Dosar nr. 2-2603/2025
2-25022405-12-2-19022025

H O T Ă R Â R E
În numele Legii

01 august 2025 mun. Chișinău

Judecătorul Judecătoriei Chișinău, sediul Central, Mihaela Scripliuc examinând în procedura cererilor cu valoare redusă, cauza civilă la cererea de chemare în judecată depusă de Ion Drența împotriva Societății cu Răspundere Limitată „Fly One" cu privire la încasarea compensației pentru întârzierea zborului și a cheltuielilor de judecată,

a c o n s t a t a t :

La 17 februarie 2025, Ion Drența fiind reprezentat de avocatul Lucia Maier a depus cerere de chemare în judecată împotriva SRL „Fly One" cu privire la încasarea compensației pentru întârzierea zborului și a cheltuielilor de judecată.

În motivarea acțiunii a indicat că, la 15 iunie 2024, urma să fie pasager al cursei aeriene 5F 903 Chișinău (RMO) – Nice (NCE) zborul fiind programat pentru ora 19:00 și aterizarea în Nice la ora 20:50.

A menționat că, însă, cu părere de rău, zborul nu a avut loc la data și ora preconizată și în Nice a ajuns cu o întârziere mai mare de 4,5 ore, iar așteptarea a fost foarte dificilă deplasarea pe timp de noapte a creat o stare de stres deosebită și un deranj mare, având în vedere că, urma să fie prezent la o întâlnire de afaceri.

A susținut că, la 30 august 2024 de către pârâtă a fost recepționată cererea prealabilă înaintată de către reclamant, cerere care a rămas fără răspuns și până la ziua de astăzi.

Notează că, conform informației deținute distanța ortodromică dintre Aeroportul internațional Chișinău (RMO) și Aeroportul Cot d'Azure din Nice (NCE) este de aproximativ 1 720 km.

Prin urmare solicită, admiterea cererii de chemare în judecată și încasarea din contul SRL „Fly One" a compensației pentru întârzierea cursei 5F 903 din 15 iunie 2024 cu mai mult de 4 ore și 30 minute în mărime de 400 euro și cheltuielile de judecată.

Prin încheierea Judecătoriei Chișinău, sediul Central din 24 februarie 2025, a fost acceptată spre examinare, în procedura cererilor cu valoare redusă, cererea de chemare în judecată depusă de către Ion Drența (f.d. 16-17).

La 26 februarie 2025, în adresa participanților la proces a fost expediată copia încheierii nominalizate, iar pârâtului i-au fost expediate și copia de pe cererea de chemare în judecată și de pe înscrisurile anexate (f.d. 18-20).

La 06 martie 2025, pârâta SRL „Fly One" a recepționat actele expediate, ceea ce se confirmă prin avizul de recepție anexat la materialele dosarului (f.d. 21).

În conformitate cu art. 276^3 alin. (1) și (3) din Codul de procedură civilă, procedura cu privire la cererile cu valoare redusă este scrisă. În termen de 30 de zile de la comunicarea cererii de chemare în judecată și a înscrisurilor anexate, inclusiv în cazul comunicării prin

intermediul Programului integrat de gestionare a dosarelor, pârâtul prezintă instanței judecătorești și reclamantului o referință, precum și copii de pe înscrisurile necesare.

Potrivit art. 276[4] alin. (2) din Codul de procedură civilă, dacă, după ce i s-au comunicat cererea de chemare în judecată și înscrisurile anexate, pârâtul nu depune referință, soluționarea cererii se face în baza materialelor anexate la dosar.

La 20 martie 2025, SRL „Fly One" a depus referință asupra cererii de chemare în judecată depusă de Ion Drența (f.d. 24-30).

În motivarea referinței a indicat că, Ion Drența a înaintat o cerere de chemare în instanța de judecată împotriva SRL „Fly One" cu privire la acordarea compensației pentru întârzierea Chișinău-Nice din 15 iunie 2024 și compensarea cheltuielilor de judecată.

Menționează că, reieșind din conținutul acțiunii înaintate, identifică că, se invocă faptul că, cursa Chișinău-Nice din 15 iunie 2024 a întârziat mai bine de 4,5 ore.

Cu toate acestea, SRL „Fly One" afirmă că, nu este de acord cu cererea de chemare în judecată și cu toate circumstanțele declarate în această cerere, consideră ca fiind una neîntemeiată, pasibilă de a fi respinsă.

Cu referire la capătul de cerere cu privire la acordarea compensației pentru întârzierea zborului, a relatat că, în conformitate cu pct. 3 lit. a) din Hotărârea Guvernului nr. 836 din 08 noiembrie 2012, pentru aprobarea Regulamentului cu privire la compensarea și asistența pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborului (în cele ce urmează „HG 836"), Prevederile pct. 2 al prezentului Regulament se aplică sub rezerva ca pasagerii: să aibă o rezervare confirmată pentru zborul respectiv și, cu excepția cazului de anulare menționat în capitolul III al prezentului Regulament, să se prezinte personal pentru înregistrare în condițiile stipulate și la ora indicată în prealabil și în scris (inclusiv prin mijloace electronice) de către operatorul aerian, turoperator sau o agenție de turism sau, în cazul în care ora nu este indicată, nu mai târziu de 45 de minute înaintea orei de plecare publicate.

