



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
UNIVERSITY OF PIRAEUS

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ / MASTER IN LAW AND ECONOMICS

2^{ος} ΚΥΚΛΟΣ ΣΠΟΥΔΩΝ 2017-2018- Γ' ΕΞΑΜΗΝΟ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ

Η Προστασία επιβάτη αεροπορικών μεταφορών ως καταναλωτή

ΙΑΣΩΝ Ν. ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ

[Α.Μ: Μ.Δ.Ο 1613]

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΚΟΡΝΗΛΙΑ ΔΕΛΟΥΚΑ- ΙΓΓΛΕΣΗ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2018

Παράρτημα Β: Βεβαίωση Εκπόνησης Διπλωματικής Εργασίας



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

(περιλαμβάνεται ως ξεχωριστή (δεύτερη) σελίδα στο σώμα της διπλωματικής εργασίας)

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, «Δίκαιο και Οικονομία» με τίτλο Προεργασία Επίσης Αεροπορικών Μεταφορών ως Κατανάλωση έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδικτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου.

Υπογραφή Μεταπτυχιακού Φοιτητή/ τριας.....

Όνοματεπώνυμο.....

Ημερομηνία.....

Γεωργίου
Ιωάννη Γεωργίου
19-07-2018

Αφιερώνεται

Στην οικογένειά μου

Στο Βασίλειο Κοκκίνη

Στη Β. Παλαιού

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ θερμά τους γονείς μου για την υποστήριξή τους καθ' όλη τη διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών και όλη τη μέχρι σήμερα διαδρομή μου και την επιβλέπουσα Καθηγήτριά μου Κορνηλία Δελούκα- Ιγγλέση για το ενδιαφέρον της, τη συνδρομή της, και τις πολύτιμες συμβουλές της κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας.

Πειραιάς, Ιούλιος 2018

Ι. Ευαγγέλου

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το 1903 η ανθρωπότητα πέτυχε χάρη στους αδερφούς Wright να κατακτήσει τους ουρανοί, με την πραγματοποίηση της πρώτης επίσημης πτήσεως. Το αεροπλάνο, στον τρίτο αιώνα ζωής του, έχει αποκτήσει πρωταγωνιστικό ρόλο στον τομέα των μεταφορών. Σήμερα αποτελεί ένα ταχύτατο και άνετο, συγχρόνως, μέσο μεταφοράς, που έχει “μειώσει” τις αποστάσεις μεταξύ των ανά τον κόσμο προορισμών και έχει εξελιχθεί σε ένα από τα πλέον ελκυστικά πεδία επιχειρηματικότητας. Και πράγματι είναι γεγονός, ότι ο τομέας των αερομεταφορών, έχει αναπτυχθεί σε έναν από τους μεγαλύτερους επιχειρηματικούς πυλώνες όχι μόνο των μεταφορών, αλλά και της τουριστικής βιομηχανίας.

Οι αερομεταφορές, από τη στιγμή που αποτελούν πτυχή του εμπορικού και επιχειρηματικού κόσμου και βασικό πόλο της οικονομικής ζωής, διέπονται από όλους τους κανόνες και τις δυνάμεις της αγοράς. Αποτελούν μια πανίσχυρη αγορά, στην οποία συναντώνται οι παραδοσιακές δυνάμεις αυτής (προσφορά- ζήτηση) και οι πρωταγωνιστές της παίζουν βασικό ρόλο. Η παροχή αερομεταφορικών υπηρεσιών, φέρνει στο επίκεντρο δύο βασικά πρόσωπα, τον επιχειρηματία- πάροχο αερομεταφορικών υπηρεσιών και τον επιβάτη- αποδέκτη των υπηρεσιών, ο οποίος εντάσσεται στο πεδίο των καταναλωτών, οι οποίοι ευρισκόμενοι σε δυσμενέστερη οικονομική και διαπραγματευτική θέση έναντι του ισχυρού επιχειρηματία- αερομεταφορέα, πρέπει να προστατευθούν επαρκώς και καταλλήλως.

Τα δικαιώματα των επιβατών δε, σε μια χώρα με γιγάντια τουριστική βιομηχανία, όπως η Ελλάδα, με συνεχείς εισροές και εκροές τουριστών και ταξιδιωτών, αποκτούν ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Η χώρα μας, έχει να επιδείξει σπουδαία πρόοδο στον τομέα των αερομεταφορών, ακολουθώντας πορεία εκσυγχρονισμού και συμμόρφωσης με την ευρωπαϊκή και παγκόσμια πραγματικότητα των αερομεταφορών. Ήδη εδώ και μια εικοσαετία διαθέτει ένα από τα πιο σύγχρονα αεροδρόμια στην Ευρώπη, ενώ ο εθνικός της αερομεταφορέας, κατέχει πολύ υψηλή θέση ως προς την ποιότητα των πτητικών της υπηρεσιών.

Σκοπός της παρούσης εργασίας είναι μέσα από την αξιοποίηση των νομοθετημάτων, της θεωρίας και της νομολογίας, να παρουσιάσει το νομοθετικό πλαίσιο που προστατεύει τα δικαιώματα του επιβάτη αεροπορικών μεταφορών ως καταναλωτή. Η νομοθετική οχύρωσή τους, αποτελεί βασικό όπλο απέναντι στους κινδύνους και τις ιδιαιτερότητες που κρύβονται πίσω από τις συνεχείς τεχνολογικές, οικονομικές και κοινωνικοπολιτικές εξελίξεις, αλλά και τον ιδιαίζοντα χαρακτήρα των αεροπορικών μεταφορών. Οι καθυστερήσεις και ματαιώσεις πτήσεων, οι απώλειες αποσκευών, οι προδιαγραφές ασφαλείας των αερομεταφορέων, ζητήματα αποζημιώσεως από θάνατο ή τραυματισμό, η επιπλέον μέριμνα για τους ταξιδιώτες με ειδικές ανάγκες, και η καταχρηστική συμβατική συμπεριφορά των αερομεταφορέων, αποτελούν βασικές πτυχές που αναγάγουν τα καταναλωτικά συμφέροντα του επιβάτη σε μείζον θέμα.

Στο Πρώτο Μέρος (Εισαγωγικό), γίνεται σύντομη ιστορική αναφορά στις νομοθετικές πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που επέφερε την απελευθέρωση των

αεροπορικών μεταφορών στο εσωτερικό της Κοινότητας και κατά δεύτερον, αναλύονται οι λόγοι και τα κριτήρια με τα οποία ο επιβάτης αεροπορικών μεταφορών μπορεί να χαρακτηριστεί ως «καταναλωτής».

Το Δεύτερο Μέρος είναι αφιερωμένο στην παρουσίαση του νομοθετικού πλαισίου του Κανονισμού 261/2004 για τα δικαιώματα επιβατών εξαιτίας άρνησης επιβίβασης, καθυστέρησης και ματαίωσης πτήσεων, ο οποίος αποτελεί ίσως το πιο σημαντικό ενωσιακό νομοθέτημα για την προστασία του επιβάτη αεροπορικών μεταφορών και απηχεί την επιδίωξη της Ένωσης για παροχή πτητικού έργου υψηλών ποιοτικών προδιαγραφών. Γίνεται εκτενής ανάλυση των προστατευόμενων κατ' ιδίαν περιπτώσεων και των αντίστοιχων δικαιωμάτων των επιβατών, καθώς και ορισμένων δικονομικών ζητημάτων.

Στο Τρίτο Μέρος, γίνεται παρουσίαση του Κανονισμού 2111/2005 σχετικά με την υποχρέωση κατάρτισης κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων με απαγόρευση λειτουργίας στην Κοινότητα και την ενημέρωση του επιβάτη για την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα. Ο εν λόγω Κανονισμός απηχεί την επιδίωξη για εξασφάλιση μέγιστου επιπέδου ασφαλείας στα αεροπορικά ταξίδια.

Το Τέταρτο Μέρος έχει ως θεματικό αντικείμενο τον Κανονισμό 1107/2006 για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και το πλέγμα υποχρεώσεων αερομεταφορέων και αερολιμένων ως προς την μεταχείριση των εν λόγω προσώπων.

Στο Πέμπτο Μέρος, παρουσιάζεται το καθεστώς που ρυθμίζει την αστική ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού επιβατών, απώλειας / καταστροφής αποσκευών και καθυστέρησης επιβατών και αποσκευών, όπως αυτό διαμορφώνεται κατά το ενοποιημένο σύστημα της Συνθήκης του Μόντρεαλ και του Κανονισμού 2027/1997 (τροπ. με Καν. 889/2002) και εφαρμόζεται τόσο στις διεθνείς μεταφορές, όσο και στις ενδοκοινοτικές και εσωτερικές αερομεταφορές.

Στο Έκτο και τελευταίο μέρος, αντικείμενο προβληματισμού αποτελεί η προστασία του επιβάτη υπό το πρίσμα του Ν. 2251/1994 για την προστασία του καταναλωτή και συγκεκριμένα υπό το πρίσμα των διατάξεων που ρυθμίζουν τον έλεγχο και την ερμηνεία των Γενικών Όρων Συναλλαγών και την εφαρμογή αυτών στην ειδικότερη περίπτωση των Γενικών Όρων Μεταφοράς.

Τέλος παρατίθενται τα Συμπεράσματα της εργασίας και ακολουθεί η αναλυτική βιβλιογραφία, αρθρογραφία και οι διαδικτυακές και λοιπές πηγές της έρευνας καθώς και η χρησιμοποιηθείσα νομολογία.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος.....	4
Συνοτομογραφίες.....	9

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ: Εισαγωγή	σελ 10
------------------------------	---------------

1. “ Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών και η ανάγκη ενίσχυσης της προστασίας του επιβάτη”	σελ 10
2. “ Το νομοθετικό πλαίσιο των αεροπορικών μεταφορών	σελ 15
3 “ Επιβάτης αεροπορικών μεταφορών και ιδιότητα καταναλωτή”	σελ 17
3.1. Η έννοια του καταναλωτή γενικά	σελ 17
3.2. Τα κριτήρια για την προστασία του επιβάτη-καταναλωτή	σελ 19
3.2.1. Η έννοια του επιβάτη	σελ 19
3.2.2 Το παλαιό κριτήριο- Ο επιβάτης ως αποδέκτης υπηρεσιών και το νέο καθεστώς	σελ 21
3.2.3 Ο επιβάτης ως αποδέκτης των Γενικών Όρων Μεταφοράς	σελ 23

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ: “ Κανονισμός 261/2004- του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Φεβρουαρίου 2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91	σελ 27
---	---------------

Κεφάλαιο 1 “ Εισαγωγικές παρατηρήσεις	σελ 27
1.1 Ο σκοπός της ρύθμισης	σελ 27
1.2 Το πεδίο και οι προϋποθέσεις εφαρμογής	σελ 28
1.3 Το ζήτημα της σύγκρουσης με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ	σελ 33

Κεφάλαιο 2 “ Η πρακτική των υπεραρίθμων κρατήσεων – Άρνηση Επιβίβασης”	σελ 35
2.1. Εννοιολογική προσέγγιση	σελ 35
2.2. Αντιμετώπιση του προβλήματος- Η καινοτομία του « εθελοντή επιβάτη	σελ 38
2.3. Δικαιώματα των επιβατών	σελ 39

Κεφάλαιο 3“ Η Ματαίωση Πτήσης”	σελ 45
3.1. Εννοιολογική προσέγγιση	σελ 45
3.2 Δικαιώματα των επιβατών	σελ 47
3.3. Νομική φύση της ευθύνης του αερομεταφορέα	σελ 50
3.4. Λόγοι απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη	σελ 52

Κεφάλαιο 4 “ Η Καθυστέρηση πτήσης”	σελ 59
4.1. Εννοιολογική Προσέγγιση και διάκριση από την Ματαίωση	σελ 59

4.2. Δικαιώματα Επιβατών σελ 61

Κεφάλαιο 5 “ Αλλαγή θέσης επιβάτη” σελ 64

5.1. Εννοιολογική Προσέγγιση σελ.64

5.2 Δικαιώματα Επιβατών σελ 64

Κεφάλαιο 6 “ Άρθρο 14- Υποχρέωση ενημέρωσης του επιβάτη” σελ 66

Κεφάλαιο 7 “ Θέματα Παραγραφής” σελ 68

Κεφάλαιο 8 “ Δικονομικά θέματα- Δικαιοδοσία’ σελ 70

Κεφάλαιο 9 “ Η πρόταση τροποποίησης του Κανονισμού 261/2004” σελ 73

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ “ Κανονισμός 2111/2005- Υποχρέωση κατάρτισης Κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων με απαγόρευση λειτουργίας- Ενημέρωση περί της ταυτότητας του πραγματικού μεταφορέα”	σελ 76
---	---------------

Κεφάλαιο 1 “ Σκοπός και αντικείμενο της ρύθμισης” σελ 76

Κεφάλαιο 2 “ Ο Κοινοτικός Κατάλογος” σελ 78

Κεφάλαιο 3 “ Ενημέρωση του επιβάτη για την ταυτότητα του πραγματικού μεταφορέα” σελ 80

Κεφάλαιο 4 “ Προστασία” σελ 81

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ “ Κανονισμός 1107/2006- Δικαιώματα Επιβατών με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα.”	σελ 83
--	---------------

Κεφάλαιο 1 “ Θέσπιση του Κανονισμού” σελ 83

1.1 Σκοπός και αντικείμενο της ρύθμισης σελ 83

1.2 Πεδίο Εφαρμογής και Έννοια ατόμου με αναπηρία” σελ 84

1.3 Η εξαίρεση στην απαγόρευση αρνήσεως επιβίβασης σελ 86

1.4 Παροχή συνδρομής στον αερολιμένα και στο αεροσκάφος σελ 87

1.5 Αποζημίωση σε περίπτωση καταστροφής ή απώλειας εξοπλισμού σελ 90

1.6 Κρατική εποπτεία και δικαίωμα καταγγελίας στους αρμόδιους φορείς σελ 90

ΜΕΡΟΣ ΠΕΜΠΤΟ “ Ευθύνη αερομεταφορέα κατά το εναρμονισμένο καθεστώς της Συνθήκης του Μόντρεαλ και του Κανονισμού 2027/1997 (όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό 889/2002”	σελ 91
--	---------------

Κεφάλαιο 1 “ Εισαγωγικά- Ενοποίηση του πλαισίου προστασίας” σελ 91

Κεφάλαιο 2 “ Ευθύνη σε Περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού” σελ 95

2.1 Νομικός χαρακτήρας της Ευθύνης και ποσοτικά όρια σελ 95

2.2 Απαλλαγή- Η αντιμετώπιση των τυχηρών γεγονότων και της ανωτέρας βίας σελ 99

2.3 Υποχρέωση Προκαταβολής σελ 101

Κεφάλαιο 3 “ Ευθύνη σε περίπτωση καταστροφής , απώλειας ή φθοράς αποσκευών	σελ 103
3.1 Νομικός χαρακτήρας της ευθύνης και ποσοτικά όρια	σελ 103
3.2 Απαλλαγή	σελ 106
Κεφάλαιο 4 “ Ευθύνη σε περίπτωση καθυστέρησης επιβατών ή αποσκευών”	σελ 107
4.1 Νομική φύση ευθύνης και ποσοτικά όρια	σελ 107
4.2 Απαλλαγή	σελ 108
Κεφάλαιο 5 “ Έννομη προστασία”	σελ 110
5.1 Άσκηση αγωγής αποζημιώσεως	σελ 110
5.2 Δικαιοδοσία	σελ 111

ΜΕΡΟΣ ΕΚΤΟ: Προστασία επιβάτη από καταχρηστικούς Γ.Ο.Μ	σελ 114
---	----------------

Κεφάλαιο 1 « Σκοπιμότητα ελέγχου των ΓΟΜ υπό το πρίσμα της διάταξης του άρθρου 2 του Ν. 2251/1994	σελ 114
Κεφάλαιο 2 « Έλεγχος των Γ.Ο.Μ	σελ 118
2.1 Έλεγχος ένταξης	σελ 118
2.2 Ερμηνεία και Έλεγχος Καταχρηστικότητας	σελ 120
2.3 Περιπτώσεις καταχρηστικών όρων μεταφοράς	σελ 122

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	σελ 128
---------------------	----------------

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ-ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ-ΠΗΓΕΣ	σελ 130
---	----------------

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

- ΑΚ= Αστικός Κώδικας
- ΑΠ = Άρειος Πάγος
- Γ.Ο.Μ= Γενικοί Όροι Μεταφορών
- Γ.Ο.Σ= Γενικοί Όροι Συναλλαγών
- ΔΕΚ= Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
- ΔΕΕ (ή ΔικΕΕ)= Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- ΔΕΕ (περιοδικό)= Δίκαιο Επιχειρήσεων και Εταιρειών
- ΔΝΤ= Διεθνές Νομισματικό Ταμείο
- εδ= εδάφιο
- Ε.Ε= Ευρωπαϊκή Ένωση
- Ε.Ε.Κ.Δ= (Σύστημα) Εναλλακτικής Επίλυσης Καταναλωτικών Διαφορών
- ΕΕμπΔ= Επιθεώρηση Εμπορικού Δικαίου
- ΕπισκΕΔ= Επισκόπηση Εμπορικού Δικαίου
- επ. = επόμενα
- Ε.Τ.Δ= Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα
- Ευρ. Κοινοβ.= Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
- ΕφΑΔΠολΔ= Εφαρμογές Αστικού Δικαίου και Πολιτικής Δικονομίας
- ΕφΑθ= Εφετείο Αθηνών
- ΚΠολΔ= Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας
- Καν= Κανονισμός
- ΜΕφΑθ= Μονομελές Εφετείο Αθηνών
- Ν= Νόμος
- ΝοΒ= Νομικό Βήμα
- ο.π= όπως παραπάνω
- παρ. = παράγραφος
- ΠΠρωτΑθ= Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών
- σελ= σελίδα
- Σ.Μ= Σύμβαση του Μόντρεαλ
- στοιχ.= στοιχείο
- ΧρΙΔ= Χρονικά Ιδιωτικού Δικαίου
- ΣυνθΛΕΕ ή ΣΛΕΕ= Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- ΣυνθΕΟΚ= Συνθήκη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

- COM= Commission
- ELFAA=European Low Fares Airline Association
- IATA= International Air Transport Association
- ICAO=International Civil Aviation Organisation

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ: Εισαγωγή

1. Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών και η ανάγκη ενίσχυσης της προστασίας του επιβάτη

Οι μεταφορές αποτελούν ένα πολύ σημαντικό τομέα, στον οποίο η Ένωση έχει αναλάβει σημαντική νομοθετική δράση ήδη από τα πρώτα χρόνια ύπαρξης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Δράση η οποία ενισχύθηκε με την πάροδο του χρόνου ακόμα περισσότερο. Αυτό υπαγορεύθηκε και από την ανάγκη για τη διαμόρφωση μια κοινής πολιτικής στον τομέα των αερομεταφορών, η οποία αποσκοπούσε στην διαμόρφωση ενός περιβάλλοντος υγιούς ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, μια ανοιχτή αγορά χωρίς «σύνορα» και όρια στη δράση των αερομεταφορικών επιχειρήσεων. Η κοινοτική δράση στον τομέα των μεταφορών υφίσταται τόσο στη Συνθήκη ΕΚΑΧ, όσο και στη Συνθήκη της Ρώμης. Χαρακτηριστική ήταν η διάταξη του πρώην άρθρου 75 παρ. 1 περ. α' ΣυνθΕΟΚ, η οποία επέβαλλε υποχρέωση υιοθέτησης κοινής πολιτικής στον τομέα των ενδοκοινοτικών μεταφορών.

Ο στόχος της κοινής πολιτικής ήταν η ενίσχυση του ελεύθερου ανταγωνισμού στην αγορά των μεταφορών και η διασφάλιση ίσων όρων πρόσβασης στον τομέα των μεταφορών, ενώ αργότερα, ως θεμελιώδης στόχος προστέθηκε και η εξασφάλιση της ασφάλειας των μεταφορών. Η ΣυνθΕΟΚ, ρύθμιζε την Κοινοτική πολιτική των μεταφορών στα άρθρα 70-80 αυτής. Δυστυχώς οι διατάξεις αυτές δεν είχαν αξιοποιηθεί σε ικανοποιητικό βαθμό, με αποτέλεσμα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να ασκήσει προσφυγή κατά παραλείψεως κατά του Συμβουλίου¹. Το ΔΕΚ, διέγινωσε την αδράνεια νομοθετικής δράσης και συνέβαλε στην ενδυνάμωση του ενωσιακού δικαίου των μεταφορών.

Κομβική υπήρξε η συμβολή της Συνθήκης του Άμστερνταμ, με την οποία εγκαθιδρύθηκε η διαδικασία της συναπόφασης Ευρ. Κοινοβουλίου και Συμβουλίου στα θέματα μεταφορών, αντί του μέχρι τότε ισχύοντος συστήματος ομόφωνης λήψεως αποφάσεων, ολοκληρώνοντας την προσπάθεια εξασφάλισης ενός ευέλικτου συστήματος λήψεως αποφάσεων για τα θέματα των μεταφορών. Οι διατάξεις των άρθρων 70-80 της Συνθήκης, αναριθμήθηκαν σε άρθρα 90-100 με τη Συνθήκη της Λισσαβώνας, η οποία

¹ Η παράλειψη συνίστατο στο γεγονός ότι παρέμειναν εκκρεμείς εκ μέρους του Συμβουλίου, προτάσεις Κανονισμών και Οδηγιών στον τομέα των μεταφορών.

διατήρησε το σύστημα της συναπόφασης², αλλά και το επέκτεινε σε κρίσιμα ζητήματα. Παράλληλα κατέστη πιο σαφής και ξεκάθαρη η κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ των κρατών μελών και της Ένωσης, αφού στα άρθρα 90 επ. ΣυνθΛΕΕ εξειδικεύεται η πρόβλεψη για συντρέχουσα αρμοδιότητα κρατών μελών και Ένωσης, στον τομέα των μεταφορών, όπως αυτό ρητά υπαγορεύεται στη διάταξη του άρθρου 4 παρ. 1 και 4 παρ. 2 περ. ζ της ΣυνθΛΕΕ. Τέλος, σύμφωνα με το ΔΕΚ³, οι γενικές αρχές της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, τυγχάνουν εφαρμογής και στον τομέα των μεταφορών.⁴

Βασικό κρίκο των μεταφορών αποτελούν και οι αεροπορικές μεταφορές. Με δεδομένη λοιπόν: *Πρώτον*, την επιδίωξη της ενίσχυσης του ελεύθερου ανταγωνισμού στις ενδοκοινοτικές μεταφορές, *δεύτερον* την παραδοχή ότι οι μεταφορές εν γένει αποτελούν πυλώνα της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης *τρίτον*, την προώθηση της διαμόρφωσης της ενιαίας αγοράς, και τέλος, την επιταγή για ύπαρξη υψηλών προδιαγραφών ασφαλείας στις μεταφορές, η Κοινότητα έλαβε μια σειρά νομοθετικών έργων για την απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών στο εσωτερικό της Κοινότητας, που δημιούργησαν νέα δεδομένα στο ενδοκοινοτικό περιβάλλον των αεροπορικών μεταφορών.

