sediului;
 - numele și sediul cărașului;
 - locul de destinație și persoana destinatarului cu toate datele de identificare cu mențiunea dacă scrisoarea de trăsură este la ordin sau la purtător;
 - cheltuielile de transport și sumele datorate cărașului pentru expediere inclusiv celelalte cheltuieli adiacente cu nominalizarea acestora;
 - rimpul în care trebuie efectuat transportul pe calea ferată, dacă trebuie făcut cu rapiditate;
 - orice alte prevederi asupra cărora părțile au convenit.
- c) să încredințeze cărașului actele de vamă și alte acte necesare potrivit naturii mărfurilor și anume

IV. OBLIGAȚIA PĂRȚILOR

Art. 5 - Cărașul se obligă:

a) să ia în primire mărfurile conform mențiunilor inserate în scrisoarea de transport; dacă nu se intenționează vreo rezervă cu privire la starea mărfurilor este prezumat că acestea nu prezintă vicii de ambalare;

b) să predea mărfurile destinatarului la termenul de

c) să restituie expeditorului un exemplar de scrisoare de transport pe care a semnat-o, fapt ce confirmă că mărfurile sunt în posesia cărăușului, fiind răspunzător de ele;

d) să răspundă de pierderea sau deteriorarea mărfurilor care i-au fost încredințate spre transport din momentul în care le primește și până la acela al predării lor destinatarului; cărăușul este exonerat de răspundere dacă probează că pierderea sau deteriorarea a fost cauzată de forța majoră sau de caz fortuit ori de fapta culpabilă a expeditorului sau destinatarului sau chiar de viciul propriu al mărfurilor.

V. PRIVILEGIUL CĂRĂUȘULUI

Art. 6 - Cărăușul are drept de retenție asupra mărfurilor transportate până când primește prețul convenit pentru transportul efectuat.

Cărăușul are drept de retenție asupra mărfurilor dacă nu i s-a restituit exemplarul scrisorii de transport semnat de el. Cărăușul, are deci, privilegiul asupra mărfurilor transportate până la predarea lor destinatarului.

VI. RISCURILE TRANSPORTULUI

Art. 7 - Dacă din caz fortuit sau forță majoră, ransportul este împiedicat sau întârziat peste termen, cărăușul trebuie să-l înștiințeze imediat pe expeditor, care are dreptul de a rezilia contractul, plătind cheltuielile făcute de cărăuș până la acel moment.

Art. 8 - Când în timpul transportului se produce împrejurarea din cauză de forță majoră sau de caz fortuit, cărăușul va înștiința pe expeditor, având dreptul la plata prețului proporțional cu drumul parcurs.

VII. PREȚUL ȘI MODALITĂȚI DE PLATĂ

Art. 9 - Prețul transportului este de lei și va fi achitat la data de cu dispoziție de plată (CEC, numerar), în contul cărăușului numărul deschis la Banca

VIII. DURATA TRANSPORTULUI

Art. 10 - Transportul se efectuează în perioada

Art. 11 - Depășirea termenului atrage pierderea unei părți din preț proporțional cu durata întârzierii.

Art. 12 - Dacă întârzierea a durat îndoit față de timpul hotărât, căraușul pierde întregul preț.

Art. 13 - Căraușul poate fi obligat și la repararea daunelor cauzate de întârziere.

IX. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE DESTINATARULUI

Art. 14 - După ajungerea mărfurilor la destinație sau după trecerea zilei în care acestea trebuia să ajungă, destinatarul este de drept să exercite toate drepturile deviând din contractul de transport printre care:

- a) predarea mărfurilor și a scrisorii de transport;
- b) despăgubiri pentru întârziere sau pentru degradarea mărfurilor;
- c) să verifice starea mărfurilor chiar cu experții, dar pe cheltuiala sa.

Art. 15 - Destinatarul are obligația să plătească tot ce se datorează căraușului pentru transportul asigurat după mențiunile din scrisoarea de transport.

X. STINGEREA RĂSPUNDERII CĂRĂUȘULUI

Art. 16 - Stingerea răspunderii căraușului va avea loc prin predarea mărfurilor și respectiv primirea acestora, fără rezervă de către destinatar.

Art. 17 - Acțiunea contra căraușului pentru pierderea parțială sau degradarea mărfurilor, continuă să existe pe un termen de 5 zile de la primirea mărfurilor, iar ca excepție, și după acest moment, dacă anumite împrejurări dovedite atestă că degradările sau pierderile nu au putut fi constatate la momentul predării - primirii.

XI. SCRISOAREA DE TRĂSURĂ

Art. 18 - Înscrișul constatator al contractului este scrisoarea de transport întocmită de către expeditor, semnată de cărauș și potrivit formularelor existente, la dispoziția fiecărui cărauș. Părțile pot anexa la

scrisoarea de trăsură o notă în care sunt prevăzute obligațiile suplimentare asumate de fiecare parte și care nu au putut fi menționate în formularul tipizat.