La caz, susține că, o dovadă precum că, reclamantul a respectat aceste cerințe nu există, reclamantul nu a anexat la materialele cauzei tichetul de îmbarcare care ar atesta prezența la înregistrare la bordul navei, deci nici dreptul la compensație nu poate fi satisfăcut.

În continuare, a invocat că, referitor la motivul întârzierii, precizează că, în conformitate art. 20 alin. (1) din Codul civil, dacă prin lege nu se prevede altfel, persoana răspunde numai pentru prejudiciul cauzat prin fapta sa săvârșită cu vinovăție sub forma intenției sau imprudenței.

Accentuează că, ținând cont de această reglementare, comunică instanței faptul că, cursa a întârziat din cauza anumitor circumstanțe excepționale.

Or, notează că, la 15 iunie 2024, în timpul aterizării zborului 5F 686 la 08:50 UTC, a apărut următorul mesaj pe ecranul „ECAM: ALTN R BRAKE FAULT. Acest mesaj semnifică o defecțiune a sistemului de frânare alternativ pentru roata din dreapta a trenului de aterizare. Avionul nu poate fi trimis în misiune cu această defecțiune, astfel că, echipa de mentenanță a staționat avionul și a început procedurile de depanare. În timpul acestor proceduri, s-a descoperit unitatea defectă: servovalva dreapta (Număr articol funcțional – 98GG). A fost comandată o servovalvă nouă, care a fost instalată la sosirea acesteia în RMO. După testele necesare ale sistemului de frânare, avionul a fost trimis în misiune pe 16 iunie 2025 la 16:00 UTC".

Mai mult, precizează că, operatorul aerian cu bună-credință a acționat și a întreprins toate măsurile necesare în vederea respectării intereselor pasagerilor și care reținerea să nu fie una semnificativă.

Deci, având în vedere că, motivul întârzierii este unul ce nu depinde de voința părților, consideră pârâta că prevederile legate internaționale îi exceptează de la plata compensației.

În acest sens, relevă că, în conformitate cu art. 1 din Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, ratificată de Republica Moldova prin Legea nr. 254-XVI din 05 decembrie 2008, prezenta Convenție se aplica transporturilor internaționale de persoane, bagaje sau mărfuri, efectuate cu o aeronavă, contra plată. Aceasta se aplică, în mod egal, transporturilor gratuite efectuate cu aeronave de către o întreprindere de transport aerian.

Paralel, informează că, potrivit art. 19 din Convenție, transportatorul este răspunzător pentru dauna survenită datorită întârzierii în transportul aerian de pasageri, bagaje sau mărfuri. Cu toate acestea transportatorul nu este răspunzător pentru daunele survenite datorită întârzierii dacă dovedește că el, prepușii și mandatarii săi au luat toate măsurile care se impun în mod rezonabil pentru a evita dauna sau că le-a fost imposibil să ia respectivele măsuri.

Iar, potrivit art. 8 din Codul Civil, dacă prin tratatul internațional la care Republica Moldova este parte sânt stabilite alte dispoziții decât cele prevăzute de legislația civilă, se vor aplica dispozițiile tratatului internațional.

Mai mult, expune că, în Hotărârea Curții Constituționale nr. 55 din 14 octombrie 1999, Curtea menționează că, normele și principiile unanim recunoscute ale dreptului internațional sânt executorii pentru Republica Moldova în măsura în care ea și-a exprimat consimțământul de a fi legată prin actele internaționale respective.

Astfel, observă că, tratatul internațional la care Republica Moldova este parte, exclude în totalitatea răspunderea transportatorului dacă în legătură cu anularea/întârzierea zborului apar anumite impedimente în afara controlului operatorului aerian.

Imperios necesită a fi subliniat și faptul că, potrivit pct. 14 din Preambulul Regulamentului (CE) 261/2004, al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004, de stabilirea unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91, în conformitate cu Convenția de la Montreal, obligațiile care revin operatorilor de transport aerian ar trebui limitate sau responsabilitatea lor exonerată în cazurile în care evenimentul este cauzat de circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate. Astfel de circumstanțe pot surveni în special în caz de instabilitate politică, condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză, riscuri legate de siguranță, deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și greve care afectează operațiunile operatorului de transport aerian.

Astfel, conchide că, coroborând prevederile art. 19 din Convenția de la Montreal, cu prevederile Regulamentului (CE) 261/2004, constată că, norma stabilită în Convenție, care exclude răspunderea transportatorului se răsfrânge și asupra riscurilor legate de siguranța zborului (inclusiv a pasagerului) în cazul anumitor deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului.

Prin urmare comunică că, aceste deficiențe pot fi legate și de starea tehnică a aeronavei.

Mai mult decât atât, a remarcat că, potrivit art. 31 alin. (4) din Legea nr. 105 din 13 martie 2003 cu privire la protecția consumatorului, vânzătorul, prestatorul vor fi exonerați de răspundere pentru neîndeplinirea obligațiilor lor sau pentru îndeplinirea lor neconformă, sau pentru cauzarea prejudiciului dacă vor face dovada că, aceste fapte s-au produs din motive de forță majoră.

Suplimentar, argumentează că, pct. 14 al Hotărârii Guvernului nr. 836 din 08 noiembrie 2012, pentru aprobarea Regulamentului privind compensarea și asistența pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborului, stabilește că, operatorul aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu capitolul V din prezentul Regulament, în cazul în care poate face dovada că, anularea este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.