Το νομοθετικό πλαίσιο της αεροπορικής μεταφοράς μεταμορφώθηκε περνώντας από ένα καθεστώς κρατικού παρεμβατισμού και διμερών διακρατικών συμφωνιών, σε ένα καθεστώς σταδιακής και ελεγχόμενης απελευθέρωσης⁵. Η απελευθέρωση αυτή, η οποία έλαβε χώρα σε τρία ρυθμιστικά στάδια, το 1987⁶, το 1990⁷ και το 1992, σήμανε ουσιαστικά τη δυνατότητα των αερομεταφορέων να εκτελούν ελεύθερα πτητικό έργο από και προς τα κράτη-μέλη της Ε.Ε και στις εθνικές εσωτερικές πτήσεις, καθώς επίσης και τη δυνατότητα διαχείρισης των τιμών των εισιτηρίων, του κόστους και της μεταφορικής πληρότητας, χωρίς

² Βλ. άρθρο 100 ΣυνθΛΕΕ (πρώην 80 ΣυνθΕΟΚ)

³ Υπόθεση C-203/98, Επιτροπή/ Βέλγιο ECLI:EU:C:1999:380

⁴ Βλ. σχετ. Αικ. Ηλιάδου σε Β. Σκουρή, Ερμηνεία Συνθηκών για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, εκδ. Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή 2004, σελ. 667 επ, Γ. Κώτσηρα σε Β. Χριστιανό « Συνθήκη ΕΕ & ΣΛΕΕ- Κατ' άρθρο ερμηνεία», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2012 και Γ-Ε.Φ Καλαβρό- Θ.Γ. Γεωργόπουλο « Το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Τόμος II- Ουσιαστικό Δίκαιο εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2010

⁵ Λία Αθανασίου σε ΕπισκΕ.Δ., Α/2002, σελ 34

⁶ Βλ. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου “Προστασία Καταναλωτή” 2^η έκδοση, 2015, σελ.942 υποσημ.2 σύμφωνα με την οποία, η πρώτη δέσμη μέτρων περιελάμβανε την Οδηγία 87/601/ΕΚ, σχετικά με τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κρατών μελών και την Απόφαση 87/602/ΕΟΚ για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας επιβατών μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ των κρατών μελών, που καταργήθηκε με τον Κανονισμό 2343/1990.

⁷ Βλ. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου “Προστασία Καταναλωτή” 2^η έκδοση, 2015, σελ.942 υποσημ.3 σύμφωνα με την οποία, η δεύτερη δέσμη μέτρων περιελάμβανε τον Κανονισμό (ΕΚ)2342/1990 σχετικά με τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών, τον Κανονισμό (ΕΚ) 2343/1990 για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών ενδοκοινοτικών γραμμών και τον Κανονισμό (ΕΚ) 2344/1990.

να υφίσταται κρατικός έλεγχος και παρέμβαση και με γνώμονα τις επικρατούσες συνθήκες στην αεροπορική αγορά, σε μια δεδομένη στιγμή.

Πιο συγκεκριμένα, με την τρίτη και σημαντικότερη δέσμη μέτρων, ήτοι αυτή του 1992, εφαρμόστηκαν στον αεροπορικό χώρο οι θεμελιώδεις κοινοτικές αρχές της ελεύθερης εγκατάστασης και ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Με τον Κανονισμό 2407/1992, καθορίστηκαν οι ενιαίες προϋποθέσεις για τη χορήγηση από τα κράτη μέλη αδειών εκμετάλλευσης σε αερομεταφορείς εγκατεστημένους στην Κοινότητα, ενώ δυνάμει του Κανονισμού 2408/1992, ο «κοινοτικός μεταφορέας» που φέρει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης, αποκτά τα δικαιώματα πρόσβασης στην αγορά των τακτικών ενδοκοινοτικών αερογραμμών.

Τέλος, δυνάμει του Κανονισμού 2409/1992, που αποτέλεσε αναγκαίο συμπλήρωμα των προηγούμενων δύο ρυθμίσεων, θεσμοθετήθηκε η ελεύθερη διαμόρφωση των αεροπορικών ναύλων σύμφωνα με τις δυνάμεις της αγοράς, αποδεσμεύοντας έτσι τις τιμές από προΐσχύουσες πρακτικές της διατίμησης και έγκρισης από τις εθνικές αρχές. Μετά το 1992, ήρθαν να προστεθούν και άλλες νομοθετικές ρυθμίσεις για την αναδιάρθρωση της αεροπορικής αγοράς μετά την απελευθέρωση των αερομεταφορών, προκειμένου να αρθεί ο προβληματικός χαρακτήρας που ακόμη ταλάνιζε πολλούς τομείς της οργάνωσης των αερομεταφορών⁸, αφού σημαντικές πτυχές όπως τα συστήματα κράτησης θέσεων, η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου απογείωσης και προσγείωσης (slots) και η οργάνωση της εξυπηρέτησης των αερομεταφορέων στους αερολιμένες τελούσαν ακόμη υπό το προΐσχύσαν εθνικοκεντρικό καθεστώς και εκτός πεδίου δράσης από τις νέες κοινοτικές ρυθμίσεις⁹.

Προκειμένου να αρθεί αυτός ο κλειστός χαρακτήρας των ως άνω τομέων και να επιτραπεί η είσοδος νέων ανταγωνιστών, υιοθετήθηκε μια επιπλέον, συνοδευτική, σειρά κοινοτικών ρυθμίσεων που περιελάμβανε τον Κανονισμό 95/1993 που θέσπιζε κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους κοινοτικούς αερολιμένες, τον Κανονισμό 323/1999, ο οποίος βελτίωσε τον κώδικα συμπεριφοράς για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων και τέλος την Οδηγία 1996/67, που εισήγαγε ρυθμίσεις για τη σταδιακή απελευθέρωση των υπηρεσιών εδάφους (handling), επιτρέποντας άμεσα την αυτό-εξυπηρέτηση των αερομεταφορέων και θέτοντας ως στόχο τον εκσυγχρονισμό της

⁸ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου "Προστασία Καταναλωτή" 2^η έκδοση, 2015, σελ.944, αρ. 12

⁹ Λία Αθανασίου σε Επισκε.Δ., Α/2002, σελ 35

υποδομής των αεροδρομίων, την αύξηση της χωρητικότητας και τη μείωση κόστους των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης¹⁰.

Η αλλαγή αυτή καταρχήν ευνόησε τους παραδοσιακούς αερομεταφορείς, οι οποίοι διέθεταν όλη την υποδομή της εμπορικής εκμετάλλευσης των “ευρωπαϊκών ουραμών”, για να αυξήσουν το μερίδιο αγοράς που κατείχαν¹¹. Συγχρόνως όμως το νέο νομοθετικό καθεστώς, επέτρεψε σε αεροπορικές εταιρίες παροχής πολύ φθηνών εισιτηρίων, τις λεγόμενες χαμηλού κόστους (low cost airlines), να επεκταθούν στη Ευρώπη και να πλήξουν τις λεγόμενες παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες (mega carriers). Η διαφοροποίηση αυτή οφείλεται κυρίως στην ενίσχυση του αποδοτικού ανταγωνισμού¹² και στην ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν.¹³

Με δεδομένη την υφιστάμενη οικονομική κρίση που, μάλιστα υφίστατο για τις αερομεταφορές, το τρομοκρατικό χτύπημα στη Νέα Υόρκη, στις 11 Σεπτεμβρίου 2001, ήρθε να σημαδέψει βαθιά την ιστορία της πολιτικής αεροπορίας και να ανοίξει ένα νέο κεφάλαιο για τις αερομεταφορές. Έτσι τα οικονομικά προβλήματα έγιναν ακόμα εντονότερα, με αποτέλεσμα στο διάστημα που ακολούθησε το τρομοκρατικό χτύπημα, να οδηγηθούν σε οικονομική καταστροφή και κατάρρευση η ελβετική αεροπορική εταιρεία Swiss Air και η βελγική Sabena, η οποία κηρύχθηκε σε πτώχευση. Σε άλλες περιπτώσεις, άλλες αεροπορικές εταιρείες προέβησαν σε συνεργασίες με ανταγωνίστριες εταιρείες ή σε συγχωνεύσεις και εξαγορές, με το παράδειγμα της εξαγοράς της ολλανδικής KLM από τη γαλλική Air France να ξεχωρίζει.

Τα βασικότερα χαρακτηριστικά της οικονομικής κρίσης των αερομεταφορέων τα τελευταία χρόνια μπορούν να συνοψισθούν στα εξής δύο: αφενός τα σημαντικά οικονομικά

¹⁰ Λία Αθανασίου σε Επισκ.Δ., Α/2002, σελ 36. καθώς και Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου “Προστασία Καταναλωτή” ο.π, 2015, σελ.942 επ.

¹¹ Λία Αθανασίου σε Επισκ.Δ., Α/2002, σελ 37, και σχετ. στην Ανακοίνωση της Επιτροπής [COM/1999/0182 τελικό]: Οι μεγάλοι αερομεταφορείς επέλεξαν ως πρότυπο λειτουργίας τα δίκτυα ακτινοειδούς τύπου: υπάρχει ένα ενιαίο κεντρικό σημείο προορισμού, στο οποίο επικεντρώνονται όλα τα δρομολόγια και από το οποίο γίνονται οι ανταποκρίσεις των επιβατών που ταξιδεύουν μεταξύ δύο οποιωνδήποτε άλλων προορισμών εντός του δικτύου. Το μεγάλο πλεονέκτημα της οργανωτικής αυτής στρατηγικής είναι ότι πυκνώνει τη ροή της κυκλοφορίας μέσω της μείωσης των απευθείας δρομολογίων και καθιστά δυνατή τη χρήση μεγαλύτερων αεροσκαφών με υψηλότερους συντελεστές πληρότητας.

¹² **Αποδοτικός** είναι ο ανταγωνισμός όταν ο ανταγωνιζόμενος ενισχύει την οικονομική του δραστηριότητα με ίδια μέσα. Ο αποδοτικός ανταγωνισμός είναι πάντα θεμιτός. (Για τις εκδηλώσεις της αρχής της αποδόσεως (βλ.σχετ. Λ. Κοτσιρή “Δίκαιο Ανταγωνισμού”, 6^η Έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα-Θεσσαλονίκη, σελ 97)

¹³ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου “Προστασία Καταναλωτή” 2^η έκδοση, 2015, σελ.945, αρ. 12

προβλήματα από τα οποία μαστίζονται οι παραδοσιακοί αερομεταφορείς, οι οποίοι συνεπακόλουθα, καταφεύγουν στην αναζήτηση κρατικών ενισχύσεων και ωφελειών, αφετέρου τον εντυπωσιακό ρυθμό με τον οποίο κερδίζουν έδαφος και επεκτείνονται οι εταιρείες χαμηλού κόστους.

Μέσα στο κλίμα οικονομικής ύφεσης και στην προσπάθεια αντιμετώπισης των οικονομικών προβλημάτων και επιβίωσης, οι περισσότερες αεροπορικές εταιρείες ακολουθούν προγράμματα αναδιάρθρωσης, με ιδιαίτερη προτίμηση στις στρατηγικές συμμαχίες, με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και την προσέλκυση πελατείας. Οι συμμαχίες αυτές, περιλαμβάνουν ένα μεγάλο εύρος από μορφές συμφωνιών συνεργασίας, όπως η συμφωνία καταμερισμού κωδικών, η κοινή προσφορά προγραμμάτων, η προσφορά εκπτώσεων στους τακτικούς επιβάτες και ο συντονισμός δρομολογίων για τη διευκόλυνση των ανταποκρίσεων μεταξύ των μελών της συμμαχίας.

Παράλληλα δε όμως, ενώ τα προγράμματα αναδιάρθρωσης αποσκοπούν στην προσέλκυση πελατείας, η ενίσχυση των αεροπορικών εταιρειών δεν υπήρξε καταλυτική για την προάσπιση των καταναλωτικών συμφερόντων των επιβατών. Συνεπώς η εξισορρόπηση των συμφερόντων των συμβαλλομένων μερών έβρισκε σοβαρά εμπόδια.

Εντούτοις η ολοένα αυξανόμενη δυσαρέσκεια των καταναλωτών που εκφράζεται με το μεγάλο αριθμό καταγγελιών των επιβατών στις ενώσεις καταναλωτών, σε ό,τι αφορά τη ποιότητα των υπηρεσιών και την ελλιπή ενημέρωση ως προς τα δικαιώματά τους και τη διεκδίκηση αυτών, οδήγησαν την Ε.Ε. στο να εστιάσει περισσότερο την προσοχή της στα ζητήματα προστασίας του επιβάτη αεροπορικών μεταφορών ως καταναλωτή και να επιδιώξει να εξασφαλίσει υψηλού επιπέδου προστασία στους επιβάτες- καταναλωτές ενισχύοντας τα δικαιώματά τους σε περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης, ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης, ομοιόμορφους όρους λειτουργίας όλων των κοινοτικών αερομεταφορέων στην ελεύθερη ευρωπαϊκή αεροπορική αγορά και ενίσχυση αεροπορικής ασφάλισης και ενημέρωσης των επιβατών για την αξιοπιστία ασφαλείας των αερομεταφορέων.¹⁴

Όπως είναι φυσικό, το νέο τοπίο που δημιούργησε η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών, ασκεί επίδραση και στον ίδιο τον επιβάτη-καταναλωτή. Έτσι, κατά τα ως άνω εκτεθέντα, η μεταμόρφωση του νομοθετικού καθεστώτος προς

¹⁴ Για τις συνέπειες απελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών βλ. σχετικά και Χατζηνικολάου-Αγγελίδου " Αεροπορική μεταφορά επιβατών", Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ. 348.

διαμόρφωση ενός ανταγωνιστικού περιβάλλοντος, δεν μπορεί παρά να ιδωθεί καταρχήν θετικά από τη σκοπιά του καταναλωτή, αφού ο αποδοτικός ανταγωνισμός οδήγησε σε πτώση των ναύλων, άνοδο ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, αυστηρότερη τήρηση προγραμματισμένων πτήσεων καθώς και σε αύξηση του επιπέδου ασφάλειας των πτήσεων. Ο επιβάτης- καταναλωτής έχει ευχέρεια να επιλέξει μεταξύ περισσότερων μεταφορέων, τον πλέον αξιόπιστο και φερέγγυο.¹⁵

Εντούτοις, αυτή η υπεραπλουστευμένη προσέγγιση της πραγματικότητας, μπορεί να αντικρουσθεί με τα εξής δύο επιχειρήματα: πρώτον, η σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς διέπεται από όρους που έχουν τεθεί από τις διεθνείς ενώσεις των αερομεταφορέων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα ο καταναλωτής, να εμποδίζεται να επωφεληθεί πλήρως από τα πλεονεκτήματα του νέου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος, στο μέτρο που οι όροι αυτοί αποτελούν προϊόν συντεχνιακής δράσης και στρατηγικής μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο. Δεύτερον, ο τρόπος προσαρμογής των αερομεταφορέων στα νέα ανταγωνιστικά δεδομένα, υποθάλλει τις ωφέλειες του επιβάτη-καταναλωτή. Πραγματικά, ο πολλαπλασιασμός των ναύλων, οι υπεράριθμες κρατήσεις, η έλλειψη διαφάνειας ως προς τους όρους των προσφορών ή και το πρόσωπο του πραγματικού μεταφορέα, θέτουν σημαντικά εμπόδια στην δυνατότητα επιλογής του επιβάτη-καταναλωτή. Έτσι η αυξανόμενη δυσαρέσκεια των επιβατών αποτυπώμενη και στην ανοδική πορεία των καταγγελιών σε διάφορους καταναλωτικούς φορείς για τις ελλείψεις στην ποιότητα παροχής υπηρεσιών, την ελλιπή ενημέρωση για τη διεκδίκηση των επιβατικών δικαιωμάτων, οδήγησαν την Ευρωπαϊκή Ένωση στο να επικεντρώσει περισσότερο την προσοχή της στην προστασία του επιβάτη αεροπορικών μεταφορών.¹⁶

2. Το νομοθετικό πλαίσιο των αεροπορικών μεταφορών για την προστασία του επιβάτη.

Η αρχή της παραγωγής νομοθετικού έργου για την προστασία του επιβάτη ως καταναλωτή έγινε στα πλαίσια της δεύτερης δέσμης μέτρων με τον Κανονισμό 295/1990¹⁷, ο οποίος καταργήθηκε. Ακολούθησαν οι πλέον σημαντικές ρυθμίσεις και ισχύουσες μέχρι

¹⁵ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου "Προστασία Καταναλωτή" 2^η έκδοση, 2015, σελ.945-946

¹⁶ Βλ. σχετ. Λία Αθανασίου σε Επισκ.Ε.Δ., Α/2002, σελ 38 και Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου "Προστασία Καταναλωτή" 2^η έκδοση, 2015, σελ.946

¹⁷ Κανονισμός (ΕΚ) 295/1999 του Συμβουλίου της 04/02/1991 για τη θέσπιση κοινών κανόνων σχετικών με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές.

σήμερα: ο Κανονισμός 261/2004¹⁸ για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης στις περιπτώσεις που θα αναλύσουμε παρακάτω, ο Κανονισμός 2111/2005 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων και ενημέρωση επιβάτη για την ταυτότητα πραγματικού αερομεταφορέα και ο Κανονισμός 1107/2006 για προστασία επιβατών με κινητικά προβλήματα. Με τους τρεις αυτούς Κανονισμούς Ευρωπαϊκή Ένωση, επιδίωξε: α) εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας στους επιβάτες- καταναλωτές με ενίσχυση των δικαιωμάτων τους σε περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης, ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης. β) διασφάλιση ότι οι όλοι οι κοινοτικοί μεταφορείς λειτουργούν με ομοιόμορφους όρους στην ελεύθερη ευρωπαϊκή αγορά και γ) την ενίσχυση της αεροπορικής ασφάλισης και ενημέρωσης των επιβατών για την αξιοπιστία των αερομεταφορέων από πλευράς ασφαλείας.¹⁹

Οι ως άνω Κοινοτικοί Κανονισμοί, από τη θέση τους σε ισχύ, εφαρμόζονται από όλα τα εθνικά δικαστήρια των κρατών μελών της Ε.Ε., συνεπώς και από τα ελληνικά δικαστήρια, ενώ σε περίπτωση σύγκρουσης με το εθνικό μας δίκαιο, δηλαδή τις διατάξεις του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, τις καθιστούν ανεφάρμοστες, χωρίς να τις καταργούν και υπερισχύουν αυτών.

Σημαντικός είναι τέλος και ο Κανονισμός 2027/1997 του Συμβουλίου, ο οποίος ρυθμίζει ζητήματα ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος. Ο εν λόγω Κανονισμός τροποποιήθηκε με τον Καν. 889/2002. Στόχος της νομοθετικής αλλαγής, ήταν η εναρμόνιση της κοινοτικής πολιτικής για την ευθύνη των αεροπορικών μεταφορέων, με το διεθνές σύστημα ευθύνης κατά τη Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999, η οποία επιδιώκει την προστασία των επιβατών ως καταναλωτών και τη δημιουργία ενός ισορροπημένου συστήματος στάθμισης συμφερόντων μεταξύ επιβατών και αερομεταφορέων²⁰ Αποτελεί το βασικό νομοθετικό πλαίσιο των διεθνών αεροπορικών μεταφορών προσώπων, αποσκευών και φορτίου επί πληρωμή και αντικατέστησε τη Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929. Ισχύει διεθνώς από 4 Νοεμβρίου 2003, στην Κοινότητα μαζί με τον Καν. 2027/1997 (όπως τροποποιήθηκε με τον Καν. 889/2002) από τις 28 Ιουνίου 2004 ενώ από τη χώρα μας κυρώθηκε με το Ν.3006/22.4.2002²¹. Επιτεύχθηκε έτσι η

¹⁸ Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004, ΕΕ L. 46/1 της 17-02-2004

¹⁹ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου "Προστασία Καταναλωτή" 2^η έκδοση, 2015, σελ.946

²⁰ Χατζηπαναγιώτης Μ. Δικαιώματα επιβατών σχετικά με άρνηση επιβίβασης, καθυστέρηση και ματαίωση πτήσεων: Πρόσφατες νομολογιακές εξελίξεις, ΧριδΔ/2013, σελ. 765 επ.

²¹ [ΦΕΚ 84/Α/22-4-2002]

ομοιόμορφη λειτουργία του διεθνούς και του κοινοτικού δικαίου, ως προς τη ρύθμιση των ζητημάτων ευθύνης του αερομεταφορέα.²²

3. “ Επιβάτης αεροπορικών μεταφορών και ιδιότητα καταναλωτή”

3.1. Η έννοια του καταναλωτή γενικά

Η κρίση για υπαγωγή του επιβάτη στην έννοια του καταναλωτή, σε ό,τι αφορά τα ενωσιακά νομοθετήματα, δεν προκύπτει ως προαπαιτούμενο, για την εφαρμογή των ρυθμίσεων. Δηλαδή οι Κανονισμοί αυτοί εφαρμόζονται με δεδομένη την επιδίωξη της προστασίας των καταναλωτικών συμφερόντων των επιβατών και την αύξηση του επιπέδου ασφαλείας των πτήσεων. Άρα προκύπτει, ότι για τον ενωσιακό νομοθέτη, ο επιβάτης αεροπορικών μεταφορών είναι καταναλωτής, απολαμβάνει τις υπηρεσίες αερομεταφοράς και συνεπώς πρέπει να προστατευθεί και να το παρέχεται το μέγιστο επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών.

Αντίθετα η έρευνα της έννοιας του καταναλωτή αποκτά μεγαλύτερη σημασία στις περιπτώσεις που καλείται να εφαρμοστεί η εκάστοτε εθνική καταναλωτική νομοθεσία, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις της ερμηνείας και ελέγχου των Γενικών Όρων Μεταφοράς.

Στην ελληνική έννομη τάξη και στα πλαίσια του Ν. 2251/1994, η έννοια του καταναλωτή μέχρι πρότινος και μέχρι την θέση σε ισχύ του Νόμου 4512/2018²³, δινόταν στο άρθρο 1 παρ. 4 στοιχείο α’ :*“καταναλωτής είναι κάθε φυσικό ή πρόσωπο νομικό πρόσωπο ή ενώσεις προσώπων χωρίς νομική προσωπικότητα για τα οποία προορίζονται τα προϊόντα ή οι υπηρεσίες που προσφέρονται στην αγορά και τα οποία κάνουν χρήση των προϊόντων ή των υπηρεσιών αυτών , εφόσον αποτελούν τον τελικό αποδέκτη τους.”*²⁴

Όπως γίνεται αντιληπτό από την ανάγνωση της παλαιάς διατάξεως, ο Έλληνας νομοθέτης, προσέδιδε ένα αρκετά ευρύ περιεχόμενο στην έννοια του καταναλωτή, αφού σε αντίθεση και με το αρχικό καθεστώς που είχε διαμορφωθεί υπό τον Ν. 1969/1991²⁵, η

²² Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου “Προστασία Καταναλωτή” 2^η έκδοση, 2015, σελ.945, αρ. 12

²³ Νόμος 4512/2018, με έναρξη ισχύος 18-03-2018 [ΦΕΚ Α5/17-01-2018]

²⁴ Η αναφορά σε ενώσεις προσώπων χωρίς νομική προσωπικότητα, αποτελεί προσθήκη στα πλαίσια του Ν. 3587/2007 που τροποποίησε τον Ν. 2251/2007, ενώ στα πλαίσια της ίδιας τροποποίησης, προσετέθη στοιχείο ββ’ στον ορισμό του καταναλωτή σύμφωνα με το οποίο καταναλωτής νοείται και κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εγγυάται υπέρ καταναλωτή, εφόσον δεν ενεργεί στο πλαίσιο της επαγγελματικής ή επιχειρηματικής του δραστηριότητας.