XII. ALTE CLAUZE

Art. 19 -

Drept pentru care s-a încheiat prezentul contract de transport în două exemplare, din care un exemplar pentru expeditor și un exemplar pentru cărăuș.

EXPEDITOR,
Reprezentanți legali

CĂRĂUȘ,
Reprezentanți legali
ANEXA II

CODUL CIVIL ROMÂN - Titlul III - DESPRE CONTRACTE SAU CONVENȚII

CAPITOLUL V: Despre delictе și cvasi-delictе.

Art. 998 - Orice faptă a omului, care cauzează altuia prejudiciu, obligă pe acela din a cărui greșală s-a ocazionat, a-l repara.

Art. 999 - Omul este responsabil nu numai de prejudiciul ce a cauzat prin fapta sa, dar și de acela ce a cauzat prin neglijența sau prin imprudența sa.

Art. 1000 - Suntem asemenea responsabili de prejudiciul cauzat prin fapta persoanelor pentru care suntem obligați a răspunde sau de lucrurile ce sunt sub paza noastră.

.....

Art. 1003 - Când delictul sau cvasi-delictul este imputabil mai multo persoane, aceste persoane sunt ținute solidar pentru despăgubire.

ANEXA III

CODUL COMERCIAL ROMÂN - Titlul XII - DESPRE CONTRACTUL DE TRANSPORT

Art. 413 - Contractul de transport are loc între expeditor sau acela care dă însărcinarea pentru transportul unui lucru și întreprinzătorul care se obligă a-l face în numele său propriu și pe socoteala altuia, ori între unul dintre aceștia și căraușul ce se însărcinează a-l face.

Se numește cărauș persoana care își ia însărcinarea ca într-un mod oarecare să transporte sau să facă a se transporta, un obiect oarecare.

.....

Art. 414 - Expeditorul trebuie să dea căraușului care i-ar face cerere o scrisoare de cărat.

Scrisoarea de cărat poate fi la ordin sau la purtător.

Forma și efectele girului scrisorii de cărat sunt reglementate prin dispozițiile Titlului IX din această carte.

Art. 416 - Expeditorul este dator a încredința căraușului actele de vamă sau altele ce ar putea fi de trebuință; el este răspunzător de cuprinsul și regularitatea lor.

CUPRINS

INTRODUCERE

CAPITOLUL I

APARIȚIA ȘI EVOLUȚIA DREPTULUI AERIAN INTERN ȘI INTERNAȚIONAL

1. Apariția și dezvoltarea reglementărilor
2. Terminologie
3. Noțiunea dreptului aerian
4. Legăturile cu dreptul maritim
5. Acte normative și organizații internaționale în domeniu
6. Suveranitatea de stat asupra spațiului aerian
 - 6.1. Evoluția principiului suveranității asupra spațiului aerian în dreptul internațional
 - 6.2. Suveranitatea asupra spațiului aerian
7. Dreptul aerian român
 - 7.1. Evoluția dreptului aerian român
 - 7.2. Organizarea activității

7.3. Reglementări

CAPITOLUL II

CONTRACTUL DE TRANSPORT AERIAN INTERN DE MĂRFURI

1. Noțiunea și trăsăturile contractului de transport aerian intern de mărfuri
2. Încheierea contractului de transport aerian intern de mărfuri
3. Executarea contractului de transport aerian intern de mărfuri
4. Răspunderea transportatorului aerian

CAPITOLUL III

TRANSPORTURILE AERIENE INTERNE DE CĂLĂTORI ȘI BAGAJE

1. Noțiunea și încheierea contractului de transport aerian intern de călători și bagaje
2. Obligațiile părților contractului de transport aerian intern de călători
3. Răspunderea părților în contractul de transport aerian intern de călători și bagaje. Rezolvarea litigiilor ce decurg din nerespectarea obligațiilor părților

CAPITOLUL IV

TRANSPORTURILE AERIENE INTERNAȚIONALE DE MĂRFURI

1. Asociația Internațională a Transporturilor Aeriene
2. Noțiunea și încheierea contractului de transport aerian internațional de mărfuri

3. Scrisoarea de transport aerian
4. Modificarea contractului de transport aerian internațional de mărfuri
5. Efectele contractului și răspunderea părților
 - 5.1. Drepturile, obligațiile și răspunderea expeditorului
 - 5.2. Obligațiile și răspunderea contractuală a transportatorului
6. Taxele de transport
7. Dreptul penal aerian

CAPITOLUL V

TRANSPORTURILE AERIENE INTERNAȚIONALE DE CĂLĂTORI ȘI BAGAJE

1. Reglementări în materie
2. Răspunderea transportatorului aerian

CAPITOLUL VI

PIRATERIA AERIANĂ

1. Infracțiunea de piraterie aeriană
2. Convenții internaționale pentru reprimarea pirateriei aeriene
3. Terminologie
4. Răspunderea civilă a companiilor de transport aeriene
5. Supravegherea și protecția aeroporturilor

BIBLIOGRAFIE

ANEXE