Prin urmare, explică faptul că, motivul întârzierii zborului la care face trimitere reclamantul, a fost impus reieșind din anumite circumstanțe imprevizibile la care transportatorul nu se putea aștepta la momentul încheierii contractului, astfel, reieșind din legislația națională și internațională redată supra, constată că, transportatorul nu este vinovat de întârzierea zborului, totodată, transportatorul nu este obligat în aceste circumstanțe să achite compensațiile pentru întârzierea zborului în cuantum de 400 euro solicitat de către reclamant.

Cu titlu informativ a mai adăugat și faptul că, în conformitate cu Regulile Generale de Transport a Companiei SRL „Fly One", care sunt publicate pe site-ul www.flyone.eu) art. 10, pct. 2, lit. a) și b), atunci când circumstanțele impun acest lucru (condiții meteorologice nefavorabile, cazuri de forță majoră, dispoziții guvernamentale și altele), transportatorul poate întârzia sau anula fără preaviz un zbor sau un loc confirmat în prealabil. Dacă urmare unor astfel de circumstanțe, transportatorul anulează sau întârzie un zbor, […], transportatorul trebuie: i) să transporte pasagerul, cât mai urgent posibil, cu o alta cursă regulată proprie pe care sunt locuri disponibile, fără plata suplimentară și, dacă este necesar, cu extinderea valabilității biletului, […]. b) În oricare din situațiile enumerate în paragraful 2 a) din acest Articol […], opțiunile prezentate la literele de mai sus, constituie singurele remedii disponibile pe care transportatorul este obligat să le ofere Pasagerului.

Așadar, evidențiază că, reclamantul și-a manifestat consimțământul de a călători cu SRL „Fly One", prin urmare, a fost de acord cu condițiile acestei companii, astfel, nu poate înainta obiecții, de ordin pecuniar dat fiind că, el conștient și-a manifestat consimțământul în partea ce ține de condițiile SRL „Fly One", inclusiv în partea ce vizează anularea/întârzierea zborului, până a procura biletele respective, adică până a fi încheiat contractul între părți, iar, SRL „Fly One", a acționat conform Regulilor Generale de Transport.

Finalmente, reieșind din cumulul de circumstanțe, fapte legale și probante, solicită respingerea acțiunii ca fiind neîntemeiată.

La 24 martie 2025, Ion Drența fiind reprezentat de avocatul Lucia Maier a depus obiecții la referința SRL „Fly One" (f.d. 33-36).

În motivarea obiecțiilor a indicat că, Ion Drența, la 15 iunie 2024, urma să fie pasager al cursei aeriene 5F 903 Chișinău (RMO) – Nice (NCE) zborul fiind programat pentru ora 19:00 și aterizarea în Nice la ora 20:50.

Menționează că, cu părere de rău, zborul nu a avut loc la data și ora preconizată și în Nice a ajuns cu o întârziere mai mare de 4,5 ore, iar așteptarea a fost foarte dificilă

deplasarea pe timp de noapte a creat o stare de stres deosebită și un deranj mare, având în vedere că, urma să fie prezent la o întâlnire de afaceri.

Afirmă că, la 30 august 2024 de către pârâtă a fost recepționată cererea prealabilă înaintată de către reclamant, care ulterior, la 26 ianuarie 2025, prin intermediul poștei electronice a recepționat răspunsul prin care i s-a comunicat că, SRL „Fly One" regretă inconvenientele suportate de către pasager în urma reținerii zborului 5F 903 Chișinău RMO - Nice NCE din 15 iunie 2024, cauzate de motive obiective de ordin operațional, care nu au putut fi evitate în pofida tuturor măsurilor adoptate. Cu oferirea unei despăgubiri în mărime de 150 euro, dat fiind faptul că, pasagerul a utilizat biletul de călătorie, cod rezervare D8Ud2A, SRL „Fly One" oferă o compensație în mărime de 150 pentru fiecare pasager.

Susține că, argumentul pârâtei cu privire la absența unor reclamanți la bordul aeronavei nu poate fi reținut, fiind neîntemeiat și lipsit de suport probator.

Notează că, pârâta deține exclusiv lista pasagerilor cursei 5F 903, iar dacă aceasta ar fi susținut într-adevăr că, anumiți reclamanți nu au fost prezenți la bord, avea obligația procesuală de a prezenta acest document pentru a-și susține obiecția. În absența unei asemenea probe din partea pârâtei, simpla negare a prezenței reclamanților nu poate fi reținută ca argument valabil.

Atestă că, conform răspunsului la cererea prealabilă constată că, pârâta singură declară și confirmă că, totuși reclamantul a fost pasager al cursei, a menționat codul de rezervare a zborului, și-a exprimat scuzele pentru întârzierea cursei, a oferit în calitate de compensație, un voucher cu un nominal mai mic decât cel prevăzut de lege, fapt ce demonstrează poziția expusă în referința anexată.

Informează că, pârâta, chiar dacă afirmă, dar totuși nu a pus la dispoziția instanței lista pasagerilor sau alte probe care să confirme că, reclamantul indicat nu a fost îmbarcat în aeronavă, deși aceasta este singura în măsură să confirme sau să infirme îmbarcarea reclamanților. Instanța urmează să aprecieze această omisiune ca o încercare de a obstrucționa aflarea adevărului și de a evita răspunderea în fața obligațiilor ce îi revin în temeiul HG nr. 836/2012.