²⁵ Σύμφωνα με τον Ν. 1969/1991, καταναλωτής είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο «που ενεργεί συναλλαγές με σκοπό την απόκτηση ή χρησιμοποίηση κινητών ή ακινήτων ή υπηρεσιών για την ικανοποίηση μη επαγγελματικών αναγκών του»

υπαγωγή του χρήστη –φυσικού ή νομικού προσώπου ή ενώσεως προσώπων- προϊόντων ή υπηρεσιών, γινόταν ανεξαρτήτως του αν αυτός δρα στα πλαίσια της επαγγελματικής ή επιχειρηματικής του δραστηριότητας.

Η εν λόγω νομοθετική διατύπωση, δημιούργησε αρκετές ερμηνευτικές δυσχέρειες και προβληματισμούς ως προς τη σκοπιμότητα της προστασίας νομικών προσώπων καθώς και της ειδικής προστασίας των εμπόρων και των επαγγελματιών που συναλλάσσονται στα πλαίσια της επαγγελματικής τους δραστηριότητας. Έτσι η εν λόγω ρύθμιση επικρίθηκε ως υπερβολικά ευρεία και χρήζουσα περιστολής, προκειμένου να περιοριστούν τα ερμηνευτικά προβλήματα και να αποκτήσει η έννοια του καταναλωτή, ένα σαφέστερο και πιο απτό περιεχόμενο.²⁶

Το άρθρο 100 του Νόμου 4512/2018, ήρθε για να αλλάξει άρδην τα όσα ίσχυαν εδώ και περίπου μια εικοσιπενταετία για την έννοια του καταναλωτή με την παγιωμένη ευρεία έννοια του καταναλωτή. Έτσι προστέθηκε νέο άρθρο 1α στον Ν. 2251/1994, όπου υιοθετούνται ενιαίοι ορισμοί. Έτσι ως καταναλωτής ορίζεται κάθε φυσικό πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λόγους οι οποίοι δεν εμπίπτουν στην εμπορική, επιχειρηματική, βιοτεχνική ή ελευθέρια επαγγελματική του δραστηριότητα²⁷.

Η ευρύτητα του παλαιότερου ορισμού, είχε δημιουργήσει μεταξύ άλλων και υπερβολική επιβάρυνση της δικαιοσύνης. Κρίθηκε λοιπόν σκόπιμη η πλήρης συμπίεση με την Οδηγία 93/13/ΕΟΚ²⁸, η οποία όριζε τον καταναλωτή ως το πρόσωπο που δρα για σκοπούς άσχετους με τις επαγγελματικές του δραστηριότητες. Ουσιαστικό κριτήριο είναι η κάλυψη ιδίως καταναλωτικών αναγκών και η ερασιτεχνική ιδιότητα υπό την οποία το φυσικό πρόσωπο συναλλάσσεται. Η δικαιοπραξία δηλαδή, έπρεπε να εντάσσεται σε δραστηριότητες, άσχετες με το επάγγελμα του συναλλασσόμενου. Το κριτήριο του ερασιτεχνισμού χρησιμοποιήθηκε και στην ελληνική νομολογία.²⁹

Από τη γραμματική διατύπωση του νέου νόμου φαίνεται να παραμερίζεται έτσι η έννοια - προϋπόθεση του **τελικού αποδέκτη προϊόντων ή υπηρεσιών**, η οποία είχε πρωτεύοντα ρόλο για την υπαγωγή ενός προσώπου στην έννοια του καταναλωτή. Βασικός

²⁶ Για την υπερβολική επέκταση του ορισμού και την ανάγκη περιστολής του βλ. σχετ. Περάκη/Λιβαδά σε Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή, (επιμ. Ε. Αλεξανδρίδου), 2015, σελ. 65-75

²⁷ Άρθρο 1α, εδ α' Ν. 4512/2018.

²⁸ Η Οδηγία αυτή μεταφέρθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με τον Ν.2251/1994, όμως ο νομοθέτης ακολούθησε ευρύτερη προσέγγιση της έννοιας του καταναλωτή. Άλλωστε δεν επρόκειτο για Οδηγία πλήρους εναρμόνισης, έδινε δηλαδή τα περιθώρια στα κράτη μέλη να θεσπίσουν αυστηρότερες διατάξεις για την προστασία του καταναλωτή, στα πλαίσια της αρχής της ελαχίστου εναρμόνισης.

²⁹ Βλ. πχ την ΕφΑθ. 1159/2012 καθώς και την Αιτιολογική Έκθεση Ν. 4512/2018.

κανόνας είναι ότι το προϊόν ή η υπηρεσία, πρέπει να προορίζονται για ένταξη στην περιουσία ή για αποκλειστική και τελική ανάλωση-χρήση από το πρόσωπο αυτό, δηλαδή το πρόσωπο αυτό να αποτελεί τον τερματικό σταθμό στη διαδρομή του αγαθού προς κατανάλωση. Αν διαφορετικά, το εν λόγω πρόσωπο αποτελεί “ενδιάμεσο σταθμό” της αλυσίδας κυκλοφορίας του προϊόντος ή υπηρεσίας και επίκειται να διοχετεύσει το προϊόν ή υπηρεσία σε παραπέρα χρήστη και όχι να κάνει χρήση αποκλειστικά για δικό του όφελος, τότε δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως τελικός αποδέκτης και δεν είναι υπάγεται στην προστασία της ρύθμισης.³⁰

Έτσι η ελληνική έννομη τάξη, συμπορεύεται πλέον με την ενωσιακή νομοθεσία και ακολουθεί τη στενότερη διατύπωση για τον προσδιορισμό της έννοιας του καταναλωτή. Θέτει ως βασική προϋπόθεση ότι το συναλλασσόμενο πρόσωπο δρα εκτός της επαγγελματικής του ή επιχειρηματικής του δραστηριότητας. Η εν λόγω προσέγγιση του ενωσιακού νομοθέτη εκφράζεται σε πλείστες Οδηγίες³¹ που έχουν εκδοθεί μέχρι σήμερα και οι οποίες έχουν ως κοινό παρονομαστή, τον αποκλεισμό του προσώπου που συναλλάσσεται στα πλαίσια εμπορικής ή επαγγελματικής του δραστηριότητας, ενώ παράλληλα απορρίπτεται και η περίληψη του νομικού προσώπου στο πεδίο εφαρμογής της καταναλωτικής νομοθεσίας, σε αντίθεση με τον 2251/94, όπως ίσχυε πριν τον 4512/2018.

3.2. Τα κριτήρια για την προστασία του επιβάτη-καταναλωτή

3.2.1. Η έννοια του επιβάτη

Σε αντίθεση με την έννοια του καταναλωτή, που συναντά πλήθος ορισμών, τόσο στην ελληνική έννομη τάξη όσο και στην Ευρωπαϊκή Νομοθεσία, η έννοια του επιβάτη δεν ορίζεται από τα διεθνή νομοθετικά κείμενα, ούτε από τον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, ούτε και από τους ενωσιακούς Κανονισμούς που αφορούν τα δικαιώματα των επιβατών. Και είναι πράγματι εντυπωσιακό το γεγονός ότι ενώ όλα αυτά τα νομοθετικά κείμενα, κάνουν αναφορά στον όρο “επιβάτης”, εντούτοις ουδεμία διάταξη δεν εμπεριέχει ορισμό που να βοηθά στην αποκρυστάλλωση της έννοιας. Μόνη εξαίρεση αποτελεί ο Κανονισμός 785/2005 για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων, ο οποίος στο άρθρο 3 περ. ζ’

³⁰ Βλ. αναλυτικότερα Περάκη/Λιβαδά σε Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή, (επιμ. Ε. Αλεξανδρίδου), 2015, σελ 58-61

³¹ Χαρακτηριστικά παραδείγματα: η **Οδηγία 93/13/ΕΟΚ** για τις καταχρηστικές ρήτρες συμβάσεων με καταναλωτές που ορίζει τον καταναλωτή ως «το φυσικό πρόσωπο το οποίο.....ενεργεί για σκοπούς που είναι άσχετοι με τις επαγγελματικές του δραστηριότητες» (άρθρο 2), η **Οδηγία 98/6/ΕΚ** για την αναγραφή των τιμών των προϊόντων που προσφέρονται στους καταναλωτές, η οποία κάνει λόγο για φυσικό πρόσωπο που αγοράζει ένα προϊόν για σκοπούς που δεν εμπίπτουν στον τομέα της εμπορικής ή επαγγελματικής του δραστηριότητας (άρθρο 1).

ορίζει τον επιβάτη ως “ κάθε πρόσωπο που επιβαίνει στην πτήση με τη συγκατάθεση του αερομεταφορέα ή της επιχείρησης εκμετάλλευσης αεροσκαφών, εξαιρουμένων των εν υπηρεσία μελών του πληρώματος πτήσεως καθώς και του πληρώματος θαλάμου επιβατών.”

Για να χαρακτηριστεί ένα πρόσωπο ως επιβάτης και συνεπώς να απολάβει των υπηρεσιών και της καταναλωτικής προστασίας, πρέπει να συνάψει σύμβαση μεταφοράς προσώπων με έναν αεροπορικό μεταφορέα³² και να καταστεί αντισυμβαλλόμενος αυτού.

Με τη σύμβαση μεταφοράς, ο αεροπορικός μεταφορέας αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει πρόσωπα και αποσκευές από έναν τόπο σε άλλο ή ειδικότερα από τον τόπο αναχώρησης στον τόπο προορισμού. Η σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, ανάλογα με το αντικείμενό της διακρίνεται σε:

Α) *Σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς προσώπων*, η οποία καταρτίζεται μεταξύ του μεταφορέα και του επιβάτη, στη διάθεση του οποίου ο αεροπορικός μεταφορέας θέτει τις υπηρεσίες ενός καταλλήλως εξοπλισμένου αεροσκάφους και του απαιτούμενου πληρώματος. Ο επιβάτης από την πλευρά του καταβάλλει ως αντίτιμο το ναύλο.

Β) *Σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς αποσκευών*, η οποία καταρτίζεται μεταξύ του αεροπορικού μεταφορέα και του επιβάτη που φέρει τις αποσκευές και μάλιστα τις καταγεγραμμένες (δηλαδή τις ελεγμένες).³³

Επιβάτης λοιπόν είναι ο αντισυμβαλλόμενος του αερομεταφορέα και απολαμβάνει τις σχετικές υπηρεσίες, αφενός στη σύμβαση μεταφοράς προσώπων ως το πρόσωπο που επιθυμεί να μεταβεί αεροπορικώς από έναν τόπο σε άλλον και αφετέρου στη σύμβαση μεταφοράς αποσκευών, ως το πρόσωπο στο οποίο ανήκουν οι αποσκευές που πρέπει να μεταφερθούν με το ίδιο αεροσκάφος από τον έναν τόπο στον άλλο.³⁴

Εύλογο είναι να ειπωθεί ότι δεν εμπίπτουν στην έννοια του επιβάτη, το πλήρωμα και ο κυβερνήτης του αεροσκάφους, καθώς συνδέονται με εργασιακή σχέση με τον αερομεταφορέα καθώς και κάθε άλλο πρόσωπο που δεν συνδέεται με σύμβαση μεταφοράς

³² Για την έννοια του αεροπορικού μεταφορέα βλ. σχετ. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου “ Αεροπορική μεταφορά επιβατών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ. 155-159

³³ Για την σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς και τα χαρακτηριστικά της βλ. αναλυτικότερα Χατζηνικολάου-Αγγελίδου “ Αεροπορική μεταφορά επιβατών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ. 151 επ.

³⁴ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου “ Αεροπορική μεταφορά επιβατών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ. 159.

με τον αερομεταφορέα όπως ο εκναυλωτής ή μισθωτής αεροσκάφους για μεταφορά ή άλλο σκοπό³⁵.

3.2.2 Το παλαιό κριτήριο- Ο επιβάτης ως αποδέκτης υπηρεσιών και το νέο καθεστώς

Με γνώμονα τον ευρύ ορισμό του καταναλωτή, ο επιβάτης μπορούσε ως τελικός αποδέκτης αεροπορικών υπηρεσιών, να υπαχθεί ως καταναλωτής στον προστατευτικό μανδύα του Ν. 2251/1994. Μετά όμως την τροποποίηση του τελευταίου από το Νόμο 4512/2018, όπως τονίσαμε, υιοθετήθηκε η στενή έννοια του καταναλωτή. Συνεπώς κατόπιν των όσων έχουν ήδη αναλυθεί, για την υπαγωγή του επιβάτη στη ρύθμιση του νόμου, ο επιβάτης για να θεωρηθεί καταναλωτής, πρέπει να κάνει χρήση των αεροπορικών υπηρεσιών για σκοπούς άσχετους με την επαγγελματική του δραστηριότητα.

Ορθότερη και επιεικέστερη πάντως θα ήταν η παραδοχή που συμπλέει με την ευρεία έννοια του καταναλωτή. Έτσι, για την υπαγωγή του επιβάτη στην έννοια του καταναλωτή, θα πρέπει να παραμένει αδιάφορος ο σκοπός για τον οποίο ταξιδεύει ο επιβάτης. Και αυτό γιατί μια υιοθέτηση της συστατικής ερμηνείας, οδηγεί σε ανεπιεική αποτελέσματα. Ο λόγος είναι ότι αφενός δεν είναι εύκολη η διάκριση των επιβατών ανάλογα με την αιτία ταξιδιού (επαγγελματική, ιδιωτική), αφετέρου είναι κοινωνικά αποδοκιμαστέα η διαφοροποιημένη νομική μεταχείριση του επιβάτη με βάση το παραπάνω κριτήριο³⁶.

Αξίζει πάντως να αναφερθεί ότι το ΔΕΕ σε απόφασή του, έχει προβεί σε διασταλτική ερμηνεία υπέρ του καταναλωτή- αντισυμβαλλόμενου σε σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, αποδεχόμενο ως δικαιούχο αποζημίωσης ακόμα και τον εργοδότη (ή την εργοδότη εταιρεία) ο οποίος συνήψε σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, προκειμένου να ταξιδέψουν υπάλληλοί του και κατά τη διάρκεια της πτήσης προέκυψε γεγονός που προκάλεσε καθυστέρηση, με επακόλουθη την πρόκληση ζημίας και τη θεμελίωση δικαιώματος αποζημίωσης. Το δικαίωμα του εργοδότη μάλιστα, είναι αυτοτελές και ανεξάρτητο από το αντίστοιχο δικαίωμα των επιβατών –υπαλλήλων του. Έτσι, κατά την

³⁵ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου " Αεροπορική μεταφορά επιβατών", Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ. 159-160, ομοίως και Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου "Προστασία Καταναλωτή" 2^η έκδοση, 2015, σελ.945, αρ. 12

³⁶ Έτσι, Λ. Αθανασίου, «Ο επιβάτης αεροπ. Μεταφορών ως καταναλωτής», Επισκ.ΕΔ Α/2002, σελ 45

κρίση του Δικαστηρίου, είναι δυνατό στις συμβάσεις της αεροπορικής μεταφοράς να αποσυνδέεται η ιδιότητα του επιβάτη από αυτή του καταναλωτή.³⁷

Περαιτέρω, και στο χώρο των αεροπορικών μεταφορών, ανακύπτει το ζήτημα για το ποιο είναι το πρότυπο του καταναλωτή, με την απάντηση να πλανάται μεταξύ του διαπραγματευτικά ασθενέστερου και αδυνάμου καταναλωτή και του προσεκτικού, σκεπτομένου και επιμελούς καταναλωτή, ανεξάρτητα από την επαγγελματική του δραστηριότητα.

Στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, το δίκαιο μεριμνά ώστε κάθε επιβάτης να είναι όσο το δυνατόν πιο ενημερωμένος και συνειδητοποιημένος καταναλωτής. Το συμπέρασμα αυτό ερίζεται στο γεγονός ότι τόσο η διεθνής νομοθεσία (Σύμβαση του Μόντρεαλ), όσο και η ενωσιακή (Κανονισμός 2027/1997, Κανονισμός 261/2004) επιβάλλουν στους αερομεταφορείς υποχρεώσεις πληροφόρησης και ενημέρωσης των επιβατών με τους οποίους συμβάλλονται.

Επιπλέον, η σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, είναι σε τόσο μεγάλο βαθμό εξειδικευμένη, ώστε ανάμεσα στα δυο συμβαλλόμενα μέρη να υπάρχει ένα πολύ μεγάλο χάσμα διαπραγματευτικής ισχύος. Ο επιβάτης καθίσταται το ασθενέστερο συμβαλλόμενο μέρος έναντι του ισχυρού αεροπορικού επιχειρηματία για δύο βασικές αιτίες. Αφενός λόγω του γεγονότος, ότι πιθανότατα δε θα γνωρίζει πλήρως το περιεχόμενο των γενικών όρων που διέπουν τη σύμβαση που συνήψε με τον αερομεταφορέα και αφετέρου λόγω του ότι η ίδια η φύση της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς, ως σύμβασης προσχώρησης, δεν αφήνει πολλά περιθώρια στον επιβάτη.

Έτσι ο επιβάτης πρέπει να δεχθεί να προχωρήσει στη σύναψη της σύμβασης, αν θέλει να μεταβεί σε κάποιον τόπο (δίλημμα take it or leave it)³⁸. Στην αντίπερα όχθη, υφίσταται η διαπραγματευτική υπεροχή του αεροπορικού μεταφορέα. Το δίκαιο λοιπόν, παρεμβαίνει ρυθμιστικά προκειμένου να μειώσει τις αποστάσεις που δημιουργεί αυτή η μεγάλη διαπραγματευτική ανισορροπία και ανισότητα μεταξύ των συμβαλλομένων στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς και να δοθεί το ερέθισμα στους επιβάτες να

³⁷ Έτσι η ΔΕΕ Απόφαση της 17-02-2016, C-429/2014, Air Baltic Corporation AS κατά Lietuvos Respublikos specialiuju tyrimu tarnyba, ΕφΑΔΠολΔ 10/2016, σελ 888 επ , με παρατηρήσεις Αφροδίτης Σέμκου. Βλ. ειδικά Σκέψεις 47-52.

³⁸ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου " Αεροπορική μεταφορά επιβατών", Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ. 193, ομοίως και Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου "Προστασία Καταναλωτή" 2^η έκδοση, 2015, σελ.949 με αντίστοιχες παραπομπές σε Γ. Δέλλιο, Προστασία των καταναλωτών και σύστημα του ιδιωτικού δικαίου"

αντιληφθούν τα συμφέροντα και δικαιώματά τους και να μπορέσουν να τα διεκδικήσουν πιο ενεργητικά και με δυναμικότερη εκπροσώπηση στους καταναλωτικούς φορείς.³⁹

3.2.3 Ο επιβάτης ως αποδέκτης Γενικών όρων Μεταφοράς (Γ.Ο.Μ)

Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς (στο εξής ΓΟΜ), είναι ένας ειδικότερος λόγος, που καθιστά αναγκαία την προστασία του επιβάτη ως καταναλωτή. Όπως προαναφέρθη παραπάνω, ο προσχωρητικός χαρακτήρας της συμβάσεως αεροπορικής μεταφοράς, αποτελεί κρίσιμο στοιχείο που υπαγορεύει την προστασία του επιβάτη, καθώς βρίσκεται σε διαπραγματευτική μειονεξία έναντι του αεροπορικού μεταφορέα, αποδεχόμενος δίχως εναλλακτική επιλογή το περιεχόμενο της σύμβασης και τους όρους αυτής προκειμένου να εκπληρώσει το σκοπό του, ήτοι να μεταβεί από έναν τόπο σε άλλον. Επομένως επιδιώκεται η επίτευξη συμβατικής ισορροπίας μεταξύ των συμβαλλομένων μερών.

Η συμβατική όμως αυτή ισορροπία, δεν επιδιώκεται μόνο καθέτως μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, αλλά και μεταξύ των αερομεταφορέων. Σε αυτό το σημείο, είναι καθοριστική η συμβολή των Γενικών Όρων Μεταφοράς, όπως αυτοί διαμορφώθηκαν από την Διεθνή Ένωση Αερομεταφορών (στο εξής Ι.Α.ΤΑ)⁴⁰. Μέσω της ΙΑΤΑ, οι αερομεταφορείς-μέλη της, διαμορφώνουν ομοιόμορφους γενικούς όρους μεταφορών, εξασφαλίζοντας στον επιβάτη, ότι ανεξαρτήτως του αεροπορικού μεταφορέα τον οποίο θα επιλέξει, το ίδιο καθεστώς θα διέπει τη σύμβαση που θα συνάψει και δε θα συναντήσει καμία διαφοροποίηση ως προς τους όρους μεταφοράς και τα όρια ευθύνης.

Η ενοποίηση των όρων μεταφοράς, έχει μεγάλη σημασία στο Κοινοτικό περιβάλλον αερομεταφορέων, όπου εκεί οι μεταφορικές επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται στην αγορά τηρώντας κανόνες που αποσκοπούν στη διαμόρφωση μιας ανταγωνιστικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών και στην ασφάλεια των μεταφορών. Η επιβολή εναρμονισμένων όρων μεταφορών στους αεροπορικούς μεταφορείς, αποτρέπει τη δράση τους υπό διαφορετικά νομοθετικά καθεστάτα, κάτι το οποίο θα έβλαπτε τον ανταγωνισμό και θα

³⁹ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου " Αεροπορική μεταφορά επιβατών", Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ. 193

⁴⁰ Η ΙΑΤΑ είναι ένωση 270 αεροπορικών μεταφορών από 130 χώρες, οι οποίες μεταφέρουν το 98% των επιβατών των διεθνών τακτικών αεροπορικών γραμμών. Για την ΙΑΤΑ και τη συμβολή της στη διαμόρφωση των ΓΟΜ βλ. περεταιίρω Χατζηνικολάου-Αγγελίδου " Αεροπορική μεταφορά επιβατών", Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ. 79 επ. και Λία Αθανασίου σε Επισκε.Δ., Α/2002, σελ 41 επ.

δημιουργούσε στους επιβάτες ανασφάλεια και νομική αβεβαιότητα, αφού θα τους στερούσε τη δυνατότητα να γνωρίζουν υπό ποιο καθεστώς ταξιδεύουν⁴¹.

Οι GOM εμπεριέχονται σε δύο κείμενα της IATA, με δεσμευτική ισχύ για τα μέλη της Διάσκεψης Επιβατικών Μεταφορών της Ένωσης (Passenger Services Conference). Διατυπώνονται περιληπτικά στο εσωτερικό μέρος του εισιτηρίου και περιεχόμενό τους είναι η υποχρεωτική πληροφόρηση του επιβάτη σχετικά με την ευθύνη του αερομεταφορέα, ανάλογα με το αν υφίσταται διεθνής ή εσωτερική μεταφορά.

Με την επισύναψή τους στο εσωτερικό του εισιτηρίου, οι GOM καθίστανται περιεχόμενο της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς, ενώ τυπώνονται σε ειδική ουδέτερη ξεχωριστή φόρμα της IATA όταν το εισιτήριο εκδίδεται από ταξιδιωτικό πράκτορα. Όταν εκδίδεται ηλεκτρονικό εισιτήριο, η IATA προβλέπει την έκδοση «Αποδεικτικού Διαδρομής», που περιλαμβάνει μεταξύ άλλων, διατυπωμένους και τους GOM, ενώ γενικότερα σε ό,τι αφορά το διαδίκτυο, οι GOM διατυπώνονται υποχρεωτικά στις ιστοσελίδες των αεροπορικών μεταφορέων ή στην ηλεκτρονική αλληλογραφία προς τους χρήστες-πελάτες⁴².

Καθίσταται σαφές από τα παραπάνω ότι η υποχρεωτικότητα αποδοχής και ένταξης στους GOM, δεσμεύει τόσο τον επιβάτη (προσχωρητικός χαρακτήρας σύμβασης αερομεταφοράς) όσο και τους αεροπορικούς μεταφορείς, οι οποίοι δεσμεύονται να τους τηρούν και να τους εντάσσουν στη σύμβαση, προκειμένου να αποτρέπεται η μονομερής επιβολή καταχρηστικών όρων εκ μέρους τους, ούτως ώστε να μειώνονται τα αποτελέσματα της συμβατικής ανισορροπίας, εξαιτίας του προσχωρητικού χαρακτήρα που θέτει τον επιβάτη σε μειονεκτική διαπραγματευτική θέση.

Είναι ξεκάθαρο, ότι οι GOM, δεν αποτελούν τίποτε άλλο από μία ειδικότερη μορφή Γενικών Όρων Συναλλαγών, αφού αποτελούν προδιατυπωμένους όρους, που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν ομοιόμορφα σε έναν ακαθόριστο αριθμό συμβάσεων και που δεν μπορούν να αποτελέσουν περιεχόμενο ατομικής διαπραγμάτευσης. Για να ολοκληρωθεί η σύναψη της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς, ο επιβάτης είναι υποχρεωμένος, δίχως να έχει δυνατότητα διαπραγμάτευσης και άλλης επιλογής, να προσχωρήσει στους όρους αυτούς και να τους αποδεκτεί. Σε αυτό το σημείο, είναι καθοριστικής σημασίας, οι υποχρεώσεις ενημέρωσης και πληροφόρησης του επιβάτη από τον αεροπορικό μεταφορέα,

⁴¹ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου ‘‘ Αεροπορική μεταφορά επιβατών’’, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ. 194

⁴² Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου ‘‘Προστασία Καταναλωτή’’ 2^η έκδοση, 2015, σελ. 950 με παραπομπή στην ίδια [‘‘ Αεροπορική μεταφορά επιβατών’’, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ. 195] και Λία Αθανασίου σε ΕπισκΕ.Δ., Α/2002, σελ 43 αρ. 19

όπως αυτές επιβάλλονται τόσο από τον Κανονισμό 2027/1997 όσο και από τη διεθνή σύμβαση του Μόντρεαλ για τις διεθνείς αερομεταφορές.

Η σημασία της πληροφόρησης και ενημέρωσης του επιβάτη, καθίσταται έντονα εμφανής λόγω του ότι στην πλειονότητα των περιπτώσεων ο επιβάτης έχει εντελώς ανεπαρκή έως μηδαμινή γνώση των όρων αυτών. Χρήσιμο είναι σε αυτό το σημείο να παρατεθεί ο προβληματισμός που θέτει η Καθηγήτρια Λία Αθανασίου⁴³ σχετικά με την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων. Στη συγκεκριμένη μέθοδο έκδοσης εισιτηρίου, το πρόβλημα είναι, ότι συνήθως ο επιβάτης λαμβάνει στα χέρια του το εισιτήριο σε χρόνο μεταγενέστερο της κατάρτισης της σύμβασης, όπου πλέον είναι αργά για οποιαδήποτε μεταβολή στην μεταφορά που έχει προγραμματιστεί. Άλλωστε, μια χαρακτηριστική ιδιομορφία στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, είναι ότι η καταβολή του αντιτίμου προηγείται της εκτέλεσης της υπηρεσίας, επομένως και εδώ ο επιβάτης δεν έχει ευχέρεια επιλογών, υποχρεούμενος έτσι σε μεγάλο βαθμό να την αποδεχθεί.

Η ευρεία διάδοση και ομοιογένεια των ΓΟΜ, βρίσκεται σε σχέση αντιστρόφως ανάλογη με τη γνώση του επιβάτη. Η έλλειψη γνώσης συνυπάρχει και σε συνδυασμό με την αδυναμία του επιβάτη να επιλέξει εναλλακτική λύση, αφού όλοι οι αερομεταφορείς υιοθετούν τους ίδιους όρους, επομένως καμία ουσιώδης διαφορά δεν υφίσταται. Η γνώση μάλιστα, καθίσταται απολύτως αδύνατη όταν οι ΓΟΜ παραπέμπουν στο περιεχόμενο των δημοσιευμένων κανονισμών λειτουργίας ενός συγκεκριμένου μεταφορέα, οι οποίοι διατυπώνονται σε πολυσέλιδα εγχειρίδια, τα οποία εξαιτίας του μεγάλου όγκου τους, είναι αδύνατο να ενταχθούν στο σώμα του εισιτηρίου. Έτσι, επαφίεται στη θέληση και τη μέριμνα ενός ιδιαιτέρως ενημερωμένου καταναλωτή να επιδιώξει πρόσβαση στα κείμενα αυτά και να καταστεί γνώστης του πλήρους περιεχομένου των όρων που διέπουν τη μεταφορά που θέλει να πραγματοποιήσει.

Όλα τα παραπάνω, έφεραν στο προσκήνιο την αναγκαιότητα της αξιολόγησης των ΓΟΜ υπό το πρίσμα του δικαίου προστασίας του καταναλωτή. Έτσι τυχόν καταχρηστικοί όροι ελέγχονται στα πλαίσια των εθνικών νομοθεσιών για την προστασία για την προστασία του καταναλωτή. Ο έλεγχος αυτός πρέπει να διέπεται από μια ισορροπία, που αποσκοπεί στη διατήρηση του κατεξοχήν διεθνούς χαρακτήρα των αεροπορικών μεταφορών και αφετέρου στην προστασία του Ευρωπαίου καταναλωτή.

Στα πλαίσια του ελληνικού δικαίου, οι ΓΟΜ αξιολογούνται υπό το πρίσμα του άρθρου 2 του Νόμου 2251/1994.

⁴³ ΕπισκΕ.Δ., Α/2002, σελ 43

Κλείνοντας την εισαγωγική αυτή ενότητα θα πρέπει να επισημάνουμε, ότι στο ελληνικό δίκαιο, τα σχετικά με τις αερομεταφορές ζητήματα, ρυθμίζονται από τον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (στο εξής ΚΑΔ)⁴⁴, ο οποίος καταρχήν έχει εκτοπιστεί ως προς την εφαρμογή του, εξαιτίας του ευρύτατου διεθνούς και ενωσιακού νομοθετικού πλαισίου. Βρίσκει όμως εφαρμογή για όσα ζητήματα δεν προβλέπονται ειδικές ρυθμίσεις στο πλαίσιο των Διεθνών Συμβάσεων και Κανονισμών της Ε.Ε. Παράδειγμα αποτελούν τα άρθρα 107, 110 παρ. 1β και 111 παρ. 2 του ΚΑΔ για την ευθύνη του αερομεταφορέα για ζημιά σε εμπορεύματα.

⁴⁴ Νόμος 1815/1988, «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου ». (ΦΕΚ Α 250 11/11.11.1988)

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ:

“ Κανονισμός 261/2004”

του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Φεβρουαρίου 2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91

Κεφάλαιο 1

“ Εισαγωγικές Παρατηρήσεις”

1.1 Ο σκοπός της ρύθμισης

Στις 17 Φεβρουαρίου 2005, τέθηκε σε ισχύ ο Κανονισμός 261/2004⁴⁵ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Ο εν λόγω Κανονισμός, ο οποίος κατήργησε τον προϊσχύοντα Κανονισμό 295/1991, θέσπισε κοινούς κανόνες αποζημίωσης και αντισταθμιστικές παροχές για να προστατεύσει τους επιβάτες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης κατά την πραγματοποίηση τακτικών αεροπορικών μεταφορών.

Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών, από το 1991 μέχρι σήμερα, οδήγησε σε τρομακτική αύξηση του αριθμού των αερομεταφορέων. Η αριθμητική αύξηση των αεροπορικών μεταφορών, πολλαπλασίασε και τα προβλήματα. Παρατηρήθηκε αύξηση του αριθμού των επιβατών στους οποίους παρά τη θέληση τους δεν επιτρέπεται επιβίβαση, καθώς και των επιβατών που θίγονται από ματαιώσεις χωρίς προειδοποίηση και μεγάλες καθυστερήσεις πτήσεων⁴⁶.

Έτσι η Κοινότητα έθεσε σε εφαρμογή τον Κανονισμό 261/2004, οποίος έχει ως στόχο 1) να ενισχύσει τα δικαιώματα των επιβατών και 2) να εξασφαλίσει ότι οι αερομεταφορείς δρουν υπό εναρμονισμένους όρους, ώστε σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης, οι επιβάτες να αντιμετωπίζονται κατά

⁴⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91, [ΕΕ L 46 της 17.2.2004]

⁴⁶ Βλ. Προοίμιο Κανονισμού, Σκέψη (3)

τρόπο ομοιόμορφο από όλους τους αερομεταφορείς.⁴⁷ Η ομοιόμορφη προστασία καλύπτει τις περιπτώσεις που οι επιβάτες θίγονται από πρακτικές που ακολουθούνται από τους αερομεταφορείς για ευέλικτη λειτουργία όπως οι υπεράριθμες πτήσεις (overbooking) καθώς και καταστάσεις για τις οποίες ενδεχομένως να μην έχει ευθύνη η αεροπορική εταιρεία.

1.2 Πεδίο και προϋποθέσεις εφαρμογής

Καταρχήν ο Κανονισμός 261/2004, αποτελεί ένα νομοθέτημα με ευρύτατο πεδίο εφαρμογής τόσο *rationae personae*, όσο και *rationae materiae*. Ωστόσο η εφαρμογή του εξαρτάται από μια τη συνδρομή ορισμένων προϋποθέσεων, τις οποίες θα εξετάσουμε πιο κάτω.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 1 του Κανονισμού, στο πεδίο εφαρμογής του, εμπίπτουν οι επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη καθώς και σε επιβάτες που αναχωρούν από έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη, υπό την προϋπόθεση όμως ότι δεν δε δικαιούνται ανταλλάγματα ή αποζημίωση και δεν έχουν τύχει βοήθειας στην εν λόγω τρίτη χώρα και ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας είναι κοινοτικός.

Ξεκάθαρα η εν λόγω ρύθμιση, προσπαθεί να επιλύσει εκ των προτέρων, τις βέβαιες συγκρούσεις που θα προκληθούν λόγω του ότι είναι αναμενόμενο η εν λόγω αερομεταφορά να υπάγεται σε δύο συστήματα κανόνων, του κράτους μέλους της Κοινότητας και της τρίτης χώρας, με αποτέλεσμα να προκαλείται σύγχυση. Στο σημείο αυτό ανέκυψε εύλογα ο προβληματισμός, κατά πόσον επιβάτες που ταξιδεύουν προς την Ε.Ε από αερολιμένα τρίτης χώρας, είναι δικαιούχοι των δικαιωμάτων που απορρέουν από τον Κανονισμό, εφόσον ήδη τους έχουν χορηγηθεί τα ακόλουθα δικαιώματα, σύμφωνα με τη νομοθεσία της τρίτης χώρας για τα δικαιώματα των επιβατών, ήτοι α) ανταλλάγματα (πχ ταξιδιωτικό κουπόνι) ή αποζημίωση (διαφορετικού ύψους από το προβλεπόμενο στον Κανονισμό) και β) φροντίδα (όπως γεύματα, ποτά, διαμονή σε ξενοδοχείο, διευκόλυνση επικοινωνίας) .

Σε σχετική Ανακοίνωσή της, η Επιτροπή, διευκρινίζει ότι αν στο έδαφος της τρίτης χώρας έχει παρασχεθεί μόνο το ένα από τα δύο υπό α) και β) δικαιώματα, οι επιβάτες

⁴⁷ Βλ. Προοίμιο Κανονισμού, Σκέψη (4)

εξακολουθούν να μπορούν να διεκδικήσουν το άλλο στα πλαίσια του Κανονισμού⁴⁸, ενώ αν έχουν παρασχεθεί αμφότερα, τότε δεν είναι δυνατές περαιτέρω αξιώσεις βάσει του Κανονισμού. Η θέση αυτή βρήκε αντίθετο το Δικαστήριο του Λουξεμβούργου, το οποίο έχει κρίνει⁴⁹ ότι «...δεν είναι δυνατόν να γίνει δεκτό ότι ένας επιβάτης μπορεί να στερείται την προστασία που παρέχει ο Κανονισμός 261/2004, στην περίπτωση και μόνον που ενδέχεται να λάβει ορισμένη αποζημίωση σε τρίτη χώρα, χωρίς να αποδεικνύεται ότι η τελευταία ανταποκρίνεται στον σκοπό της αποζημίωσης που εγγυάται ο κανονισμός αυτός και ότι οι προϋποθέσεις, από τις οποίες εξαρτάται η χορήγησή της, καθώς και οι διάφορες λεπτομέρειες λήψεώς της, είναι ισοδύναμες προς εκείνες που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός.»

Περαιτέρω, διατυπώνονται γενικότερες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του εν λόγω Κανονισμού:

A) Ο Κανονισμός για να εφαρμοστεί πρέπει ο αερομεταφορέας που εκτελεί την πτήση να έχει αφενός την ιδιότητα του κοινοτικού μεταφορέα⁵⁰, δηλαδή να έχει λάβει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1008/2008⁵¹. Αφετέρου, οφείλει να έχει την ιδιότητα του πραγματικού μεταφορέα, δηλαδή εκείνου του αερομεταφορέα που πραγματοποιεί ή έχει ως σκοπό την πραγματοποίηση πτήσεως, δυνάμει συμβάσεως με επιβάτη ή για λογαριασμό άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου συμβεβλημένου με τον επιβάτη⁵². Έτσι, δύο ενδεχόμενα προκύπτουν: ή πραγματικός και συμβατικός μεταφορέας θα συμπίπτουν στο πρόσωπο του κοινοτικού μεταφορέα ή σε περίπτωση δύο διαφορετικών νομικών προσώπων, ως πραγματικός μεταφορέας λογίζεται αυτός που είναι υπεύθυνος για την εκτέλεση της μεταφοράς και θεωρείται ότι λειτουργεί για λογαριασμό του συμβατικού μεταφορέα⁵³.

B) Ο επιβάτης πρέπει να έχει επιβεβαιωμένη κράτηση στη συγκεκριμένη πτήση και πλην της περίπτωσης ματαίωσης, παρουσιάζεται στον έλεγχο εισιτηρίων κατά την ώρα που έχει υποδειχθεί εγγράφως ή ηλεκτρονικώς από τον αερομεταφορέα, ή τον ταξιδιωτικό

⁴⁸ Βλ. Ανακοίνωση Επιτροπής, 2016/C 214/04, υπό 2.1.3. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει η Επιτροπή: «...ιδιαίτερα σημαντική είναι η λέξη “και”...»

⁴⁹ Υπόθεση C-257/14, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618, σκέψη 28

⁵⁰ Άρθρο 3§1, β) περ. β και §5)

⁵¹ Βλ. Άρθρο 2, «Ορισμοί», εδ. γ) του Κανονισμού. [Σημειωτέον ότι ο αναφερόμενος στη διάταξη Κανονισμός 2407/1992 έχει πλέον κωδικοποιηθεί με τον Κανονισμό 1008/2008]

⁵² Βλ. Άρθρο 2, «Ορισμοί», εδ. β) του Κανονισμού

⁵³ Βλ. Υπόθεση C-532/17, Wirth and Others, ECLI:EU:C:2018:527

πράκτορα ή εξουσιοδοτημένο πράκτορά του, αλλιώς, ελλείψει προκαθορισμένης ώρας, το αργότερο σαράντα πέντε λεπτά πριν από την αναγραφόμενη αναχώρηση της πτήσης. Εναλλακτική περίπτωση, αποτελεί εκείνη όπου ο επιβάτης έχει μεταφερθεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα, από την πτήση στην οποία είχε πραγματοποιήσει την κράτηση, σε άλλη πτήση, ανεξάρτητα από την αιτία αυτής της μεταφοράς⁵⁴. Η ως άνω υποχρέωση έγκαιρης εμφάνισης εκ μέρους του επιβάτη, έχει βαρύνουσα σημασία για την απόδειξη του δικαιώματός του να αξιώσει αποζημίωση σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, ματαίωσης ή καθυστέρησης της πτήσης, δηλαδή η συνέπεια και η συμμόρφωση του επιβάτη με τις υποχρεώσεις του εκ της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς και των γενικών όρων μεταφοράς, αποτελούν σημαντικό στοιχείο που συνεκτιμάται, προκειμένου να κριθεί ότι δύναται να αξιώσει τα δικαιώματά του.⁵⁵

Γ) Ο Κανονισμός έχει εφαρμογή, μόνο όταν η αερομεταφορά εκτελείται με μηχανοκίνητο αεροσκάφος με σταθερές πτέρυγες.⁵⁶ Ως εκ τούτου δεν εφαρμόζεται για παράδειγμα σε αερομεταφορές που εκτελούνται με ελικόπτερο.⁵⁷ Παράλληλα, δεν ενδιαφέρει το ιδιοκτησιακό καθεστώς του αεροσκάφους, δηλαδή αυτό μπορεί να είναι της κυριότητας του αεροπορικού μεταφορέα που εκτελεί την πτήση, ή να είναι ναυλωμένο, με ή χωρίς πλήρωμα ή με οποιαδήποτε άλλη μορφή.⁵⁸

Δ) Ο εν λόγω Κανονισμός λειτουργεί μόνο στα πλαίσια αεροπορικών μεταφορών που έχουν το χαρακτήρα τόσο των πτήσεων που πραγματοποιούνται δυνάμει προγράμματος τακτικών επιβατών όσο και πτήσεων δυνάμει άλλων εμπορικών προγραμμάτων ενός αερομεταφορέα ή ταξιδιωτικού πράκτορα, άρα και εκτάκτων ή ναυλωμένων πτήσεων. Συνεπώς, τόσο ο τακτικός επιβάτης, όσο και ο επιβάτης εκτάκτου ή ναυλωμένης πτήσεως, πρέπει να εξομοιούνται και να αντιμετωπίζονται ομοιόμορφα και ισότιμα, σε ό,τι αφορά την άσκηση των δικαιωμάτων τους.

Αντίθετα ο παρών Κανονισμός **δεν** εφαρμόζεται σε δωρεάν μεταφορές, ήτοι σε δωρεάν ταξίδια ή ταξίδια με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό, περιπτώσεις δηλαδή όπου κάμπτεται ο χαρακτήρας της σύμβασης μεταφοράς ως ανταλλακτικής. Επίσης δεν εφαρμόζεται σε περιπτώσεις που ματαιώθηκε οργανωμένο

⁵⁴ Άρθρο 3§2 περ. α) και β) του Κανονισμού.

⁵⁵ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου "Προστασία Καταναλωτή" 2^η έκδοση, 2015, σελ. 953 και η ίδια " Αεροπορική μεταφορά επιβατών", Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη 2010, σελ. 200

⁵⁶ Άρθρο 3§4 του Κανονισμού

⁵⁷ Βλ. Ανακοίνωση Επιτροπής, 2016/C 214/04, υπό τμήμα 2.2.1

⁵⁸ Βλ. Προοίμιο, Σκέψη (7) του Κανονισμού

ταξίδι για λόγους άλλους από τη ματαιώση⁵⁹, έτσι ο Κανονισμός εφαρμόζεται στην περίπτωση που μια πτήση ματαιώθηκε κατά τα οριζόμενα στον εν λόγω Κανονισμό. Παράλληλα, άλλοι λόγοι ματαιώσης ενός οργανωμένου ταξιδιού, μπορεί να είναι για παράδειγμα η περίπτωση να μη συμπληρώθηκε ο απαιτούμενος αριθμός επιβατών ή να έλαβε χώρα από τον ταξιδιωτικό πράκτορα κράτηση υπεραρίθμων θέσεων, όπου στην περίπτωση αυτή κρίνεται ότι ο tour operator, επιδεικνύει αντισυμβατική συμπεριφορά τόσο απέναντι στους επιβάτες καταναλωτές με τους οποίους συμβάλλεται στα πλαίσια της ταξιδιωτικής σύμβασης, όσο και απέναντι στον αντισυμβαλλόμενο του αεροπορικό μεταφορέα⁶⁰.

Ρητά ορίζεται⁶¹, ότι σε περίπτωση οργανωμένου ταξιδιού⁶², οι διατάξεις του εν λόγω Κανονισμού δε θίγουν τα δικαιώματα των επιβατών, τα οποία απορρέουν από τις διατάξεις της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ για τα οργανωμένα ταξίδια, τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις. Συνεπώς, όταν ματαιώνεται μια πτήση εξαιτίας μιας ματαιώσης του ταξιδιού, οι ταξιδιώτες έχουν δικαιώματα τόσο έναντι του διοργανωτή του οργανωμένου ταξιδιού δυνάμει της Οδηγίας, όσο και έναντι του πραγματικού μεταφορέα του δυνάμει του Κανονισμού. Ο επιβάτης μπορεί να στραφεί κατά του πραγματικού μεταφορέα δυνάμει του Καν. 261/2004 και κατά του ταξιδιωτικού πράκτορα, με βάση τις διατάξεις της Οδηγίας για τα Οργανωμένα Ταξίδια.⁶³ Αν αντιστρόφως το ταξίδι ματαιώθηκε εξαιτίας ματαιώσης της πτήσης για οποιοδήποτε άλλο λόγο, τότε δεν εφαρμόζεται ο Κανονισμός παρά μόνο η Οδηγία.⁶⁴

Αυτό καθίσταται απόλυτα εμφανές και από τις διατάξεις της νέας Οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302 για οργανωμένα ταξίδια, που θα ισχύσει από 1^η Ιουλίου 2018, καταργώντας την υφιστάμενη Οδηγία. Συγκεκριμένα το άρθρο 14 παρ. 5 της νέας Οδηγίας, ορίζει ότι τα εκ του Κανονισμού δικαιώματα των ταξιδιωτών, δεν θίγονται από τυχόν δικαίωμα αποζημίωσης ή μείωσης της τιμής, με τη διευκρίνηση όμως ότι θα λαμβάνει χώρα συμψηφισμός των δικαιωμάτων αποζημίωσης ή μείωσης τιμής που απορρέουν αφενός από

⁵⁹ Άρθρο 3§6 του Κανονισμού

⁶⁰ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου "Προστασία Καταναλωτή" 2^η έκδοση, 2015, σελ. 953 και η ίδια " Αεροπορική μεταφορά επιβατών", Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη 2010, σελ. 200-201

⁶¹ Άρθρο 3§6 του Κανονισμού

⁶² Για την έννοια του οργανωμένου ταξιδιού, βλ. άρθρο 3§1 της κοινοτικής Οδηγίας 1990/314/ΕΟΚ για τα οργανωμένα ταξίδια, τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις.

⁶³ Βλ. σχετ. και Δ. Λέντζη « Δικαιώματα επιβατών αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 261/2004, σελ. 64-65.

⁶⁴ Ομοίως, σελ. 66

τον Κανονισμό και αφετέρου από την Οδηγία, προς αποφυγήν καταβολής υπέρμετρης αποζημίωσης⁶⁵.

Περεταίρω, χρήσιμο είναι να αναφερθεί, ότι, όπως σχετικά η Επιτροπή⁶⁶ έχει διευκρινίσει, ο Κανονισμός 261/2004, δεν εφαρμόζεται στα πολυτροπικά ταξίδια, δηλαδή αυτά που περιλαμβάνουν περισσότερα από ένα μέσα μεταφοράς, δυνάμει ενιαίας σύμβασης μεταφοράς πχ ταξίδι με σιδηροδρομική και αεροπορική μεταφορά πωλούμενο ως ενιαίο ταξίδι). Τα πολυτροπικά ταξίδια αυτά καθαυτά δεν καλύπτονται από τον Κανονισμό, ούτε από άλλη ευρωπαϊκή νομοθεσία για τα δικαιώματα επιβατών σε άλλα μέσα μεταφοράς. Κατά τη γνώμη μου, είναι εύλογο το ερώτημα αν ήταν ηθελημένο κενό ή αβλεψία του νομοθέτη, να αφήσει χωρίς συγκεκριμένη νομοθετική ρύθμιση το εν λόγω ζήτημα, καθότι τέτοιου είδους ταξίδια αποτελούν ένα πάρα πολύ μεγάλο κομμάτι της τουριστικής και ταξιδιωτικής πρακτικής και έτσι μια τυχόν ανώμαλη εξέλιξη μιας σχετικής ταξιδιωτικής σύμβασης, δε θα έπρεπε να παραμένει χωρίς αυτή καθαυτή ρύθμιση.