Reține că, în lipsa unor probe concludente din partea pârâtei și având în vedere dovezile prezentate de reclamanți, instanța urmează să respingă obiecția referitoare la neprezentarea unor pasageri la bordul aeronavei și să constate că, reclamantul a avut calitate de pasager ai cursei 5F 903 din 15 iunie 2024, fiind astfel îndreptățit la compensația solicitată.

Astfel, reclamantul a făcut dovada îndeplinirii condițiilor necesare pentru acordarea compensației, iar pârâta nu a demonstrat existența unor circumstanțe care să înlăture această obligație.

Subliniază că, consideră și argumentul pârâtei precum defecțiunea tehnică este una de ordin excepțional care nu putea în mod rezonabil să o evite sau să depășească impedimentul în timp util.

Remarcă că, potrivit art. 19 din Convenția de la Montreal și pct. 14 din Regulamentul (CE) 261/2004, obligația de compensare a transportatorului poate fi înlăturată doar dacă acesta demonstrează că au fost luate toate măsurile rezonabile pentru evitarea întârzierii sau că, adoptarea unor asemenea măsuri era imposibilă. În speță, pârâtul nu a demonstrat că, a depus toate eforturile pentru a minimiza impactul întârzierii asupra pasagerilor, cum ar fi redistribuirea acestora pe alte curse sau utilizarea unei aeronave de rezervă în timp util.

Totodată, transportatorul aerian are obligația de a dispune de o logistică adecvată pentru a face față unor astfel de incidente tehnice, iar invocarea unui eveniment meteorologic nu constituie, în mod automat, o exonerare de răspundere, în lipsa unei dovezi că, întârzierea a fost inevitabilă.

În acest context, solicită de a fi apreciat critic argumentele prezentate în referința depusă și a admite cerere de chemare în judecată așa cum a fost formulată.

Ulterior, prin încheierea Judecătoriei Chișinău, sediul Central din 25 martie 2025, a fost atrasă din oficiu în calitate de intervenient accesoriu – Autoritatea Aeronautică Civilă a RM (f.d. 40).

La 25 martie 2025, în adresa fizică și la 14 mai 2025 în adresa electronică a Autorității Aeronautice Civile a RM au fost expediate copia încheierii nominalizate, copia încheierii de primire, copia de pe cererea de chemare în judecată și de pe înscrisurile anexate, a referinței și a obiecțiilor (f.d. 42, 43).

La 14 mai 2025, intervenientul accesoriu Autoritatea Aeronautică Civilă a RM a recepționat actele expediate, însă în termen de 30 de zile de la comunicarea cererii de chemare în judecată și a înscrisurilor anexate, nu a prezentat referința (f.d. 45).

Studiind probele administrate pentru dovedirea celor invocate și raportându-le, în ansamblu, la prevederile legale ce guvernează speța, judecătorul, ajunge la concluzia de a admite cererea de chemare în judecată din următoarele considerente.

În conformitate cu art. 5 alin. (1) din Codul de procedură civilă, orice persoană interesată este în drept să se adreseze în instanță judecătorească, în modul stabilit de lege, pentru a-și apăra drepturile încălcate sau contestate, libertățile și interesele legitime.

În corespundere cu art. 117 alin. (1) din Codul de procedură civilă, probe în cauze civile sunt elementele de fapt, dobândite în modul prevăzut de lege, care servesc la constatarea circumstanțelor ce justifică pretențiile și obiecțiile părților, precum și altor circumstanțe importante pentru justa soluționare a cauzei.

În temeiul art. 118 alin. (1) și (3) din Codul de procedură civilă, fiecare parte trebuie să dovedească circumstanțele pe care le invocă drept temei al pretențiilor și obiecțiilor sale dacă legea nu dispune altfel. Circumstanțele care au importanță pentru soluționarea justă a cauzei sânt determinate definitiv de instanța judecătorească pornind de la pretențiile și obiecțiile părților și ale altor participanți la proces, precum și de la normele de drept material și procedural ce urmează a fi aplicate.

Conform art. 121 din Codul de procedură civilă, instanța judecătorească reține spre examinare și cercetare numai probele pertinente care confirmă, combat ori pun la îndoială concluziile referitoare la existența sau inexistența de circumstanțe, importante pentru soluționarea justă a cazului.

Potrivit art. 130 alin. (1)-(3) din Codul de procedură civilă, instanța judecătorească apreciază probele după intima ei convingere, bazată pe cercetarea multiaspectuală, completă, nepărtinitoare și nemijlocită a tuturor probelor din dosar în ansamblu și interconexiunea lor, călăuzindu-se de lege. Niciun fel de probe nu au pentru instanța judecătorească o forță probantă prestabilită fără aprecierea lor. Fiecare probă se apreciază de instanță privitor la pertinența, admisibilitatea, veridicitatea ei, iar toate probele în ansamblu, privitor la legătura lor reciprocă și suficiența pentru soluționarea cauzei.

Art. 240 alin. (1) din Codul de procedură civilă prevede că, la deliberarea hotărârii, instanța judecătorească apreciază probele, determină circumstanțele care au importanță

pentru soluționarea cauzelor, care au fost sau nu stabilite, caracterul raportului juridic dintre părți, legea aplicabilă soluționării cauzei și admisibilitatea acțiunii.

În conformitate cu art. 239 din Codul de procedură civilă, hotărârea judecătorească trebuie să fie legală și întemeiată. Instanța își întemeiază hotărârea numai pe circumstanțele constatate nemijlocit de instanță și pe probele cercetate în ședință de judecată.