Παρόλα αυτά, η Επιτροπή διευκρινίζει⁶⁷, ότι μοναδική διέξοδος του επιβάτη είναι να κινηθεί μεμονωμένα ασκώντας τα εκάστοτε δικαιώματά του εκ της νομοθεσίας που διέπει το άλλο μέσο. Αν για παράδειγμα, ο επιβάτης απωλέσει την πτήση του λόγω καθυστέρησης αμαξοστοιχίας, δύναται να επωφεληθεί μόνο εκ των δικαιωμάτων που έχει ως επιβάτης της σιδηροδρομικής μεταφοράς, δυνάμει του Κανονισμού 1371/2007 του Ευρ.Κοιν και του Συμβουλίου όσον αφορά το σιδηροδρομικό ταξίδι και μόνον εφόσον η καθυστέρηση άφιξης του επιβάτη στον προορισμό υπερβαίνει τα 60 λεπτά. Η ίδια λογική ακολουθείται και σε περίπτωση απώλειας πτήσεως λόγω καθυστέρησης πλοίου ή πούλμαν στο πλαίσιο ενιαίας σύμβασης μεταφοράς. Ωστόσο οι διοργανωτές οργανωμένων ταξιδιών βάσει της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ ή της Οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302, ενδέχεται να είναι υπεύθυνοι και για τις απωλεσθείσες πτήσεις και τις επιπτώσεις τους στο σύνολο του οργανωμένου ταξιδιού, αν το πολυτροπικό ταξίδι συνδυάζεται με άλλες ταξιδιωτικές υπηρεσίες όπως διαμονή.

Σε ό,τι αφορά τη δεσμευτικότητά του, ο Κανονισμός 261/2004, περιέχει διατάξεις αναγκαστικού δικαίου, συνεπώς ουδείς αεροπορικός μεταφορέας δεν μπορεί να παρεκκλίνει από αυτές ούτε και να περιορίσει την ευθύνη του δυνάμει σχετικής ρήτρας έναντι του επιβάτη. Συναφώς, προβλέπεται και δικαίωμα του επιβάτη να αξιώσει καταβολή επιπρόσθετης αποζημίωσης, σε περίπτωση που ο αεροπορικός μεταφορέας δε

⁶⁵ Βλ. Ανακοίνωση Επιτροπής, 2016/C 214/04, υπό τμήμα 2.2.6

⁶⁶ Βλ. Ανακοίνωση Επιτροπής, 2016/C 214/04, υπό τμήμα 2.2.5

⁶⁷ Βλ. Ανακοίνωση Επιτροπής, 2016/C 214/04, τμήμα 6

συμμορφωθεί και παρόλα αυτά προβεί σε οποιαδήποτε αποποίηση ή περιορισμό ευθύνης του δυνάμει του Κανονισμού.⁶⁸

Επισημαίνεται, ότι η προβλεπόμενη στον Κανονισμό προστασία, είναι η κατ' ελάχιστον επιβαλλόμενη. Συνεπώς, είναι επιτρεπτή η σύναψη αντίθετης συμφωνίας με περιεχόμενο στην εκτενέστερη προστασία του επιβάτη, όπου εδώ τον λόγο έχει ΙΑΤΑ μαζί με τις ενώσεις καταναλωτών⁶⁹. Παράλληλα, τα κράτη – μέλη, οφείλουν να εποπτεύουν την εφαρμογή του Κανονισμού και στο πλαίσιο αυτό, να θεσπίζουν κυρώσεις επί μη συμμόρφωσης και να ορίζουν κατάλληλο φορέα για την άσκηση των σχετικών εκτελεστικών καθηκόντων.⁷⁰

Ο Κανονισμός, ρυθμίζει τα ζητήματα αποζημίωσης σε τρεις περιπτώσεις μη ομαλής εξέλιξης της σύμβασης αερομεταφοράς: α) της άρνησης επιβίβασης παρά τη θέληση του επιβάτη που αφορά την τακτική υπεραρίθμων κρατήσεων (overbooking), β) της ματαίωσης και γ) της μεγάλης καθυστέρησης.⁷¹

1.3 Το ζήτημα της σύγκρουσης με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ

Με τη θέση σε ισχύ του Κανονισμού 261/2004, προέκυψε το ζήτημα του κατά πόσο είναι συμβατός με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης του Μόντρεαλ που ίσχυσε στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα από τις 28 Ιουνίου 2004. Ειδικότερα, αντικείμενο αμφισβήτησης υπήρξε το κύρος των διατάξεων των άρθρων 5,6, και 7 του Κανονισμού, τα οποία προβλέπουν αυτόματα και άμεσα μέτρα αποκατάστασης της ζημίας του επιβάτη σε περίπτωση καθυστέρησης της πτήσης. Ο αυτόματος και τυποποιημένος χαρακτήρας των εν λόγω μέτρων, έγκειται στο γεγονός ότι η ενεργοποίησή τους είναι άμεση και ευθεία, χωρίς τη δικαστική επιδίωξή τους ως προαπαιτούμενο στάδιο. Αντίθετα, οι διατάξεις των άρθρων 19, 22 και 29 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, καθορίζουν τις προϋποθέσεις, δυνάμει των οποίων οι επιβάτες μπορούν να επιδιώξουν δικαστικά εναντίον του αεροπορικού μεταφορέα την αποκατάσταση της ζημίας, που υπέστησαν από την καθυστέρηση της πτήσης.

Το ΔΕΚ, σε απόφασή του⁷², υιοθέτησε την άποψη υπέρ της συμβατότητας του Κανονισμού του 261/2004 με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ. Το σκεπτικό του Δικαστηρίου,

⁶⁸ Βλ. Άρθρο 15 Κανονισμού

⁶⁹ Σ. Γεωργίλας, «Ο Κανονισμός (ΕΚ 261/2004 για τη θέσπιση κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών», ΝοΒ 2006, σελ 644

⁷⁰ Βλ. Προοίμιο, Σκέψεις (21) και (22) του Κανονισμού

⁷¹ Άρθρο 1 παρ. 1 του Κανονισμού

⁷² ΔΕΕ, Υπόθεση C-344/2004 ΙΑΤΑ- ELFAA

κινήθηκε σε δύο βασικούς και αλληλένδετους άξονες. Πρώτον⁷³, το Δικαστήριο, διέκρινε τη ζημία σε δύο είδη: Αφενός, στις ζημίες των οποίων η αποκατάσταση μπορεί να έχει τη μορφή άμεσης και τυποποιημένης παροχής βοήθειας ή φροντίδας σε όλους τους θιγομένους, διά της παροχής, π.χ., αναψυκτικών, γευμάτων, διανυκτερεύσεως και τηλεφωνικών κλήσεων. Αφετέρου, στην ατομική ζημία, που είναι σύμφυτη προς τον λόγο της μετακινήσεως των επιβατών. Η αποκατάσταση της ζημίας αυτής, προϋποθέτει την κατά περίπτωση εκτίμηση της εκτάσεως της προκληθείσας ζημίας, επομένως η αποζημίωση μπορεί να υπολογιστεί μόνον εκ των υστέρων και κατά τρόπο εξατομικευμένο.

Δεύτερον⁷⁴, κατά την κρίση του Δικαστηρίου, οι διατάξεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ, αφορούν την αποκατάσταση της ατομικής ζημίας των επιβατών, μέσω σχετικής αγωγής αποζημίωσης.

Από την ίδια Σύμβαση, παράλληλα, δεν προκύπτει ουδεμία πρόθεση των συντακτών της, να αποκλείσουν οποιαδήποτε άλλη μορφή παρέμβασης, που να αποσκοπεί στην υιοθέτηση άμεσων και τυποποιημένων μέτρων αποκατάστασης των επιβατών από τις προκαλούμενες ενοχλήσεις και ζημίες από την καθυστέρηση της πτήσης, αποτρέποντας το ενδεχόμενο πρόσθετης ταλαιπωρίας στους δικαστικούς αγώνες.

Συνεπώς, η Σύμβαση του Μόντρεαλ, δε δύναται να απαγορεύσει ούτε στον ενωσιακό νομοθέτη να παρέμβει, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων που έχουν απονεμηθεί στην Κοινότητα στους τομείς των μεταφορών και της προστασίας του καταναλωτή και να θεσπίσει άμεσα και τυποποιημένα μέτρα αποκατάστασης, τα οποία δεν εμπίπτουν στα μέτρα των οποίων οι προϋποθέσεις ορίζονται στη διεθνή σύμβαση. Γι' αυτό και ο μηχανισμός που υιοθετείται από τον Κανονισμό, προηγείται αυτού της Σύμβασης του Μόντρεαλ και αφήνει σαφή περιθώρια στους επιβάτες, αν υποσούν επιπλέον (ατομικές) ζημίες από την καθυστέρηση των πτήσεων, να διεκδικούν, εκ των υστέρων και κατά τρόπο εξατομικευμένο, το σχετικό δικαίωμα καταβολής αποζημίωσης ενώπιον των αρμόδιων δικαστηρίων με τους όρους της διεθνούς σύμβασης. Συνεπώς, σύμφωνα με την άποψη του ΔικΕΕ, δεν υφίσταται κανένα πρόβλημα συμβατότητας μεταξύ των δύο νομοθετημάτων⁷⁵.

⁷³ Βλ. Αιτιολογική Σκέψη 43 (Υπόθεση C-344/2004)

⁷⁴ Βλ. Υπόθεση C-344/2004, Αιτιολογική Σκέψη 44 έως 48

⁷⁵ Βλ. σχετ. και Λέντζη, ο.π σελ. 72

Κεφάλαιο 2

“ Άρνηση Επιβίβασης παρά τη Θέληση των επιβατών- Η πρακτική των υπεραρίθμων κρατήσεων (Overbooking)”

2.1 Εννοιολογική προσέγγιση-Αιτίες του προβλήματος

Στο άρθρο 4 του Κανονισμού 261/2004, προβλέπεται η περίπτωση της άρνησης επιβίβασης⁷⁶, η οποία δημιουργεί ανώμαλη εξέλιξη της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς. Συγκεκριμένα πρόκειται για περίπτωση υποκειμενικής αδυναμίας παροχής⁷⁷, αφού ο αερομεταφορέας, αρνείται την επιβίβαση του επιβάτη και εκτέλεση της μεταφοράς, παρά το γεγονός ότι εκείνος, παρουσιάσθηκε έγκαιρα στο σημείο ελέγχου, φέροντας επιβεβαιωμένη κράτηση.⁷⁸

Η άρνηση επιβίβασης συνδέεται με την πολιτική των υπεραρίθμων κρατήσεων (ή αλλιώς overbooking). Η πολιτική αυτή συνίσταται στην πώληση από τον αερομεταφορέα ή τους εξουσιοδοτημένους ταξιδιωτικούς του πράκτορες εισιτηρίων με επιβεβαιωμένη κράτηση σε αριθμό μεγαλύτερο από αυτό των διαθέσιμων θέσεων. Η πρακτική, σύμφωνα με τους αερομεταφορείς, αποσκοπεί στην κάλυψη του στατιστικά αποδεδειγμένου ποσοστού κενών, που προκύπτουν σε κάθε πτήση εξαιτίας της μη εμφάνισης επιβατών με επιβεβαιωμένη κράτηση θέσης. Έτσι καθίσταται ορατός ο κίνδυνος, ο επιβάτης που εμφανίζεται έγκαιρα στον έλεγχο εισιτηρίων, με έγκυρο εισιτήριο για συγκεκριμένη πτήση, εντέλει να μην ταξιδέψει εξαιτίας του υπεραρίθμου των κρατήσεων.⁷⁹ Τα δε κενά που δημιουργούνται και ωθούν τους αερομεταφορείς στην χρήση της πρακτικής των υπεραρίθμων κρατήσεων, μπορεί να οφείλονται σε διάφορους λόγους: σε κρατήσεις με ανοικτό εισιτήριο, σε πολλαπλές κρατήσεις που πραγματοποιούν επιχειρηματίες στα πλαίσια συχνών επαγγελματικών ταξιδιών, ή και στην μη καταχώριση των ακυρώσεων στο σύστημα κρατήσεων.

Διευκρινίζεται πάντως, ότι αφετηρία του προβλήματος της άρνησης επιβίβασης, δεν πρέπει να αποτελεί μόνο η πολιτική των υπεραρίθμων κρατήσεων. Όπως έχει κριθεί

⁷⁶ Σύμφωνα με το άρθρο 2, περ. ι) του Κανονισμού, Άρνηση Επιβίβασης είναι η άρνηση να μεταφερθούν σε μια πτήση επιβάτες μολονότι εμφανίσθηκαν προς επιβίβαση υπό τους όρους του Κανονισμού, εκτός αν υπάρχουν σοβαροί λόγοι να μην τους επιτραπεί η επιβίβαση, όπως λόγοι υγείας, ασφάλειας της πτήσης ή αεροπορικής ασφάλειας, ή έλλειψης ταξιδιωτικών εγγράφων.

⁷⁷ Για την αδυναμία παροχής, βλ. Α. Γεωργιάδη «Ενοχικό Δίκαιο- Γενικό Μέρος», 1998

⁷⁸ Βλ σχετικά Χατζηνικολάου-Αγγελίδου “ Αεροπορική μεταφορά επιβατών”, Β΄ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 202-203

⁷⁹ Λία Αθανασίου σε ΕπισκΕ.Δ., Α/2002, σελ 67 επ., όπου αναλύεται η εν λόγω πολιτική υπό το πρίσμα του παλαιότερου καθεστώτος του Κανονισμού 295/1991

από το ΔΕΕ⁸⁰, μια στενή ερμηνεία του όρου “άρνηση επιβίβασης” θα ερχόταν σε αντίθεση με το σκοπό του Κανονισμού που είναι η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού. Επομένως, κρίνεται αναγκαία η απόδοση διευρυμένου περιεχομένου στον εν λόγω όρο, ο οποίος θα πρέπει να περιλαμβάνει και περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης που οφείλονται σε λόγους σχετιζόμενους με τη λειτουργία του αερομεταφορέα.

Έτσι, το πρόβλημα της άρνησης επιβίβασης, μπορεί να θεμελιωθεί και στις παρακάτω δύο αιτίες:

Πρώτη αιτία, είναι η μη εμφάνιση επιβατών, παρά το γεγονός ότι έχουν προβεί σε έγκυρη κράτηση. Ο επιβάτης μπορεί να μην εμφανίζεται για λόγους για τους οποίους δεν έχει ευθύνη, ήτοι εξαιτίας κάποιου εκτάκτου γεγονότος, το οποίο δεν του επέτρεψε να μεταβεί έγκαιρα στον αερολιμένα αναχώρησης. Ωστόσο, η μη εμφάνιση του επιβάτη μπορεί να είναι και ηθελημένη, στις περιπτώσεις που έχει αποκτήσει εισιτήριο με μεθόδους μάρκετινγκ όπως επιστρεφόμενα εισιτήρια, τα οποία χρησιμοποιεί σε άλλη πτήση. Δεν αποκλείεται υπεύθυνοι για μια τέτοια κατάσταση να είναι και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες, όταν αυτοί προβαίνουν σε καταχρηστικές κρατήσεις πτήσεων ή παραλείπουν να καταχωρήσουν τις ακυρώσεις πτήσεων⁸¹.

Οι ως άνω περιπτώσεις, συνδέουν την άρνηση επιβίβασης με πράξη του ίδιου του επιβάτη, η οποία και δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στην αεροπορική επιχείρηση, η οποία εξαναγκάζεται να εκτελέσει την πτήση με απώλειες εσόδων και κερδών, αφού αδυνατεί να διαθέσει τη θέση σε άλλο επιβάτη, πράγμα το οποίο και θα ήταν πιο εφικτό αν εγνώριζε εκ των προτέρων την πρόθεση του επιβάτη να μην ταξιδέψει⁸².

Δεύτερη αιτία, είναι η ύπαρξη τεχνικών προβλημάτων, που εξωθούν τις εταιρείες σε αδυναμία να μεταφέρουν τους επιβάτες με την πτήση για την οποία έκαναν κράτηση και συνάμα τις αναγκάζουν να τους μεταφέρουν σε επόμενη πτήση. Τέτοια τεχνικά προβλήματα μπορεί να είναι η αργοπορημένη άφιξη ή ακύρωση πτήσεως ανταπόκρισης ή η αντικατάσταση αεροσκάφους που υπέστη βλάβη με μικρότερο.

Σε τέτοιες περιπτώσεις, δημιουργείται πλεονάζουσα ζήτηση θέσεων, που καθιστά ορατό το ενδεχόμενο να μην επιτραπεί η επιβίβαση στους επιβάτες της επόμενης πτήσης.

⁸⁰ Υπόθεση C-22/11, Finair ECLI:EU:C:2012:604, σκέψη 23-26.

⁸¹ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου “ Αεροπορική μεταφορά επιβατών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 204

⁸² Για επίλυση τέτοιων προβλημάτων, γίνεται χρήση της τακτικής “λίστας αναμονής”, (stand by). Μέσω της τακτικής αυτής οι αερομεταφορείς αξιοποιούν τις κενές θέσεις που δημιουργήθηκαν από επιβάτες που δεν προσήλθαν. Έτσι εξυπηρετούν τους επιβάτες που χωρίς να έχουν κάνει κράτηση, προσέρχονται εκουσίως στον αερολιμένα, τη στιγμή της αναχώρησης.

Συχνότερη αιτία είναι τα τεχνικά προβλήματα αεροσκαφών, τα οποία ανακύπτουν κατά την προετοιμασία της πτήσης. Προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις δυσχέρειες που ανακύπτουν, οι αερομεταφορείς, προβαίνουν σε στατιστική ανάλυση και πρόβλεψη του πιθανού αριθμού των επιβατών που δε θα εμφανισθούν σε μια πτήση (μπορεί να φτάσει και το 20%) και προβαίνουν σε κρατήσεις πάνω από τη συνολική χωρητικότητα του αεροσκάφους.

Στο σημείο αυτό είναι χρήσιμη η αναφορά σε κάποιες ερμηνευτικές και κατευθυντήριες προσεγγίσεις που έχει κάνει η Επιτροπή⁸³ για τα περιστατικά που συνιστούν άρνηση επιβίβασης.

Σύμφωνα με την Επιτροπή:

- Εάν δεν επιτραπεί σε επιβάτη η επιβίβαση στην πτήση επιστροφής, επειδή ο πραγματικός μεταφορέας έχει ματαιώσει την απερχόμενη πτήση και μεταφέρει τον επιβάτη με άλλη πτήση, πρόκειται για άρνηση επιβίβασης και εγείρεται δικαίωμα πρόσθετης αποζημίωσης από τον πραγματικό αερομεταφορέα.
- Δεν συνιστά άρνηση επιβίβασης κατά την έννοια του Κανονισμού, η περίπτωση εκείνη κατά την οποία, δεν επιτρέπεται σε επιβάτη που έχει κάνει κράτηση που περιλαμβάνει διαδρομή μετ' επιστροφής, η επιβίβαση στην πτήση επιστροφής, επειδή δεν είχε επιβιβαστεί στην απερχόμενη πτήση. Το ίδιο ισχύει και σε περίπτωση διαδοχικών πτήσεων.
- Δεν συνιστά άρνηση επιβίβασης κατά την έννοια του Κανονισμού, η απαγόρευση επιβίβασης, λόγω ανησυχιών για την ασφάλεια. Αντίθετα, αν απαγορευτεί η επιβίβαση λόγω εσφαλμένου ελέγχου των ταξιδιωτικών εγγράφων από τις υπηρεσίες εδάφους, τότε εφαρμόζεται ο Κανονισμός.

Συνοπτικά, η άρνηση επιβίβασης μπορεί να συνίσταται σε α) διακριτική μεταχείριση, όταν δηλαδή ο αερομεταφορέας, αρνείται την επιβίβαση σε επιβάτες παρά την ύπαρξη κενών θέσεων β) υπερπλήρωση της πτήσης, όταν οι κρατήσεις υπερβαίνουν τη χωρητικότητα και γ) καθυστέρηση προηγούμενης πτήσης.⁸⁴

⁸³ Βλ. Ανακοίνωση Επιτροπής, 2016/C 214/04, υπό τμήμα 3.1.1

⁸⁴ Για τις περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης βλ. Χρ. Χασάπη « Η εξέλιξη της εφαρμογής του Κανονισμού 261/2004», ΕΕμπΔ 2012, σελ 986-992, όπου γίνεται εκτενής αναφορά σε νομολογιακές περιπτώσεις. Η παραχθείσα νομολογία έχει συνεισφέρει σημαντικά στην ερμηνευτική προσέγγιση του θέματος, με τις δικαστηριακές κρίσεις πάντως να ποικίλλουν και να μην υπάρχει ένα ξεκάθαρο τοπίο, ούτε ενιαίος τρόπος αντιμετώπισης. Κάθε περίπτωση διαφέρει αισθητά από την άλλη και ακολουθούνται διάφορες δικανικές και ερμηνευτικές οδοί.

2.2. Αντιμετώπιση του προβλήματος- Η καινοτομία του « εθελοντή επιβάτη»

Μετά την ανεπαρκή αντιμετώπιση της πρακτικής των υπεραρίθμων πτήσεων από τους Γ.Ο.Μ, ήρθε σε πρώτη φάση, ο προϊσχύσας Κανονισμός 295/1991 να ρυθμίσει το ζήτημα. Θέσπισε ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών, σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, αποκλειστικά και μόνο για τις τακτικές πτήσεις⁸⁵.

Ο Κανονισμός 261/2004, ήρθε να καλύψει τις ελλείψεις και τις αστοχίες του προηγούμενου Κανονισμού στο θέμα αυτό και να ενδυναμώσει την προστασία των επιβατών από περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης, μέσω καινοτόμων και βελτιωτικών ρυθμίσεων. Βασική καινοτομία είναι αυτή του άρθρου 4 παρ.1 του Κανονισμού, που εισάγει το σύστημα του εθελοντή-επιβάτη, το οποίο επιβάλλει στον αερομεταφορέα την τήρηση μιας προαπαιτούμενης διαδικασίας, πριν προβεί σε οποιοδήποτε άλλο μέτρο.

Σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη :

« Όταν πραγματικός αερομεταφορέας εκτιμά εύλογα ότι θα προβεί σε άρνηση επιβίβασης, αναζητά κατά πρώτον επιβάτες, διατεθειμένους να παραιτηθούν από τις κρατήσεις τους, με αντάλλαγμα κάποιο όφελος υπό τους όρους που θα συμφωνηθούν μεταξύ ενδιαφερομένου επιβάτη και του πραγματικού αερομεταφορέα»

Από την ως άνω διατύπωση καθίσταται σαφές, ότι ο Κανονισμός επιφορτίζει τον αερομεταφορέα με μια ιδιαίτερη υποχρέωση πρόνοιας, η οποία υποχρεωτικά προηγείται της εξεύρεσης άλλων λύσεων. Ο αερομεταφορέας θα αναζητήσει εθελοντές επιβάτες, όταν εύλογα διαπιστώσει, ότι θα προβεί σε άρνηση επιβίβασης επιβατών, λόγω υπερκράτησης και απόλυτης πληρότητας διαθεσίμων θέσεων του αεροσκάφους⁸⁶.

Η διαπίστωση αυτή, συνίσταται στην εξαγωγή ενός ευλόγου και αντικειμενικά δικαιολογημένου συμπεράσματος εκ μέρους του αερομεταφορέα, ότι θα αναγκαστεί να αρνηθεί την επιβίβαση, έστω και σε έναν επιβάτη. Η άρνηση, θα πρέπει να οφείλεται σε υποκειμενική συμπεριφορά του αερομεταφορέα και να αφορά γεγονός, το οποίο ανάγεται στην δική του σφαίρα ευθύνης, δηλαδή να αφορά τον ίδιο του ή πράκτορά του. Για να είναι δε εύλογο το συμπέρασμα, ο αερομεταφορέας, θα πρέπει, τηρουμένων των αρχών της καλής πίστης και της αναλογικότητας, να σταθμίσει τα πραγματικά περιστατικά ανά

⁸⁵ Λία Αθανασίου σε ΕπισκΕ.Δ., Α/2002, σελ 68,

⁸⁶ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου " Αεροπορική μεταφορά επιβατών", Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 206

περίπτωση, σε σχέση και με την παραδεδεγμένη έκβαση των γεγονότων, κατά την ομαλή πορεία τωνπραγμάτων⁸⁷.

Επιπλέον, το προσφερόμενο αντάλλαγμα ή ειδικό όφελος, θα πρέπει να είναι προσήκον και πραγματικό, να ανταποκρίνεται στην αξία της ταλαιπωρίας και της απώλειας χρόνου του εθελοντή επιβάτη και να απηχεί τις υπαγορεύσεις της καλής πίστης, ώστε να αποτρέπεται ο υπερβολικός πλουτισμός του επιβάτη εις βάρος του αερομεταφορέα.

Ενόψει των ανωτέρω, το άρθρο 4 παρ. 1, προβλέπει το επιπρόσθετο δικαίωμα του εθελοντή επιβάτη, να προσφύγει στις προστατευτικές διατάξεις του άρθρου 8 του Κανονισμού και να αξιώσει επιστροφή χρημάτων, ή (διαζευκτικά) να ζητήσει τη μεταφορά του με άλλη πτήση, κάνοντας χρήση του δικαιώματος επιλογής. Η υποχρέωση του μεταφορέα να ικανοποιήσει όλες τις προαναφερθείσες αξιώσεις, δεν επιδέχεται καμία άρνηση ή αμφισβήτηση, είναι απαρέγκλιτη.

Σύμφωνα, τέλος, με τα όσα ορίζουν το άρθρο 4 παρ. 2 και 3 του Κανονισμού, αν η ως άνω διαδικασία δεν ευοδωθεί, δηλαδή αν δεν παρουσιάστηκε ικανός αριθμός εθελοντών, ώστε να επιτραπεί η επιβίβαση στους εναπομείναντες επιβάτες με κράτηση, τότε ο αερομεταφορέας δύναται να αρνηθεί την επιβίβαση. Σε αυτή την περίπτωση, οφείλει να αποζημιώσει αμέσως και παραχρήμα τους επιβάτες, στους οποίους αρνήθηκε την επιβίβαση ενάντια στη θέλησή τους, και να τους παράσχει βοήθεια, σύμφωνα με τα οριζόμενα στα άρθρα 7, 8 και 9 του Κανονισμού, όπως θα αναλύσουμε παρακάτω.

2.3. Δικαιώματα των επιβατών

Ο Κανονισμός 261/2004, στα άρθρα 7, 8 και 9 προβλέπει τα δικαιώματα των επιβατών. Τα εν λόγω άρθρα δηλαδή, προβλέπουν τις έννομες συνέπειες για τον αερομεταφορέα, εφόσον συντρέξουν περιστατικά που στοιχειοθετούν άρνηση επιβίβασης – την οποία εξετάζουμε επί του παρόντος-, αλλά και για τις περιπτώσεις της μεγάλης καθυστέρησης και ματαίωσης .

Καταρχάς, θα επαναλάβουμε, ότι για να εξετασθεί το κατά πόσον η συμπεριφορά του αερομεταφορέα συνιστά άρνηση επιβίβασης κατά την έννοια του Κανονισμού, που γεννά τα αντίστοιχα δικαιώματα των επιβατών, προαπαιτείται μια βασική συνθήκη. Ο επιβάτης, θα πρέπει να φέρει έγκυρη κράτηση και να φθάσει στον έλεγχο εισιτηρίων

⁸⁷ Βλ. σχετ. Σ. Γεωργίλια, «Ο Κανονισμός (ΕΚ 261/2004 για τη θέσπιση κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών», ΝοΒ 2006, σελ 649-650

έγκαιρα, σύμφωνα με τα όσα του έχει υπαγορεύσει ο αερομεταφορέας ή αλλιώς σύμφωνα με τα χρονοδιαγράμματα που θέτει ο Κανονισμός⁸⁸.

Ο κοινοτικός νομοθέτης θέσπισε ένα σύνολο παροχών, τις οποίες μπορεί σωρευτικά να αξιώσει ο επιβάτης, σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας αρνήθηκε σε αυτόν, την επιβίβαση, παρά τη θέλησή του, μετά και την ανεπιτυχή προσπάθεια να εξεύρει εθελοντή επιβάτη.⁸⁹

α. Άρθρο 7- Δικαίωμα Αποζημίωσης

Στην εν λόγω διάταξη προβλέπεται το δικαίωμα του επιβάτη σε άμεση και παραχρήμα καταβολή αποζημίωσης, η οποία θα επανορθώνει τη ζημία και την ταλαιπωρία που υφίσταται ο μη επιβιβασθείς επιβάτης. Τα δε προβλεπόμενα ποσά, είναι τέτοιου ύψους, ώστε να αποτρέπουν τους αερομεταφορείς να υιοθετούν την πολιτική του overbooking, αλλά παράλληλα να τους ενθαρρύνουν ώστε να προβαίνουν στην έρευνα για εθελοντές επιβάτες, όταν διαβλέπουν άρνηση επιβίβασης σε επιβάτες.

Το ύψος της αποζημίωσης κλιμακώνεται σε συνάρτηση με τη χιλιομετρική απόσταση που επρόκειτο να διανύσει η πτήση. Έτσι, σύμφωνα με την παρ. 1, για πτήσεις έως και 1.500 χλμ., ο επιβάτης δικαιούται ποσό 250 ευρώ. Για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1.500 χλμ., ενώ το ίδιο ισχύει και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1.500 και 3.500 χλμ., το ποσό διαμορφώνεται στα 400 ευρώ. Αν τέλος, πρόκειται για πτήση διεπειρωτική, άνω των 3500 χλμ., τότε η αποζημίωση ανέρχεται στο ποσό των 600 ευρώ. Βάση υπολογισμού της απόστασης, αποτελεί σύμφωνα με τον Κανονισμό, ο τελευταίος προορισμός στον οποίο θα φτάσει ο επιβάτης καθυστερημένα, μετά την προγραμματισμένη ώρα, λόγω της άρνησης επιβίβασης.

Η παρ. 2 του ίδιου άρθρου, καθιερώνει ποσοτικό περιορισμό της ως άνω αποζημίωσης στο μισό (50%), σε περίπτωση που παρέχεται μεταφορά με άλλη πτήση δυνάμει του άρθρου 8 και εφόσον η άφιξη της οποίας δεν υπερβαίνει την προγραμματισμένη ώρα της αρχικής πτήσης κατά: (α) δύο ώρες για όλες τις πτήσεις άνω των 1.500 χλμ. (β) τρεις ώρες για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1.500 χλμ. και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1.500 και 3.500 χλμ και (γ) τέσσερις ώρες για τις διεπειρωτικές πτήσεις άνω 3.500 χλμ.

Η παρ. 3, προβλέπει και τον τρόπο καταβολής της ανωτέρω αποζημίωσης, ο οποίος συνίσταται σε καταβολή υπό μορφή ρευστού, μέσω ηλεκτρονικού τραπεζικού εμβάσματος,

⁸⁸ Άρθρο 3, παρ. 2 του Κανονισμού

⁸⁹ Βλ. παραπάνω, υπό 2.2

μέσω τραπεζικής εντολής ή επιταγής, μέσω ταξιδιωτικών κουπονιών (voucher) εφόσον συμφωνήσει προηγουμένως ενυπογράφως ο επιβάτης, ή μέσω άλλων υπηρεσιών. Η εν λόγω διάταξη, καθιερώνει έναν επιτακτικό και μόνιμο κανόνα, προστατεύοντας αφενός τον ασθενέστερο επιβάτη (καταναλωτή) και εξασφαλίζοντας υγιές περιβάλλον και ομοιόμορφους κανόνες ανταγωνισμού.⁹⁰

➔ **Εφαρμογή άρθρου 12 του Κανονισμού- Περαιτέρω αποζημίωση**

Σύμφωνα, δε, με το άρθρο 12 του Κανονισμού, η προβλεπόμενη αποζημίωση, δε θίγει το δικαίωμα του επιβάτη να ζητήσει περαιτέρω αποζημίωση και σε τέτοια περίπτωση, η κατά τον Κανονισμό αποζημίωση, εκπίπτει από την τυχόν περαιτέρω. Έτσι, καθίσταται ακώλυτο το δικαίωμα του επιβάτη, να αναζητήσει επανόρθωση της ζημίας του, προσφεύγοντας στις διατάξεις του εθνικού δικαίου. Έτσι, για παράδειγμα στο εθνικό μας δίκαιο, ο επιβάτης μπορεί, να κάνει χρήση των γενικών διατάξεων για την αδυναμία παροχής και να διεκδικήσει αποζημίωση συνισταμένη στο θετικό διαφέρον, αφού προηγηθεί η αφαίρεση της ήδη επιδικασθείσας αποζημιώσεως δυνάμει του Κανονισμού⁹¹.

Η αποζημίωση που προβλέπεται στον Κανονισμό, καταβάλλεται μετά το πέρας της τελικά πραγματοποιηθείσας πτήσεως, που αποτελεί και το χρονικό σημείο κατά το οποίο καθίσταται ληξιπρόθεσμη η σχετική αξίωση. Παράλληλα, δε, η διάταξη του άρθρου 2 στοιχ. ι) και του άρθρου 4 παρ. 3, πρέπει να ερμηνεύονται υπό την έννοια, ότι η αποζημίωση καταβάλλεται πάντοτε και χωρίς παρεκκλίσεις. Ο αερομεταφορέας, ουδέποτε δύναται να δικαιολογήσει άρνηση επιβίβασης και να απαλλαγεί από την υποχρέωση αυτή, επικαλούμενος έκτακτες περιστάσεις.⁹²

β. Άρθρο 8- Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση

Με την εν λόγω διάταξη, ο νομοθέτης, παρέχει διαζευκτικά τρεις επιλογές στον επιβάτη, στον οποίο έγινε άρνηση επιβίβασης. Συγκεκριμένα, οι δυνατότητες του επιβάτη σύμφωνα με την παράγραφο 1, είναι:

Α) η εντός επτά ημερών επιστροφή του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου του στην τιμή αγοράς του για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν και για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που ήδη πραγματοποιήθηκαν, εφόσον η πτήση δεν

⁹⁰ Βλ. σχετ. Σ. Γεωργίλα, «Ο Κανονισμός (ΕΚ 261/2004 για τη θέσπιση κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών», ΝοΒ 2006, σελ 655, παρ. 36

⁹¹ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου " Αεροπορική μεταφορά επιβατών", Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 209

⁹² Βλ. Ανακοίνωση Επιτροπής, 2016/С 214/04, υπό τμήμα 4.4.1

εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό ταξιδιωτικό του σχέδιο, καθώς επίσης η πτήση επιστροφής το συντομότερο δυνατόν στο αρχικό σημείο αναχώρησής του, εφόσον συντρέχει περίπτωση (περ. α)) ή

Β) Η μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο , το ενωρίτερο δυνατόν στον τελικό προορισμό, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς (περ. β)), ή

Γ) Η μεταφορά του, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό άλλη μέρα που τον εξυπηρετεί, εφόσον υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις.

Σε αυτό το σημείο, πρέπει να γίνει αναφορά και στη διάταξη του άρθρου 10⁹³ του Κανονισμού το οποίο ρυθμίζει την περίπτωση αλλαγής θέσης και στην συγκεκριμένη περίπτωση έχει σημασία για το αν η μεταφορά που προβλέπεται στις περιπτώσεις β) και γ) του άρθρου 8, έγινε με τοποθέτηση του επιβάτη σε ανώτερη ή κατώτερη θέση. Αν, συγκεκριμένα, ο επιβάτης ταξίδεψε σε ανώτερη θέση, δεν υποχρεούται να προβεί σε επιπλέον πληρωμή, ενώ αν ταξιδέψει σε κατώτερη θέση, τότε ο αερομεταφορέας υποχρεούται εντός 7 ημερών να του καταβάλει τη διαφορά.⁹⁴

Πέραν των προβλεπόμενων δικαιωμάτων, η διάταξη του άρθρου 8, περιέχει και δύο ερμηνευτικούς κανόνες, που διευκρινίζουν επιμέρους ζητήματα. Πρώτος ερμηνευτικός κανόνας εντοπίζεται στην παρ. 2. Διευκρινίζεται ότι η περίπτωση της παρ. 1' περ. α. του άρθρου 8 του Κανονισμού, επεκτείνεται και στα οργανωμένα ταξίδια, ώστε να αποφευχθούν αντινομίες μεταξύ του Κανονισμού και της Οδηγίας 90/314. Βέβαια, σε ό,τι αφορά την επιστροφή χρημάτων, προτεραιότητα δίνεται στις σχετικές προβλέψεις της Οδηγίας. Δεύτερος ερμηνευτικός κανόνας, καθιερώνεται στην παρ. 3. Συγκεκριμένα, ο νομοθέτης εδώ θέλησε να ρυθμίσει την περίπτωση, κατά την οποία μια πόλη ή μια ευρύτερη περιοχή να εξυπηρετείται από περισσότερα του ενός αεροδρόμια και η εναλλακτική προσφερόμενη πτήση, να έχει ως προορισμό αεροδρόμιο διαφορετικό από αυτό την αρχικής κράτησης ή του εισιτηρίου. Σε μια τέτοια περίπτωση, ο αερομεταφορέας είναι αυτός που επιβαρύνεται με τα έξοδα μεταφοράς του επιβάτη από το ένα αεροδρόμιο στο άλλο, ή σε άλλο προορισμό ή ανάλογη γεωγραφική θέση, κατόπιν σύμφωνης γνώμης και υπόδειξης του επιβάτη. Καθίσταται παράλληλα φανερό, ότι η άρνηση του επιβάτη να

⁹³ Βλ. κατωτέρω.

⁹⁴ Βλ. σχετικά Χατζηνικολάου-Αγγελίδου " Αεροπορική μεταφορά επιβατών", Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 208, Χρ. Χασάπη « Η εξέλιξη της εφαρμογής του Κανονισμού 261/2004», ΕΕμπΔ 2012, σελ 979,

μεταφερθεί, χωρίς καμία οικονομική του επιβάρυνση, προς αεροδρόμιο της ίδια περιοχής ή πόλης, συνιστά κακόπιστη και αντισυναλλακτική συμπεριφορά.⁹⁵

γ. Άρθρο 9 – Δικαίωμα Παροχής Βοήθειας και Φροντίδας

Το άρθρο 9 του Κανονισμού, κατοχυρώνει το δικαίωμα των επιβατών που δεν μπόρεσαν να επιβιβαστούν, λόγω άρνησης επιβίβασης, λόγω υπεραρίθμων κρατήσεων, σε λήψη φροντίδας από τον αερομεταφορέα. Συγκεκριμένα κατά την παρ. 1 του παρόντος άρθρου οι επιβάτες που τους αρνήθηκε την επιβίβαση ο αερομεταφορέας, δικαιούνται να απαιτήσουν από τον τελευταίο: α) Δωρεάν γεύματα και αναψυκτικά ανάλογα με το χρόνο αναμονής ,β) διανυκτέρευση όταν αποβαίνει αναγκαία η παραμονή τους επί μία ή περισσότερες νύκτες ή επί διάστημα επιπλέον από εκείνο που σχεδίαζε ο επιβάτης, γ) μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος (ξενοδοχείου ή άλλου), δ) επιπλέον, δωρεάν παροχή δύο τηλεφωνημάτων ή φαξ ή μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου .

Στις δύο πρώτες μορφές βοήθειας ο αερομεταφορέας δρα με βάση την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη, έχοντας παράλληλα και διακριτική ευχέρεια, ευρεία, αλλά όχι απεριόριστη ως προς την οργάνωση της φροντίδας και το περιεχόμενο αυτής. Επίσης σε ό,τι αφορά στην παροχή δωρεάν επικοινωνίας αυτή πρέπει να είναι σύντομα, αλλιώς ο επιβάτης ασκεί το εν λόγω δικαίωμα καταχρηστικά.⁹⁶

Χρήσιμο είναι να παρατεθούν και κάποιες διευκρινίσεις της Επιτροπής:

-σε περίπτωση που η φροντίδα αυτή δεν παρασχεθεί από τον αερομεταφορέα, αυτός υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση, για την κάλυψη των εξόδων των επιβατών, αν αυτοί εξαιτίας της άρνησης του αερομεταφορέα για παροχή φροντίδας, αναγκάστηκαν να πληρώσουν για γεύματα, διανυκτέρευση και μεταφορά μεταξύ του αερολιμένα και του καταλύματος ή και για υπηρεσίες επικοινωνίας. Προϋπόθεση βέβαια για να χορηγηθεί τέτοια αποζημίωση, είναι τα έξοδα που θα καλυφθούν, να έχουν χαρακτήρα απαραίτητο, κατάλληλο και εύλογο.

-αν αντίθετα ο επιβάτης αρνηθεί την κατ' άρθρο 9 παροχή φροντίδας, χάνει το δικαίωμα επιστροφής για δαπάνες που πραγματοποίησε, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά στην εθνική νομοθεσία ή αν έχει συμφωνηθεί εκ των προτέρων από τον αερομεταφορέα και σε κάθε περίπτωση, η κάλυψη δε θα ξεπερνά το μέτρο της εύλογης

⁹⁵ Βλ. σχετ. Σ. Γεωργίλα, «Ο Κανονισμός (ΕΚ 261/2004 για τη θέσπιση κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών», ΝοΒ 2006, σελ 656, παρ. 38

⁹⁶ Λέντζης «Δικαιώματα Επιβατών αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με τον Καν (ΕΚ). 261/2004», σελ 92

προσφοράς . Διευκρινίζεται ότι οι επιβάτες θα πρέπει να διατηρούν όλες τις αποδείξεις των δαπανών που πραγματοποίησαν, ενώ αν δεν προέβησαν σε δαπάνες, δε δικαιούνται αποζημίωση λόγω έλλειψης φροντίδας.⁹⁷

Για τη διάταξη του άρθρου 9, η Επιτροπή με Ανακοίνωσή της⁹⁸, είχε εκφράσει τις επιφυλάξεις της , λόγω πιθανών δυσχερειών στην εφαρμογή της προκειμένης διατάξεως. Και αυτό γιατί, όπως τονίζει, οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, οι οποίες χρησιμοποιούν περιφερειακούς αερολιμένες, συχνά προσπαθούν να αποφύγουν την παροχή φροντίδας. Και αυτό με δεδομένο ότι σε τέτοιους αερολιμένες, οι περιορισμένες δυνατότητες (τροφοδοσία, ξενοδοχεία κ.λ.π) δεν καθιστούν πάντοτε ευχερή την οργάνωση της παροχής φροντίδας.

Κεφάλαιο 3

⁹⁷ Βλ. Ανακοίνωση Επιτροπής, 2016/C 214/04, υπό τμήμα 4.3.2

⁹⁸ Ανακοίνωση Επιτροπής σχετικά τη λειτουργία και τα αποτελέσματα του Κανονισμού 261/2004, COM (2007) 168 τελικό, υπό 5.4 , σελ 9,

“ Η Ματαίωση Πτήσης”

3.1 Εννοιολογική προσέγγιση

Η ματαίωση πτήσης, αποτελεί τη δεύτερη μορφή ανώμαλης εξέλιξης της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς και για την οποία ο Κανονισμός 261/2004, θέλησε να εντάξει στην προστασία του τον επιβάτη. Ο Κανονισμός δίνει έναν πρώτο ορισμό της ματαίωσης στο άρθρο 2 περ. ιβ: « Ματαίωση είναι η μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισμένης πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως». Εντούτοις θα πρέπει να θεωρηθεί ασαφής και ανεπαρκής.

Τις ερμηνευτικές λύσεις κλήθηκε και έδωσε το ΔΕΕ, αναφέροντας ότι ματαίωση πραγματοποιείται, καταρχήν όταν εγκαταλείπεται ο προγραμματισμός της αρχικής πτήσης και οι επιβάτες αυτής, μεταφέρονται μαζί με επιβάτες πτήσης που είχε επίσης προγραμματιστεί, αλλά ανεξάρτητα από την αρχική πτήση. Για τον επαρκέστερο προσδιορισμό της έννοιας της ματαίωσης, η νομολογία έχει αποδώσει βαρύνουσα σημασία στην έννοια του δρομολογίου. Το δρομολόγιο έχει αναχθεί κατά το Δικαστήριο σε βασικό συστατικό στοιχείο της πτήσεως. Σαν όρος, το δρομολόγιο, ερμηνεύεται ως η διαδρομή που πρέπει να εκτελέσει το αεροσκάφος από τον αερολιμένα αναχωρήσεως στον αερολιμένα αφίξεως. Επομένως, καθίσταται σαφές, πως για να θεωρηθεί ως εκτελεσθείσα μια πτήση, απαιτείται να συντρέχουν δύο πραγματικά στοιχεία **σωρευτικά**: η αναχώρηση του αεροσκάφους **και** η άφιξή του στον προορισμό, σύμφωνα με τον προγραμματισμό που έχει τεθεί κατά το συγκεκριμένο δρομολόγιο. Στη βάση αυτής της σκέψης, γίνεται δεκτό, ότι η πτήση δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ομαλώς διεκπεραιωμένη, αν παρά την απογείωσή του κατά τον προγραμματισμό, το αεροσκάφος εντούτοις επιστρέψει στον αερολιμένα αναχωρήσεως, χωρίς να αφιχθεί στον προορισμό.⁹⁹

Το Δικαστήριο αντίθετα, δε δέχεται ότι στοιχειοθετείται ματαίωση με κριτήριο τις σχετικές αναγγελίες στον πίνακα ανακοινώσεων του αερολιμένα ή όταν υπάρχουν σχετικές ανακοινώσεις από το προσωπικό του αερομεταφορέα. Με την ίδια λογική, γεγονότα όπως η παραλαβή αποσκευών από τους επιβάτες ή η αλλαγή κάρτας επιβίβασης, δεν στοιχειοθετούν επίσης ματαίωση, αφού αποτελούν γεγονότα μη συνδεδεμένα με τα αντικειμενικά χαρακτηριστικά της πτήσεως. Αίτια τέτοιων περιστάσεων μπορεί να αποτελούν μια εσφαλμένη αξιολόγηση εκ μέρους του αερομεταφορέα ή υφιστάμενοι

⁹⁹. Ανακοίνωση Επιτροπής, 2016/C 214/04, υπό τμήμα 3.2.1, 3.2.3 και σχετ. Απόφαση C-83/10 Sousa Rodriguez κ.α ECLI:EU:C:2011:652, Σκέψεις 28 έως 30 και συνεκδικασθείσες C-402/07 και C-431/07, Sturgeon κ.α ECLI:EU:C:2009:716, Σκέψη 30.