Din materialele cauzei se constată că, conform cartelei de îmbarcare Ion Drența, la 15 iunie 2024 urma să decoleze cu zborul operat de SRL „Fly One" cu nr. 5F 903 de pe Aeroportul internațional Chișinău (RMO) spre Aeroportul Cot d'Azure din Nice (NCE), ora decolării 19:00 și ora aterizării 20:50 (f.d. 14).

Potrivit răspunsului ÎS „Aeroport Internațional Chișinău" nr. 12/1212 din 19 august 2024, se constată că, conform orarului de zbor inițial aprobat, aeronava cursei aeriene 5F 903 Chișinău - Nice urma să decoleze de pe aeroportul din Chișinău la 15 iunie 2024, ora 19:00 cu aterizarea pe aeroportul din Nice la 20:50. La 15 iunie 2024, ÎS „Aeroportul Internațional Chișinău" a recepționat informații cu privire la modificarea orarului de zbor a cursei aeriene 5F 903 Chișinău - Nice. Astfel, aeronava cursei aeriene menționate, urma să decoleze de pe aeroportul din Chișinău la 16 iunie 2024, ora 00:30 cu aterizarea pe aeroportul din Nice la 02:50. În baza cerințelor stabilite în Directiva Operațională № 07-06/11/2023 // AAC RM, această modificare a orarului de zbor a fost introdusă în sistemul operațional ca fiind reținerea cursei aeriene. Astfel, aeronava cursei aeriene 5F 903 Chișinău - Nice, de facto a decolat de pe aeroportul din Chișinău la 16 iunie 2024, ora 01:33 și a aterizat pe aeroportul din Nice la ora 03:08. Motivele reținerii compania aeriană nu a indicat (f.d. 13).

La 30 august 2024, reprezentantul reclamantului Ion Drența, avocatul Lucia Maier a expediat în adresa SRL „Fly One" cerere prealabilă, prin care a solicitat achitarea compensației pentru întârzierea zborului și repararea prejudiciului moral (f.d. 9-11).

Prin răspunsul nr. 2832 din 30 decembrie 2024 SRL „Fly One" a informat că, regretă inconvenientele suportate de către pasager în urma reținerii zborului 5F 903 Chișinău RMO - Nice NCE din 15 iunie 2024, cauzată de motive obiective de ordin operațional, care nu au putut fi evitate în pofida tuturor măsurilor adoptate, astfel pentru că, pasagerul a utilizat biletul de călătorie, cod rezervare D8UD2A, SRL „Fly One" îi oferă o compensație în mărime de 150 euro pentru fiecare pasager, compensația de 150 euro va fi transferată pe contul MyFLYONE al pasagerului Ion Drența (f.d. 37).

Conform art. 3 alin. (1) și (2) din Codul civil, are calitatea de consumator orice persoană fizică care, în cadrul unui raport juridic civil, acționează predominant în scopuri ce nu țin de activitatea de întreprinzător sau profesională. Persoana fizică nu are calitatea de consumator dacă cealaltă parte a raportului juridic civil nu are calitatea de profesionist. Are calitatea de profesionist orice persoană fizică sau juridică de drept public sau de drept privat care, în cadrul unui raport juridic civil, acționează în scopuri ce țin de activitatea de întreprinzător sau profesională, chiar dacă persoana nu are scopul de a obține un profit din această activitate.

Potrivit art. 9 alin. (2) lit. a) din Codul civil, drepturile și obligațiile civile apar din contracte și din alte acte juridice.

Conform art. 10 alin. (1) din Codul civil, persoanele fizice și juridice participante la raporturile juridice civile trebuie să își exercite drepturile și să își execute obligațiile cu bună-credință, în acord cu legea, cu contractul, cu ordinea publică și cu bunele moravuri. Buna-credință se prezumă până la proba contrară.

În temeiul art. 774 alin. (1) din Codul civil, în virtutea raportului obligațional, creditorul este în drept să pretindă de la debitor executarea unei prestații, iar debitorul este ținut să o execute. Prestația poate consta în a da, a face sau a nu face.

În corespundere cu art. 775 alin. (1) din Codul civil, debitorul și creditorul trebuie să se comporte cu bună-credință și diligență la momentul nașterii, pe durata existenței, la momentul executării și stingerii obligației.

Conform art. 776 din Codul civil, obligațiile se nasc din contract, fapt ilicit (delict) și din orice alt act sau fapt susceptibil de a le produce în condițiile legii.

Potrivit art. 858 alin. (1) și (2) din Codul civil, temeiul executării rezidă în existența unei obligații. Obligația trebuie executată în modul corespunzător, cu bună-credință, la locul și în momentul stabilit.

În conformitate cu art. 901 alin. (1) lit. e) și alin. (5) din Codul civil, atunci când, fără justificare, debitorul nu își execută obligația, creditorul poate, în condițiile legii și, după caz, ale contractului, să ceară plata de despăgubiri pentru prejudiciul suferit prin neexecutare. Neexecutarea obligației înseamnă orice abatere, cu sau fără justificare, de la executarea corespunzătoare a obligației și include neexecutarea totală sau parțială a obligației, executarea necorespunzătoare sau cu întârziere a obligației.

Judecătorul a constatat raportul stabilit între Ion Drența și SRL „Fly One”, ca fiind unul ce se supune reglementărilor Legii cu privire la protecția consumatorilor, or, SRL „Fly One” este un prestator de servicii în sensul Legii date, prestând astfel servicii de transportare aeriană a pasagerilor și mărfurilor, pentru mai multe destinații.

Conform art. 1375 din Codul civil, prin contractul de prestări servicii, o parte (prestator) se obligă să presteze celeilalte părți (beneficiar) anumite servicii, iar aceasta se obligă să plătească retribuția convenită. Obiectul contractului de prestări servicii îl constituie serviciile de orice natură.

În sensul art. 1 din Legea cu privire la protecția consumatorilor nr. 105 din 13 martie 2003, consumator este orice persoană fizică ce intenționează să comande sau să procure ori care comandă, procură sau folosește produse, servicii pentru necesități nelegate de activitatea de întreprinzător sau profesională. De asemenea, același articol definește și noțiunea de „serviciu necorespunzător (defectuos)” - produs, serviciu care nu corespunde cerințelor prescrise sau declarate.

Astfel, în susținerea opiniei date se vor reține si prevederile art. 16 lit. e) din Legea enunțată, care stipulează că, consumatorul, la încheierea contractelor, are dreptul de a fi despăgubit pentru daunele cauzate de produsele, serviciile care nu corespund cerințelor stabilite în actele normative sau declarate ori clauzelor contractuale.

Conform art. 29 alin. (1) din Legea enunțată, prestatorul (executantul) este obligat să asigure prestarea serviciului (executarea lucrării) în termenele și condițiile stabilite în reglementările specifice în domeniu sau stipulate în contractul de prestare a serviciului (executare a lucrării).

Subsecvent, art. 30 alin. (1) din Legea enunțată supra, stabilește că, prestatorul (executantul) este obligat să presteze serviciul (să execute lucrarea), conform contractului, din materialele și cu mijloacele proprii dacă consumatorul nu cere prestarea (executarea) lui din materialul său.

Iar art. 32 din Lege prevede că, consumatorii au dreptul de a fi informați, în mod complet, corect și precis, asupra caracteristicilor produselor și serviciilor oferite de către

agenții economici, astfel încât să aibă posibilitatea de a face o alegere rațională, în conformitate cu interesele lor, între produsele și serviciile oferite și să fie în măsură să le utilizeze, potrivit destinației acestora, în deplină securitate.

În contextul definițiilor expuse mai sus, judecătorul menționează că, faptul decolării aeronavei cu întârziere, la altă dată și altă oră decât cea stabilită în biletul de îmbarcare se atestă ca prestare a unui serviciu necorespunzător în raport cu condițiile inițial stabilite.

Potrivit art. 1411 alin. (1) din Codul civil, prin contractul de transport, o parte (transportator) se obligă față de cealaltă parte (pasager sau expeditor) să o transporte împreună cu bagajele ei sau, respectiv, să transporte bunul la locul de destinație, iar cealaltă parte se obligă să plătească remunerația convenită.

În conformitate cu art. 1417 alin. (1) din Codul civil, contractul de transport de persoane se confirmă (se documentează) printr-un bilet (titlu de călătorie) sau alt document care dă dreptul la transport. Biletul poate fi emis în format electronic.

Iar, conform art. 1419 Cod civil, transportul de persoane include operațiunile de îmbarcare, transbordare, transport și debarcare. Transportatorul este ținut să transporte pasagerul la destinație în siguranță.

Judecătorul reține că, în cadrul examinării cauzei s-a stabilit cu certitudine că, a avut loc o executare tardivă a obligațiilor de către pârâtul SRL „Fly One”, or, decolarea avionului a avut loc la 16 iunie 2024, ora 01:33 (f.d. 13), și nu la 15 iunie 2024, ora 19:00 (f.d. 14), cum a fost indicat în biletul de îmbarcare. Adică o întârziere de 6 ore și 33 minute, fapt care nu a fost negat de pârâtă în referința depusă.

Astfel, potrivit art. 123 alin. (6) din Codul de procedură civilă, faptele invocate de una din părți nu trebuie dovedite în măsura în care cealaltă parte nu le-a negat.

Reieșind din constatările efectuate, judecătorul concluzionează că, pârâtul nu și-a executat corespunzător obligațiunile asumate, conform prevederilor legale enunțate, motiv pentru care se conchide că, cererea de chemare în judecată este întemeiată și urmează a fi admisă.

Potrivit art. 1420 alin. (1) și (3) din Codul civil, transportatorul este ținut să repare prejudiciul cauzat în urma decesului pasagerului, vătămării corporale a pasagerului, distrugerii sau deteriorării bunurilor acestuia, sub rezerva dispozițiilor art. 1421, sau în urma încălcării termenului de transportare, cu excepția cazului în care acest prejudiciu este rezultatul unui impediment în afara controlului transportatorului și dacă transportatorului nu i se putea cere în mod rezonabil să evite sau să depășească impedimentul sau consecințele acestuia ori dacă este rezultatul stării de sănătate a pasagerului sau al faptei acestuia. Transportatorul este ținut să repare prejudiciul și în cazul în care acesta se datorează stării sale de sănătate, a prepușilor săi sau a stării ori funcționării mijlocului de transport. Limitările în mărimea despăgubirilor și mărimea fixă a despăgubirilor pentru anumite categorii de încălcări sau prejudicii, inclusiv de natură extracontractuală, în transportul public de persoane sânt aprobate de Guvern, dacă prin lege nu se stabilesc alte limitări.