παράγοντες στο συγκεκριμένο αερολιμένα, ή τυχόν ανάγκες διανυκτέρευσης των επιβατών κατά το χρόνο αναμονής.¹⁰⁰ Δε συνιστά επίσης ματαίωση η περίπτωση που παρεμβάλλεται μη προγραμματισμένη πτήση για τη μεταφορά στον τελικό προορισμό. Η εν λόγω περίπτωση μπορεί να γεννήσει δικαιώματα αποζημίωσης για τον επιβάτη, εφόσον προκαλέσει καθυστέρηση ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών.¹⁰¹

Τέλος, σημαντική είναι και η περίπτωση της εκτροπής. Εκτροπή πτήσεως υφίσταται όταν ο επιβάτης καταλήγει σε αερολιμένα διαφορετικό από εκείνον που σύμφωνα με το αρχικό ταξιδιωτικό πρόγραμμα αποτελεί τελικό προορισμό. Η εκτροπή πτήσης μπορεί να στοιχειοθετήσει ματαίωση, εκτός δύο εξαιρετικών περιπτώσεων στις οποίες η πτήση εντέλει δύναται να λογίζεται ως καθυστερημένη. Πρώτη περίπτωση είναι να προταθεί στον επιβάτη μεταφορά με άλλη πτήση, το νωρίτερο δυνατό υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς στον αρχικό αερολιμένα τελικού προορισμού ή σε προορισμό που θα συμφωνηθεί μεταξύ επιβάτη και αερομεταφορέα. Δεύτερη περίπτωση είναι ο αρχικός αερολιμένας τελικού προορισμού και ο αερολιμένας αφίξεως να εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή περιφέρεια. Εν προκειμένω, χωρεί αναλογική εφαρμογή του άρθρου 8 παρ. 1 του Κανονισμού¹⁰².

Τέλος η ματαίωση μπορεί να είναι είτε αντικειμενική, είτε υποκειμενική. Αντικειμενική είναι όταν αφορά όλους τους αερομεταφορείς και συνδέεται με γενικούς παράγοντες που επηρεάζουν την ομαλή διεξαγωγή του πτητικού έργου, όπως οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Οφείλεται δηλαδή σε έκτακτα περιστατικά, τα οποία δεν ήταν δυνατό να αποφευχθούν ακόμη και αν ο αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα αναγκαία και εύλογα μέτρα¹⁰³. Υποκειμενική, είναι όταν αφορά ένα συγκεκριμένο αερομεταφορέα και συνδέεται με ειδικότερους παράγοντες, όπως τα τεχνικά προβλήματα.

Η ματαίωση της πτήσης αποτελεί κλασική περίπτωση μη εκπλήρωσης της σύμβασης. Ισοδυναμεί με άρνησή του αερομεταφορέα να παράσχει τις ανειλημμένες από τη σύμβαση υπηρεσίες, εκτός αν συντρέχουν γενικοί λόγοι αδυναμίας, δηλαδή περιστάσεις που αντικειμενικά εκφεύγουν του πεδίου ευθύνης του και συνδέονται για παράδειγμα με κακές καιρικές συνθήκες, με θέματα ασφάλειας και προστασίας των επιβατών. Μπορεί

¹⁰⁰ Ανακοίνωση Επιτροπής, 2016/C 214/04, υπό τμήμα 3.2.1, και σχετ. συνεκδικασθείσες C-402/07 και C-431/07, Sturgeon κ.α ECLI:EU:C:2009:716, Σκέψη 37

¹⁰¹ Βλ. ΔΕΕ Διάταξη της 05-10-2016 στην Υπόθεση C-32/2016 **Ute Wunderlich** κατά **Bulgarian Air Charter Limited**,

¹⁰² Ανακοίνωση Επιτροπής, 2016/C 214/04, υπό τμήμα 3.2.4

¹⁰³ Βλ. και Αιτιολ. Σκέψη 14 του Κανονισμού 261/2004

όμως σε άλλη περίπτωση εμπορικοί λόγοι να είναι αυτοί που οδηγούν τον αερομεταφορέα σε απόφαση ματαίωσης της πτήσεως. Τότε πρόκειται για αδυναμία παροχής που συνδέεται αποκλειστικά με το πρόσωπο του αερομεταφορέα, από τον οποίο οι επιβάτες μπορούν να απαιτήσουν την εκπλήρωση της σύμβασης.¹⁰⁴

Οι ανωτέρω διακρίσεις έχουν μεγάλη σημασία για τις αναλύσεις που θα ακολουθήσουν παρακάτω για τη φύση της ευθύνης του αερομεταφορέα ως προς τη ματαίωση και τους λόγους απαλλαγής¹⁰⁵.

3.2 Δικαιώματα των επιβατών- Περιορισμοί στο δικαίωμα αποζημίωσης του άρθρου 7

Όπως έχει αναφερθεί ήδη, ο Κανονισμός 261/2004, στα άρθρα 7,8 και 9, εισάγει το σύστημα επανορθωτικών και αποκαταστατικών μέτρων, που εφαρμόζονται και στις τρεις προβλεπόμενες περιπτώσεις ανώμαλης εξέλιξης της αεροπορικής σύμβασης.

Έτσι ο επιβάτης του οποίου η πτήση ματαιώθηκε, κατά ρητή πρόβλεψη του άρθρου 5, δικαιούται:

1. να αιτηθεί από τον αερομεταφορέα την επιστροφή της αξίας του εισιτηρίου στην τιμή που το αγόρασε για το τμήμα του μη πραγματοποιηθέντος ταξιδιού ή την ταχύτερη μεταφορά στον τελικό προορισμό με την συντομότερη επόμενη πτήση ή μεταγενέστερη. (άρθρο 8 παρ. 1 Καν. σε συνδυασμό με το άρθρο 5 παρ. 1 περ. α)
2. να ζητήσει την παροχή κατάλληλης φροντίδας και υπηρεσιών, για την ευχερέστερη εξυπηρέτηση αναγκών εστίασης, διανυκτέρευσης και επικοινωνίας, κατά το χρόνο αναμονής της νέας πτήσεως. (άρθρο 9 παρ. 1 και 2 Καν. σε συνδυασμό με το άρθρο 5 παρ. 1 περ. β)
3. να ζητήσει αποζημίωση, που υπολογίζεται με κριτήριο τη χιλιομετρική απόσταση. (άρθρο 7 Καν.)

Σε ό,τι αφορά, τη ρύθμιση των άρθρων 8 και 9 του Κανονισμού, ισχύουν *mutatis mutandis* τα όσα ελέχθησαν αναλυτικά ανωτέρω στο Κεφάλαιο 1.

Αντίθετα, παρατηρούνται διαφοροποιήσεις και περιορισμοί στο δικαίωμα αποζημίωσης, το οποίο με βάση την διάταξη του άρθρου 5 παρ. 1, περ. γ) κάμπτεται σε τρεις ρητά προβλεπόμενες περιπτώσεις. Οι εν λόγω ειδικοί λόγοι απαλλαγής, έχουν ως κοινό παρονομαστή την υποχρέωση πλήρους και ενδεδειγμένης ενημερώσεως του επιβάτη, η

¹⁰⁴ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου “ Αεροπορική μεταφορά επιβατών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 209-210

¹⁰⁵ Βλ. παρακάτω στο αυτό Κεφάλαιο, υπό III και IV

δε διαφοροποίηση επέρχεται στο κομμάτι που αφορά το χρόνο της ενημέρωσης και των λοιπών παρεπόμενων υποχρεώσεων του αερομεταφορέα. Όπως θα δούμε και από τη διατύπωση του άρθρου, εξ' αντιδιαστολής συνάγεται ότι όσο μικρότερη είναι η απόσταση αυτή, τόσο ωφελείται ο επιβάτης και ενδυναμώνεται το δικαίωμά του για αποζημίωση.

Έτσι σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 1, ο επιβάτης σε περίπτωση ματαιώσεως, έχει δικαίωμα να λάβει αποζημίωση κατά το άρθρο 7, **εκτός εάν:**

A. ο αερομεταφορέας τον έχει ενημερώσει για τη ματαίωση τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ή

B. ο αερομεταφορέας τον έχει ενημερώσει για τη ματαίωση μία έως δύο εβδομάδες πριν την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και του προσφέρει μεταφορά με εναλλακτική πτήση που δε θα αναχωρεί περισσότερο από δύο ώρες νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και δε θα φτάνει στον τελικό προορισμό λιγότερο από 4 ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως, ή

Γ. ο αερομεταφορέας έχει ενημερώσει τον επιβάτη για τη ματαίωση λιγότερο από επτά μέρες πριν την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και του προσφέρει μεταφορά με άλλη πτήση, ή οποία δε θα αναχωρεί περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και δε θα φτάνει στον τελικό προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως.

Στους ανωτέρω λόγους απαλλαγής, είναι εμφανής η βαρύνουσα σημασία που αποδίδει ο κοινοτικός νομοθέτης στην υποχρέωση ενημέρωσης για τη ματαίωση της πτήσης, όπου αν λάβουμε υπόψη και τη διατύπωση της παρ. 2 του άρθρου 5, υπέχει αναγκαστικό χαρακτήρα. Η υψηλή ταχύτητα των εν λόγω συναλλαγών, επιβάλλει ως κανόνα, καταρχήν, την προφορική ενημέρωση του επιβάτη ή τρίτου προσώπου που ορίσθηκε απ' αυτόν, αν δεν είναι αντικειμενικά εφικτή η άμεση επικοινωνία με τον επιβάτη.

Σε κάθε περίπτωση, αποτελεί υποχρέωση του αερομεταφορέα να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια να έρθει σε επικοινωνία με τον επιβάτη, γι' αυτό και κρίνεται σκόπιμο να ζητούνται στοιχεία επικοινωνίας από τον επιβάτη εκ των προτέρων. Άρνηση ή δυστροπία δε, του τελευταίου προς παροχή των στοιχείων επικοινωνίας του, οδηγεί εύλογα σε απαλλαγή του αερομεταφορέα από ευθύνη. Ο κανόνας της προφορικότητας, κάμπτεται και η ενημέρωση μπορεί να είναι γραπτή, εφόσον είτε αυτό συμφωνηθεί ρητά είτε αποτελεί

τον πιο πρόσφορο τρόπο επικοινωνίας.¹⁰⁶ Η σημασία της ενημέρωσης και της υποχρέωσης του αερομεταφορέα να εξασφαλίσει ότι αυτή θα πραγματοποιηθεί, προκύπτει και από το γεγονός, πως ο ίδιος ο μεταφορέας, είναι επιφορτισμένος με το βάρος απόδειξης της ενημέρωσης του επιβάτη¹⁰⁷, αν μάλιστα δεν καταφέρει να αποδείξει την ενημέρωση, ενέχεται σε αποζημίωση απέναντι στον επιβάτη.¹⁰⁸

Με λίγα λόγια, η τήρηση των ανωτέρω υποχρεώσεων ενημέρωσης από τον αερομεταφορέα, οδηγεί σε απαλλαγή του από την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης. Παράλληλα δε, τα παρεχόμενα κατ' άρθρα 8 και 9 του Κανονισμού, δικαιώματα των επιβατών παραμένουν ακέραια και ισχυρά.

Κατά τα λοιπά, το ύψος της αποζημίωσης υπολογίζεται με το κριτήριο του άρθρου 7, ήτοι της χιλιομετρικής απόστασης.

Βεβαίως και στην περίπτωση της ματαίωσης, είναι νοητή η αξίωση περεταίρω αποζημίωσης δυνάμει του άρθρου 12 του Κανονισμού, με νομικό έρεισμα τις διατάξεις του εθνικού δικαίου για την αδυναμία εκπλήρωσης και την κάλυψη της προκληθείσης ζημίας εξαιτίας της ματαίωσης της πτήσης¹⁰⁹. Έχει κριθεί νομολογιακά, ότι στην περαιτέρω αποζημίωση, μπορούν να εντάσσονται και αξιώσεις για ηθική βλάβη λόγω μη εκτέλεσης της σύμβασης της αεροπορικής μεταφοράς. Επίσης, νομική βάση της περαιτέρω αποζημίωσης μπορούν να αποτελέσουν και οι διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ. Διαφαίνεται έτσι ο συμπληρωματικός χαρακτήρας της εν λόγω διάταξης προς την εφαρμογή των μέτρων του εν λόγω Κανονισμού.¹¹⁰

Από τις παραπάνω αναλύσεις, καθίσταται πλέον φανερό, η εξέχουσα σημασία που έχει η υποχρέωση ενημέρωσης των επιβατών από τον αερομεταφορέα, η οποία επιδρά

¹⁰⁶. Σ. Γεωργιάς, «Ο Κανονισμός (ΕΚ 261/2004 για τη θέσπιση κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών», ΝοΒ 2006, σελ 652, αρ. 28

¹⁰⁷ Άρθρο 5 παρ. 4 Καν.

¹⁰⁸Βλ. και Απόφαση της 11ης Μαΐου 2017 στην υπόθεση C-302/16 Bas Jacob Adriaan Krijgsman κατά Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV: Το Δικαστήριο έκρινε ότι αερομεταφορέας που δεν είναι σε θέση να αποδείξει ότι ο επιβάτης ενημερώθηκε για τη ματαίωση της πτήσης του τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης οφείλει να τον αποζημιώσει. Αυτό ισχύει όχι μόνον όταν η σύμβαση μεταφοράς έχει συναφθεί απευθείας μεταξύ επιβάτη και αερομεταφορέα, αλλά επίσης όταν έχει συναφθεί μέσω διαδικτυακού πρακτορείου ταξιδιών, κάτι που αποτελεί συνήθη πρακτική.

¹⁰⁹ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου “ Αεροπορική μεταφορά επιβατών”, Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 211

¹¹⁰ Υπόθεση C-83/10 Rodriguez κατά Air France, Σκέψεις 36 και 38, βλ. σχετ. και Χρ. Χασάπη « Η εξέλιξη της εφαρμογής του Κανονισμού 261/2004», ΕΕμπΔ 2012, σελ 1002-1003, όπου κάνει αναφορά στο εν λόγω ζήτημα υπό το πρίσμα της ίδιας απόφασης.

καθοριστικά στη γνώση των εναλλακτικών λύσεων και στη διαμόρφωση της επιλογής μεταξύ αυτών.¹¹¹

3.3. Νομική φύση της ευθύνης του αερομεταφορέα

Όπως προαναφέρθηκε ήδη, η ματαίωση της πτήσης, ή πιο νομικά, η μη εκπλήρωση της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς, μπορεί να οφείλεται σε λόγους αντικειμενικούς ή υποκειμενικούς. Η παραπάνω διάκριση, έχει ως αφετηρία το αν οι λόγοι αυτοί σχετίζονται με γεγονότα που εκφεύγουν ή όχι της σφαίρας δράσης και ευθύνης του αερομεταφορέα. Αν δηλαδή για παράδειγμα σχετίζονται με τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες που επικρατούν σε έναν αερολιμένα (αντικειμενικοί λόγοι) ή αφορούν λόγους καθαρά εμπορικούς και αφορούν τον ίδιο τον αερομεταφορέα (υποκειμενικοί λόγοι).

Η ενεργοποίηση των δικαιωμάτων, των επιβατών, στην περίπτωση της ματαίωσης, λαμβάνει χώρα όταν η ματαίωση οφείλεται σε γεγονότα που εντάσσονται στη σφαίρα επιρροής και δράσης του αερομεταφορέα.

Η πραγματικότητα όμως είναι διαφορετική και η πλειονότητα των περιπτώσεων ματαίωσης, αφορά τη συνδρομή αντικειμενικών λόγων. Έτσι τις περισσότερες φορές υφίσταται περίπτωση ανυπαίτιας αδυναμίας παροχής, αφού η ματαίωση οφείλεται σε γεγονός για το οποίο ο αερομεταφορέας δε φέρει ευθύνη (380 ΑΚ).

Η προβληματική αυτή, δεν διέφυγε της προσοχής του κοινοτικού νομοθέτη, ο οποίος ρητά περιόρισε ή και απέκλεισε την ευθύνη του αερομεταφορέα για αποζημίωση, όταν συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις, τη συνδρομή των οποίων καλείται να αποδείξει ο αερομεταφορέας.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 5 παρ. 3 του Κανονισμού¹¹², ο πραγματικός αερομεταφορέας, δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7, αν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν όλα τα εύλογα μέτρα.¹¹³

Πρώτη παρατήρηση που μπορεί να γίνει επί της συγκεκριμένης διατάξεως, είναι η μορφή της ευθύνης του αερομεταφορέα. Από τη διατύπωση, είναι φανερό ότι πρόκειται για *νόθο αντικειμενική ευθύνη*, δηλαδή συντρέχει τεκμήριο υπαιτιότητας του

¹¹¹ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου “ Αεροπορική μεταφορά επιβατών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 211

¹¹² Βλ. και Προοίμιο Καν., Σκέψη 15

¹¹³ Βλ. σχετ. και Υπόθεση Mc-Donagh κατά Ryanair, C-12/11,[<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX:62011CJ0012>] για την έκρηξη ηφαιστείου ως “έκτακτη περίπτωση”.

αερομεταφορέα, Το τεκμήριο όμως είναι μαχητό και για να το ανατρέψει ο αερομεταφορέας, πρέπει να αποδείξει ότι δε βαρύνεται με αυτή την υπαιτιότητα. Ειδικότερα πρέπει να αποδείξει τη συνδρομή εκτάκτων περιστάσεων, δηλαδή όλα εκείνα τα πραγματικά περιστατικά που συνιστούν έκτακτες περιστάσεις και ότι είχε λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα που θα ήταν ικανά για την αποτροπή της ματαίωσης. Πρέπει δηλαδή ο αερομεταφορέας να αποδείξει, ότι ακόμη και αν ελάμβανε εναλλακτικά μέτρα, δε θα μπορούσε να αποτρέψει τις έκτακτες περιστάσεις και την εξ' αυτών προκληθείσα ματαίωση (ή καθυστέρηση), ήτοι την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ του γεγονότος της ματαίωσης και των εκτάκτων περιστάσεων.

Όπως διευκρινίζει η Επιτροπή¹¹⁴, κατά την άποψη του ΔΕΕ ο αερομεταφορέας οφείλει να οργανώνει εγκαίρως τα μέσα που έχει στη διάθεσή του κατά τρόπον, ώστε να διαθέτει ορισμένο χρονικό περιθώριο, προκειμένου να πραγματοποιήσει την πτήση, εφόσον τούτο είναι δυνατόν, μετά την άρση των εκτάκτων περιστάσεων.

Συγκεκριμένα θα πρέπει ο αερομεταφορέας να προβλέπει ένα ορισμένο «χρονικό περιθώριο» που θα καθιστά επιτρεπτή την πραγματοποίηση της πτήσης, εφόσον αυτό είναι εφικτό μετά την άρση των εκτάκτων περιστάσεων. Το εύλογο αυτό χρονικό περιθώριο εξετάζεται *in concreto*. Περαιτέρω το άρθρο 5 παρ. 3, δεν πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι επιβάλλεται ένας γενικός και αδιάκριτος καθορισμός ενός ευλόγου χρονικού περιθωρίου, που θα ισχύει σε όλες τις περιπτώσεις εκτάκτων περιστάσεων, για όλους τους αερομεταφορείς. Είναι λογικό ότι στον αερολιμένα που αποτελεί την έδρα βάσης, θα υπάρχει μεγαλύτερη διαθεσιμότητα πόρων, σε σχέση με τους εξωτερικούς περιορισμούς και συνεπώς στην έδρα βάσης, υπάρχουν πολύ μεγαλύτερες προοπτικές για μετριασμό των αρνητικών συνεπειών, που δημιουργούνται από τις έκτακτες περιστάσεις. Η ικανότητα του αερομεταφορέα να πραγματοποιήσει την πτήση υπό τις νέες συνθήκες, θα πρέπει να αξιολογείται κατά τρόπο που να εξασφαλίζει, ότι το χρονικό διάστημα δε θα έχει διάρκεια τέτοια που επιβάλει υπέρμετρες θυσίες στον αερομεταφορέα, στη δεδομένη χρονική στιγμή.

Έχει τέλος κριθεί νομολογιακά¹¹⁵, ότι σε περίπτωση τεχνικού προβλήματος, η τήρηση των κανόνων περί κατωτάτων ορίων συντήρησης, δεν μπορεί από μόνη της να

¹¹⁴ Ανακοίνωση Επιτροπής, 2016/C 214/04, υπό τμήμα 5.5, όπου αναλύει το ζήτημα των ευλόγων μέτρων με αντίστοιχη παραπομπή στην Υπόθεση C-294/10 Eglitis και Ratnieks, ECLI:EU:C:2011:303 Σκέψη 37

¹¹⁵ Υπόθεση C-549/07, Wallentin- Hermann ECLI: EU:C:2008:771, Σκέψη 43

θεωρηθεί αρκετή για την απόδειξη λήψης όλων ευλόγων μέτρων από τον αερομεταφορέα και την επακόλουθη απαλλαγή αυτού.

3.4 Η απαλλαγή του αερομεταφορέα- η έννοια των εκτάκτων περιστάσεων

Η δεύτερη παρατήρηση εστιάζει στην έννοια των «εκτάκτων περιστάσεων», οι οποίες αποτελούν το «όπλο» του αερομεταφορέα, για την απαλλαγή του από τη ευθύνη αποζημίωσης.

Ξεκάθαρος ορισμός της έννοιας των «έκτακτων περιστάσεων» δεν υπάρχει στο κείμενο του Κανονισμού. Παρά δε την αναφορά ενδεικτικών και μη εξαντλητικών περιπτώσεων, στο Προοίμιο του Κανονισμού, ήτοι της πολιτικής αστάθειας, των ακατάλληλων για πτήση καιρικών συνθηκών, των κινδύνων για την ασφάλεια και των απεργιών, εντούτοις εξακολουθούν να δημιουργούνται έντονα ερμηνευτικά προβλήματα¹¹⁶. Δίνεται παρόλα αυτά μια κατευθυντήρια γραμμή, για το ποια γεγονότα μπορούν να θεμελιώσουν τέτοιες περιστάσεις, χάρη στη νομολογία. Ως γνωστόν άλλωστε και κατά πάγια νομολογία, ο προσδιορισμός της σημασίας και του περιεχομένου εκφράσεων ως προς τις οποίες το κοινοτικό δίκαιο δεν παρέχει κανέναν ορισμό πρέπει να γίνεται σύμφωνα με το σύνηθες νόημά τους στην καθημερινή γλώσσα, λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη το πλαίσιο εντός του οποίου αυτές χρησιμοποιούνται και τους σκοπούς που επιδιώκει η ρύθμιση της οποίας αποτελούν τμήμα. Οι εκφράσεις αυτές όταν εντάσσονται σε διάταξη που εισάγει παρέκκλιση από αρχή ή, ειδικότερα, από κοινοτικούς κανόνες που αποσκοπούν στην προστασία των καταναλωτών, επιδέχονται μόνο συστατική ερμηνεία.¹¹⁷

Ως εκ τούτου, ακόμα και οι ενδεικτικά αναφερόμενες περιπτώσεις στο Προοίμιο του Κανονισμού, πρέπει να αξιολογούνται *in concreto*, δεν αποτελούν δηλαδή σε κάθε εξεταζόμενη υπόθεση έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του Κανονισμού και δεν απαλλάσσουν πάντα τον αερομεταφορέα. Όπως έχει κρίνει το ΔΕΕ, στην περίπτωση των τεχνικών προβλημάτων, οι έκτακτες περιστάσεις πρέπει να συνδέονται με περιστατικό, για το οποίο πρέπει να συντρέχουν δύο προϋποθέσεις σωρευτικά: πρώτον να μη συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα και

¹¹⁶ Οι ελλείψεις και ασάφειες του Κανονισμού, τονίστηκαν από την Επιτροπή στη σχετική Ανακοίνωσή της για τη λειτουργία και τα αποτελέσματα του Κανονισμού 261/2004, COM (2007) 168 τελικό, υπό 8, σελ 13

¹¹⁷ Βλ., υπ' αυτή την έννοια, Υπόθεση C-549/07, Wallentin- Hermann ECLI: EU:C:2008:771, Σκέψη 17 και Ανακοίνωση Επιτροπής που υιοθετεί την εν λόγω άποψη [2016/C 214/04, υπό τμήμα 5.1]

δεύτερον, λόγω της φύσεως και των αιτιών του, να εκφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του εν λόγω μεταφορέα.¹¹⁸

Σύμφωνα με την Επιτροπή, ο αερομεταφορέας μπορεί να επικαλείται ως αποδεικτικά στοιχεία, αποσπάσματα από το ημερολόγιο του αεροσκάφους ή αναφορές συμβάντων και/ή εξωτερικά έγγραφα ή δηλώσεις. Στις περιπτώσεις που ο αερομεταφορέας κατά την απάντησή του στον επιβάτη και/ή στον εθνικό φορέα επιβολής, αναφέρεται σε τέτοια αποδεικτικά έγγραφα, πρέπει να τα προσκομίζει. Όταν τέλος ο αερομεταφορέας επικαλείται εξαιρετικές περιστάσεις, πρέπει να παρέχει δωρεάν τα συγκεκριμένα αποδεικτικά στοιχεία στους επιβάτες και στον εθνικό φορέα επιβολής, σύμφωνα με τα όσα ορίζουν οι εθνικές διατάξεις για την πρόσβαση στα έγγραφα.