La caz, este relevant de a indica și prevederile pct. 1 lit. c) din Regulamentul cu privire la compensarea și asistența pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 836 din 08 noiembrie 2012, din care rezultă că, prezentul Regulament stabilește condițiile în care pasagerii transportului aerian își pot exercita drepturile minime atunci când zborul este întârziat.

Totodată, urmează de reținut că, potrivit informației electronice a ÎS „Moldatsa”, distanța ortodromică dintre aerodromul Chișinău (RMO) și aerodromul Nice (NCE), este de 1 720.6 km.

Astfel, conform pct. 16 lit. b) în coroborare cu pct. 18 lit. b) și pct. 17 din Regulamentul enunțat supra, în oricare din cazurile în care un operator aerian anticipează o posibilă întârziere a unui zbor peste ora de plecare prevăzută, după cum urmează: timp de trei ore sau mai mult, în cazul tuturor zborurilor cuprinse între 1 500 și 3 500 de kilometri, pasagerii trebuie să primească o compensație în conformitate cu prevederile capitolului V din prezentul Regulament, în mărime de 400 euro pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri.

Prevederile stipulate supra sunt identice cu prevederile articolelor 6-9 din Regulamentul nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004, de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91.

Subsecvent, judecătorul precizează că, în corespundere cu pct. 18 lit. b) din Capitolul V al Regulamentul cu privire la compensarea și asistența pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor, stabilește univoc că, pasagerii transportului aerian primesc o compensație stabilită conform destinației parcurse *pentru toate zborurile*, sumă ce include distanța de la locul de plecare până la locul destinației.

Ca urmare, judecătorul respinge ca neîntemeiate afirmațiile pârâtului invocate în referință precum că, zborul a avut întârzieri din necesitatea asigurării securității zborului, circumstanță care a dus la imposibilitatea îndeplinirii cursei la ora stabilită, or, ținând cont de condițiile specifice în care se efectuează transportul aerian și de gradul de complexitate tehnologică a aeronavelor, trebuie să se constate că, operatorii de transport aerian se confruntă în mod obișnuit, în exercitarea activității lor, cu diverse probleme tehnice determinate inevitabil de funcționarea acestor vehicule.

În susținerea concluziilor enunțate supra, judecătorul face referire și la art. 19 din Convenția UE pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional încheiată la Montreal la 29 mai 1999, transportatorul este răspunzător de prejudiciul rezultat dintr-o întârziere în transportul aerian de pasageri, de bagaje sau de mărfuri. Cu toate acestea, transportatorul nu este răspunzător de prejudiciul cauzat de o întârziere dacă dovedește că, el, prepușii și mandatarii săi au luat toate măsurile care puteau să se impună în mod rezonabil pentru a evita prejudiciul sau că le-a fost imposibil să ia respectivele măsuri.

Totodată, cu referire la defecțiunile tehnice invocate, și anume că, în timpul aterizării zborului 5F 686 la 08:50 UTC, a apărut un mesaj pe ecran, ceea ce a însemnat o defecțiune a sistemului de frânare și a apărut necesitatea înlăturării acestor defecțiuni, judecătorul reține că, reieșind din jurisprudența CEDO, problemele tehnice survenite la o aeronavă, care determină anularea unui zbor, nu intră în sfera noțiunii de „împrejurări excepționale”, excepție face cazul în care această problemă este urmarea unor evenimente care, prin natura sau prin originea lor scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian (cauza C549-07 Friederike Wallentin-Hermann vs. Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA). Aceeași concluzie se impune și în cazul întârzierii unor zboruri.

Anumite probleme tehnice pot intra în sfera acestor împrejurări excepționale. Aceasta ar fi situația, de exemplu, în cazul în care constructorul aparatelor care alcătuiesc flota

operatorului de transport aerian vizat sau o autoritate competentă ar comunica, atunci când aceste aparate sunt deja în uz, că, sunt afectate de un viciu ascuns de fabricație care aduce atingere siguranței zborurilor. Situația ar fi aceeași în cazul prejudiciilor produse de acte de sabotaj sau de terorism.

Prin urmare, o problemă tehnică survenită la o aeronavă nu intră în sfera noțiunii „împrejurări excepționale", decât în cazul în care această problemă este urmare a unor evenimente care, prin natura sau prin originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității transportatorului vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia, ceea ce în prezenta speță nu se regăsește.

În această ordine de idei, judecătorul reține că, defecțiunea tehnică a sistemului de frânare invocată de operatorul aerian se atribuie la categoria circumstanțelor imputabile primului, și nu sunt calificate drept circumstanțe excepționale, exoneratoare de răspundere.

Totodată, judecătorul menționează că, nu toate deficiențele pot constitui prin ele însele „împrejurări excepționale" și nu toate împrejurările excepționale sunt exoneratoare de răspundere, astfel că, celui care le invocă îi revine sarcina de a dovedi că, întârzierea ar fi fost cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.

Mai mult ca atât, este menționa că, înscrisul anexat la referință și care în opinia pârâtului ar demonstra defecțiunile tehnice la sistemul de frânare a aeronavei, nu poate fi pus la baza respingerii acțiunii, or din acest înscris nu rezultă că defecțiunile tehnice ar fi fost depistate anume aeronava care urma să efectueze zborul 5F 903 Chișinău RMO - Nice NCE la 15 iunie 2024, ora 19:00.

Astfel, judecătorul a stabilit că, SRL „Fly One" nu a prezentat probe demonstrative în sensul art. 118 din Codul de procedură civilă, care să confirme că, a întreprins și a luat toate măsurile rezonabile pentru a evita întârzierea zborului la cursa aeriană nr. 5F 903 itinerarul Chișinău (RMO) – Nice (NCE) din 15 iunie 2024.

Având în vedere normele citate anterior în coroborare cu materialele cauzei judecătorul constată temeinicia pretenției reclamantului cu privire la încasarea de la SRL „Fly One" în beneficiul lui Ion Drența a compensației pentru întârzierea zborului nr. 5F 903 din 15 iunie 2024 pe ruta Chișinău (RMO) – Nice (NCE) în mărime de 400 euro.

Potrivit art. 82 din Codul de procedură civilă, cheltuielile de judecată se compun din taxa de stat și din cheltuielile de judecare a cauzei.

În conformitate cu art. 94 alin. (1) din Codul de procedură civilă, instanța judecătorească obligă partea care a pierdut procesul să plătească, la cerere, părții care a avut câștig de cauză cheltuielile de judecată. Dacă acțiunea reclamantului a fost admisă parțial, acestuia i se compensează cheltuielile de judecată proporțional părții admise din pretenții, iar pârâtului – proporțional părții respinse din pretențiile reclamantului.

În conformitate cu art. 96 alin. (1) și (1^1) din Codul de procedură civilă, instanța judecătorească obligă partea care a pierdut procesul să compenseze părții care a avut câștig de cauză cheltuielile ei de asistență juridică, în măsura în care acestea au fost reale, necesare și rezonabile. Cheltuielile menționate la alin. (1) se compensează părții care a avut câștig de cauză dacă aceasta a fost reprezentată în judecată de un avocat.

Astfel, la materialele cauzei a fost anexată confirmarea de achitare a notei de plată nr. 00621326922470 din 17 februarie 2025 prin care se atestă că, Ion Drența a achitat taxa de timbru în mărime de 200 lei (f.d. 2).

Tot din actele cauzei și anume din confirmarea de achitare a bonului de plată nr. 41350221 din 01 noiembrie 2024 se confirmă că, Ion Drența a achitat Cabinetului Avocatului Lucia Maier pentru servicii juridice suma de 3 000 lei (f.d. 15).

Astfel, ca urmare a faptului că, Ion Drența a obținut câștig de cauză, acestuia urmează să-i fie compensate cheltuielile de judecată suportate în legătură cu examinarea cauzei în instanță, și anume cheltuielile pentru achitarea taxei de timbru în mărime de 200 lei și cheltuielile suportate pentru asistența juridică în mărime de 3 000 lei.

Conform art. 98 alin. (1) din Codul de procedură civilă, cheltuielile aferente judecării cauzei, suportate de instanța judecătorească, precum și taxa de stat, de a căror plată reclamantul a fost scutit, se încasează la buget de la pârât proporțional părții admise din acțiune dacă pârâtul nu este scutit de plata cheltuielilor de judecată. În acest caz, taxa de timbru se încasează în contul instanței judecătorești de la pârât, dacă pârâtul nu este scutit de plata acesteia.

În conformitate cu art. 85 alin. (1) lit. a) din Codul de procedură civilă, de taxă de stat pentru judecarea cauzelor civile se scutesc reclamanții în acțiunile de protecție a drepturilor consumatorilor.

Conform pct. 1.1.2 din Anexa nr. 1 al Legii taxei de stat nr. 213 din 31 iulie 2023, este stabilt că, pentru cererile de chemare în judecată privind litigiile cu caracter patrimonial, dacă valoarea acțiunii este de 5001-50000 lei, taxa de stat constituie 250 lei + 4% din valoarea acțiunii care depășește 5001 lei.

Având în vedere că, Ion Drența este scutit prin lege de la plata taxei de stat, atunci aceasta în sumă de 361,48 lei, urmează a fi încasată de la pârâtul SRL „Fly One” în beneficiul statului.

În conformitate cu prevederile art. 238-241, 276^2-276^4 Cod de procedură civilă, judecătorul,

h o t ă r ă ș t e :

Se admite cererea de chemare în judecată depusă de Ion Drența împotriva Societății cu Răspundere Limitată „Fly One” cu privire la încasarea compensației pentru întârzierea zborului și a cheltuielilor de judecată.

Se încasează de la Societatea cu Răspundere Limitată „Fly One” IDNO *****în beneficiul lui Ion Drența, IDNP *****suma de 400 (patru sute) euro cu titlu de compensație pentru întârzierea zborului al cursei aeronavei 5F 903, Chișinău (RMO)-Nice (NCE) din 15 iunie 2024 convertiți în lei moldovenești conform cursului oficial al Băncii Naționale a Moldovei la data executării hotărârii, suma de 3000 (trei mii) lei cu titlu de cheltuieli de asistență juridică și suma de 200 (două sute) lei cu titlu de taxa de timbru.

Se încasează de la Societatea cu Răspundere Limitată „Fly One” IDNO *****în beneficiul statului suma de 361, 48 (trei sute șaizeci și unu, 48) lei cu titlul de taxă de stat de la care reclamantul a fost scutit la depunerea acțiunii.

Hotărârea poate fi atacată cu apel la Curtea de Apel Centru în termen de 30 zile, de la data pronunțării dispozitivului hotărârii, prin intermediul Judecătoriei Chișinău, sediul Centru.

Judecătorul **Mihaela Scripliuc**