➤ *Τεχνικά προβλήματα*

Περαιτέρω, το ΔΕΕ εμφανίζεται αρκετά αυστηρό στην αξιολόγηση του απροόπτου χαρακτήρα ή μη των τεχνικών προβλημάτων. Έχει κριθεί ότι δεν μπορεί να κριθεί ως έκτακτη περίπτωση, τυχόν τεχνικό πρόβλημα που ανακύπτει κατά τη διάρκεια της συντήρησης αεροσκάφους ή οφείλεται σε έλλειψη αυτής. Ακόμα και το τεχνικό πρόβλημα που συνδέεται αναπόσπαστα με την δραστηριότητα του αερομεταφορέα και το οποίο δεν διαπιστώθηκε κατά τη συντήρηση και προέκυψε αιφνιδίως και δεν οφείλεται σε πλημμέλειες στη συντήρηση, δε μπορεί να θεωρηθεί ως έκτακτη περίπτωση. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει το ΔΕΕ, το αεροσκάφος εκτίθεται συχνότατα σε πολύ δυσμενείς και ακραίες μετεωρολογικές συνθήκες, οι οποίες επηρεάζουν τα εξαρτήματα του αεροσκάφους και γι' αυτό το λόγο, διενεργούνται τακτικοί έλεγχοι και εργασίες συντήρησης. Άλλωστε κανένα εξάρτημα του αεροσκάφους δεν είναι μη αντικαταστατό. Έτσι ένα αιφνίδιο γεγονός όπως η πρόωγη δυσλειτουργία των εξαρτημάτων του αεροσκάφους, δεν μπορεί να στοιχειοθετήσει έκτακτη περίπτωση, αφού δεν παύει να συνδέεται αναπόσπαστα με τους πολύπλοκους κανόνες λειτουργίας του αεροσκάφους.

Αντίθετα, αφανές ελάττωμα στην κατασκευή του αεροσκάφους, το οποίο ήρθε στο φως από τον κατασκευαστή ή κάποια δημόσια αρχή, ή οιαδήποτε ζημιά ή βλάβη που έχει ως αίτιο τρομοκρατική ενέργεια ή δολιοφθορά, είναι γεγονότα που μπορούν να θεμελιώσουν έκτακτη περίπτωση.

¹¹⁸ Έτσι, Υπόθεση C-549/07, Wallentin- Hermann ECLI: EU:C:2008:771, Σκέψη 23 και Ανακοίνωση Επιτροπής που υιοθετεί την εν λόγω άποψη [2016/C 214/04, υπό τμήμα 5.1]

Αρνητική είναι η άποψη του ΔΕΕ και για την περίπτωση πρόσκρουσης κινητής σκάλας επιβίβασης ή γέφυρας σε αεροσκάφος, ως προς τη θεμελίωση εκτάκτων περιστάσεων. Κατά την άποψη του Δικαστηρίου, οι σκάλες ή οι αερογέφυρες, είναι απολύτως απαραίτητες και αναπόσπαστες με την δραστηριότητα των αερολιμένων, για την εξυπηρέτηση της επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών. Άρα, η χρήση του εν λόγω εξοπλισμού, είναι αναπόφευκτη για τον αερομεταφορέα, επομένως αναμένεται να αντιμετωπίσει σχετικές καταστάσεις. Αλλάζουν τα πράγματα, όταν τυχόν δυσλειτουργία ή ζημιά οφείλεται σε δολιοφθορά.

➤ *Προβλήματα στον αερολιμένα και καιρικές συνθήκες*

Πιο απλά και ξεκάθαρα δείχνουν τα πράγματα στην περίπτωση συμφόρησης σε αερολιμένα λόγω καιρικών συνθηκών, η οποία προβλέπεται και στην αιτιολογική σκέψη 14 του Κανονισμού. Δεν αποκλείεται μάλιστα, οι εν λόγω καταστάσεις να οδηγούν και σε έλλειψη χωρητικότητας στον αερολιμένα. Σε αυτή την περίπτωση, όπως συμφώνως διευκρινίζει η Επιτροπή, υφίστανται έκτακτες περιστάσεις.

Κατά τη γνώμη μου, έκτακτες περιστάσεις θα μπορούσε να θεμελιώσει και μια περίπτωση που αντλείται από την πρόσφατη ελληνική αεροπορική πραγματικότητα¹¹⁹.

Τον Οκτώβριο του 2017, στο Αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης, έκλεισε και ο δεύτερος εκ των δύο διαδρόμων προσαπογειώσεων του αεροδρομίου, ο διάδρομος 34-16. Ο έτερος και παλαιότερος διάδρομος, 16-28, εδώ και παραπάνω από μια δεκαετία, υφίσταται εργασίες επέκτασης, έργο το οποίο φτάνει στο τέλος του. Στα πλαίσια των εν λόγω εργασιών, έπρεπε να γίνουν έργα αναβάθμισης στο σημείο στο οποίο τέμνονται οι δύο διάδρομοι, επομένως έπρεπε να παραμείνουν κλειστοί για όσο διάστημα θα διενεργούντο οι εργασίες και να χρησιμοποιηθεί ως προσωρινός διάδρομος, ο τροχιόδρομος (taxiway) που εξυπηρετεί το διάδρομο 16-28. Τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν, αφορούσαν τις δυσκολίες που προκαλούνταν για τις προσγειώσεις, αφού ο προσωρινός διάδρομος δε διέθετε Σύστημα Υποβοήθησης Προσγείωσης (ILS).

Αποτέλεσμα αυτού ήταν, η πυκνότερη ομίχλη που έκανε την εμφάνισή της, πολύ συχνό φαινόμενο στην περιοχή κατά τους χειμερινούς μήνες, να οδηγεί σε καθυστερήσεις, αλλά και ματαιώσεις πτήσεων, αφού πολλά αεροσκάφη αναγκάζονταν να προσγειώνονται στο αεροδρόμιο της Καβάλας, ή να επιστρέφουν πίσω στην Αθήνα ή έστω στον αερολιμένα αναχωρήσεως. Και η εν λόγω περίπτωση, που ακόμα δεν έχει απασχολήσει τα δικαστήρια,

¹¹⁹ <http://www.ert.gr/ert3/featured-ert3/anastatosi-apo-akyrosis-ptiseon-sto-aerodromio-makedonia/>

θα μπορούσε να θεμελιώσει απαλλακτικό λόγο για τους εμπλεκόμενους μεταφορείς, αφού αποτελεί καθαρά πρόβλημα που άπτεται των αερολιμενικών εγκαταστάσεων και εξοπλισμού. Άλλωστε δεν μπορεί να χρεωθεί μια τέτοια κατάσταση στον αερομεταφορέα, αφού η παντελής έλλειψη ορατότητας, για την αντιμετώπιση άλλωστε της οποίας υπάρχουν τα προπεριγραφόμενα συστήματα, δεν αφήνει άλλη επιλογή. Αρκεί βέβαια να αποδεικνύεται, ότι ούτε η προσπάθεια οπτικής προσέγγισης του αεροδιαδρόμου θα ήταν εφικτή, εξαιτίας της ομίχλης, ώστε οδήγησε το αεροπλάνο σε εγκατάλειψη της προσγείωσης στη Θεσσαλονίκη.

Τα έντονα καιρικά φαινόμενα, φαίνεται επομένως να είναι αυτά που επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τις αποφάσεις των αερομεταφορέων για ματαίωση και ανατρέπουν αναγκαστικά τους σχεδιασμούς των πτήσεων. Στην Υπόθεση Wallentin- Hermann, τέθηκαν τα κριτήρια, σύμφωνα με τα οποία, τα καιρικά φαινόμενα μπορούν να αποτελέσουν έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του Κανονισμού. Από μόνες τους οι μετεωρολογικές προβλέψεις δεν αρκούν για να απαλλαγεί ο αερομεταφορέας. Ο λόγος ότι μπορεί αφενός αυτές να δίνουν πληροφορίες σχετικά με τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν ή θα επικρατήσουν μια δεδομένη χρονική στιγμή, σε μια δεδομένη γεωγραφική περιοχή, που μπορεί να καταστούν αδύνατες τις προσαπογειώσεις. Αφετέρου όμως δεν καθιστούν σαφή τα αναγκαία μέτρα που έλαβε ο αερομεταφορέας για να αποτρέψει τη ματαίωση λόγω των καιρικών αυτών φαινομένων. Επομένως, για να απαλλαγεί ο αερομεταφορέας, πρέπει να προβάλει τον ισχυρισμό ότι δεν ήταν ευχερής η αλλαγή πτήσης. Στα αναγκαία μέτρα συγκαταλέγεται και η απόπειρα εξαίρεσης από την απαγόρευση νυχτερινής πτήσεως και αδειοδότηση προσγειώσεως σε κοντινό αεροδρόμιο. Επίσης αν μια καλύτερευση των καιρικών συνθηκών δεν είναι πιθανή, τότε ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να αναμείνει για αυτή.

Περαιτέρω, αν κρίνεται σκόπιμη η ματαίωση μιας πτήσης, εξαιτίας ανεπάρκειας εκχιονιστικών μηχανημάτων και αποψυκτικών, λόγω και της πρόωρης εμφάνισης της κακοκαιρίας, παρόλο που αυτά παραγγέλθηκαν έγκαιρα, τότε υφίσταται έκτακτη περίπτωση που απαλλάσσει τον αερομεταφορέα από την υποχρέωση αποζημίωσης.

Εύλογο είναι το ερώτημα, αν συμπεριλαμβάνεται στα ικανά και αναγκαία μέσα και ο εξοπλισμός των αεροσκαφών με σύγχρονα μέσα πλοήγησης που επιτρέπουν τις προσαπογειώσεις και σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες, ακόμα κι αν δεν υποχρεούται προς αυτό ο αερομεταφορέας. Το ζήτημα αυτό αφορά κυρίως της αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, οι οποίες πληρούν μεν τα κριτήρια ασφαλείας, αλλά δε διαθέτουν τα

σχετικά μέσα πλοήγησης. Εν προκειμένω, δεν μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι έχουν εξαντληθεί όλα τα μέσα, για την απαλλαγή του αερομεταφορέα από την καταβολή αποζημιώσεως. Το επιχείρημα που προβάλλεται εδώ, στηρίζεται στο γεγονός ότι ο αερομεταφορέας χαμηλού κόστους εξοικονομεί κόστος, παραλείποντας να χρησιμοποιεί τα εξελιγμένα μέσα πλοήγησης. Έτσι η μεγιστοποίηση των εσόδων των αερομεταφορέων αυτών, απαιτεί και την ανάληψη απ' αυτούς του σχετικού βάρους καταβολής της αποζημίωσης λόγω ματαίωσης, εξαιτίας της μη αντιμετώπισης της κατά τα άλλα αντιμετωπίσιμης έκτακτης περίπτωσης.

Ορόσημο αποτέλεσε η Υπόθεση McDonagh η οποία ρητά αποσύνδεσε την υποχρέωση φροντίδας, από τη συνδρομή εκτάκτων περιστάσεων και την αντίστοιχη απαλλαγή αποζημίωσης. Στην συγκεκριμένη υπόθεση, πρωταγωνιστικό ρόλο έχει η απαγόρευση πτήσεων στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, εξαιτίας της τέφρας του ηφαιστείου Eyjafjallajokul, η οποία μεταξύ άλλων οδήγησε σε ματαίωση της πτήσης της ενάγουσας επιβάτιδος.

Η εναγόμενη αεροπορική εταιρεία Ryan Air, ενήχθη ενώπιον του ιρλανδικού δικαστηρίου, λόγω του ότι δεν παρέσχε καμία φροντίδα, ως ώφειλε κατά τον Κανονισμό, καθώς δεν κάλυψε καμία από τις δαπάνες στις οποίες προέβη η επιβάτης. Τα επιχειρήματα της εναγομένης κινήθηκαν σε δύο βασικούς άξονες: α) στην επίκληση όχι απλώς εκτάκτων περιστάσεων, αλλά ιδιαίτερα εκτάκτων περιστάσεων και β) στο γεγονός ότι με δεδομένο ότι η απαγόρευση ίσχυε επ' αόριστον, τυχόν παροχή φροντίδας στους επιβάτες θα προσέκρουε στις αρχές της αναλογικότητας καθώς και της απαγόρευσης διακρίσεων και της ίσης μεταχείρισης, μεταξύ των διαφορετικών μέσων μεταφοράς, αφού το ενωσιακό δίκαιο δεν επιβάλλει τέτοιες υποχρεώσεις στους αντίστοιχους μεταφορείς.

Το ΔΕΕ, απέρριψε τους παραπάνω ισχυρισμούς, διευκρινίζοντας ότι ο Κανονισμός 261/2004, δεν αναγνωρίζει τον όρο ιδιαίτερα έκτακτες περιστάσεις, που να απαλλάσσουν τον μεταφορέα από την υποχρέωση αποζημίωσης. Επιπλέον, όπως ανέφερε το σκεπτικό του ΔΕΕ, η απαλλαγή που ισχύει για την αποζημίωση, δεν ισχύει και για την υποχρέωση φροντίδας και δεν προκύπτει από καμία διάταξη του Κανονισμού κάτι διαφορετικό. Επομένως αν συντρέξουν έκτακτες περιστάσεις, ο αερομεταφορέας, απαλλάσσεται από την υποχρέωση αποζημίωσης, αλλά δεν παύει να ενέχεται προς παροχή φροντίδας στους επιβάτες.

Περαιτέρω ο Κανονισμός δεν προβλέπει κανέναν ποσοτικό ή χρονικό περιορισμό της υποχρέωσης φροντίδας, αντίθετα δε εκδοχή θα αποτελούσε καταστρατήγηση του

σκοπού του Κανονισμού και μάλιστα σε περιπτώσεις μεγαλύτερης ανάγκης των επιβατών. Άλλωστε σε κάθε περίπτωση, σκοπός του Κανονισμού, είναι να εξασφαλίσει υψηλό επίπεδο προστασίας στους ταλαιπωρούμενους επιβάτες. Επομένως, εφόσον προστατεύονται οι επιβάτες που υφίστανται ήπια ταλαιπωρία, είναι απαιτητό να προστατεύονται και εκείνοι που υπόκεινται μεγάλη ταλαιπωρία.

Το ΔΕΕ, αντέκρουσε και το επιχείρημα περί παράβασης της αρχής της αναλογικότητας και τη συσχέτιση με το καθεστώς που ισχύει στα άλλα μέσα μεταφοράς. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει, θα πρέπει να θεωρείται δικαιολογημένη η επιβολή οικονομικών υποχρεώσεων στους αερομεταφορείς, τα οποία δε θα πρέπει να κρίνονται δυσανάλογα. Άλλωστε, το γεγονός ότι τέτοιου είδους επιβαρύνσεις, δεν ισχύουν και στο πεδίο των άλλων μεταφορικών μέσων, είναι δικαιολογημένο, λόγω του διαφορετικού τρόπου οργάνωσης και λειτουργίας, τις συνθήκες πρόσβασης στα μέσα αυτά και τον τρόπο με τον οποίο κατανέμονται τα δίκτυά τους.¹²⁰

➤ *Απεργίες*

Νομολογιακά προς το παρόν δεν έχει κριθεί, αν η απεργία μπορεί να θεμελιώσει τον απαλλακτικό λόγο των εκτάκτων περιστάσεων. Μια βεβαιωμένη ανάγνωση της αιτιολογικής σκέψης 14 του Προοιμίου του Κανονισμού, θα οδηγούσε στο αυθαίρετο συμπέρασμα ότι η απεργία αποτελεί σε κάθε περίπτωση έκτακτη περίπτωση. Μια τάση η οποία διαμορφώνεται, υποστηρίζει την άποψη ότι η απεργία μπορεί να αποτελέσει έκτακτη περίπτωση, μόνον εφόσον δεν διενεργείται από το προσωπικό του αερομεταφορέα. Ακόμα, όμως κι αν γίνει δεκτό ότι και η απεργία του προσωπικού του αερομεταφορέα μπορεί να τον απαλλάξει, αυτό θα γίνει μόνον εφόσον ο αερομεταφορέας αποδείξει ότι έλαβε τα αναγκαία μέτρα για την αποτροπή της απεργίας. Δε θα πρέπει να παραβλέπεται και το ενδεχόμενο να καταστεί αναγκαία και απαιτητή η εφαρμογή άλλων μέτρων από τον αερομεταφορέα. Τα μέτρα αυτά μπορεί να είναι η αξιοποίηση των μη απεργούντων πιλότων, η μίσθωση αεροσκαφών άλλων εταιρειών με πλήρωμα καθώς και η μεταφορά των ταλαιπωρούμενων επιβατών με πτήσεις άλλων αερομεταφορέων. Αν μετά τη λήξη της απεργίας, παρόλα αυτά, λάβουν χώρα ματαιώσεις (ή καθυστερήσεις), δεν επέρχεται απαλλαγή για τον αερομεταφορέα. Και αυτό γιατί σε αυτή την περίπτωση, η μη εκτέλεση του δρομολογίου, οφείλεται σε οργανωτικούς λόγους και θέματα προγραμματισμού, που

¹²⁰ Υπόθεση McDonagh κατά Ryanair C-12/11 ECLI:EU:C:2013:43, βλ. σχετ. και Μιχ. Π. Χαντζηπαναγιώτη ΧριΔ ΙΓ/2013, σελ 775 καθώς και Χρ. Χασάπη « Η εξέλιξη της εφαρμογής του Κανονισμού 261/2004», ΕΕμπΔ 2012, σελ 1008-1009, όπου σχολιάζουν τα ανακλύπτοντα ζητήματα στο πλαίσιο της συγκεκριμένης υπόθεσης.

εντάσσονται αποκλειστικά στη σφαίρα δράσης του αερομεταφορέα και σε καμία περίπτωση δε συνδέονται με την διενεργηθείσα απεργία.

➤ *Προβλήματα κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων*

Όπως αναφέρει ο Χρ. Χασάπης¹²¹, έχει κριθεί νομολογιακά στην αυστριακή νομολογία, ότι τυχόν οι συνέπειες από προβλήματα στον έλεγχο εισιτηρίων, πρέπει να επιβαρύνουν τον αερομεταφορέα. Και αυτό, γιατί τα οργανωτικά θέματα και η επίβλεψη της λειτουργίας του συστήματος ελέγχου των εισιτηρίων, υπάγεται στη σφαίρα δράσης και εποπτείας του αερομεταφορέα. Συνεπώς, βλάβες και δυσλειτουργίες στα σχετικά ηλεκτρονικά συστήματα και τη διαβίβαση δεδομένων, δεν λογίζονται ως περιστάσεις που μπορούν να απαλλάξουν τον αερομεταφορέα.

¹²¹ Χρ. Χασάπης « Η εξέλιξη της εφαρμογής του Κανονισμού 261/2004», ΕΕμπΔ 2012, σελ 1010, όπου παραπέμπει σε απόφαση των εθνικών δικαστηρίων της Αυστρίας.

Κεφάλαιο 4

“ Η Καθυστέρηση πτήσης”

4.1. Εννοιολογική Προσέγγιση και διάκριση από την Ματαιίωση

Η καθυστέρηση πτήσεων αποτελεί την τρίτη και ηπιότερη μορφή ανώμαλης εξέλιξης της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς μεταξύ επιβάτη και αερομεταφορέα, την οποία ο ενωσιακός νομοθέτης ενέταξε στο προστατευτικό πεδίο του Κανονισμού 261/2004.

Ούτε στο Προοίμιο, αλλά ούτε και στο άρθρο 2 του Κανονισμού, περιλαμβάνεται κάποιος ορισμός της έννοιας της καθυστέρησης, μολονότι, προσδιορίζονται τρεις κατηγορίες, με κριτήριο την ώρα καθυστέρησης και τη χιλιομετρική απόσταση. Με βάση τη γραμματική ερμηνεία του άρθρου 6 παρ. 1, θα μπορούσε να γίνει λόγος για οιαδήποτε απόκλιση προγραμματισμένου χρόνου αναχώρησης και πραγματικού χρόνου αναχώρησης, της τάξεως των τουλάχιστον δύο ωρών. Αντίθετα οποιαδήποτε καθυστέρηση μικρότερη των δύο ωρών θα πρέπει να θεωρείται αδιάφορη νομικά¹²².

Στην Υπόθεση *Sturgeon*¹²³, το ΔΕΕ, ερμηνεύοντας το άρθρο 6, απεφάνθη ότι μία πτήση έχει καθυστέρηση, όταν εκτελείται σύμφωνα με τον αρχικώς προγραμματισμένο σχεδιασμό και εφόσον υπάρξει διάσταση μεταξύ της πραγματικής ώρας αναχωρήσεως σε σχέση με την προγραμματισθείσα ώρα αναχωρήσεως.

Περαιτέρω δε, συχνά παρατηρούνται δυσχέρειες στο διαχωρισμό της καθυστέρησης από τη ματαιίωση. Και αυτό γιατί τα όριά τους είναι πολύ λεπτά, με αποτέλεσμα ο Κανονισμός, ελλείψει και της σχετικής διευκρίνισης στο κείμενό του, παρουσιάζει και αυτή τη σημαντική αδυναμία, την οποία ορθώς διέγνωσε η Επιτροπή.¹²⁴ Παρά το γεγονός ότι στην πράξη συνηθίζεται, μια πτήση να θεωρείται ματαιωθείσα αν αλλάξει ο αριθμός της, εντούτοις, αυτό το κριτήριο δε μπορεί να θεωρηθεί ασφαλές. Και αυτό, διότι μπορεί μια πτήση να καθυστερήσει τόσο πολύ, ώστε να αναχωρήσει την επομένη της αρχικά προγραμματισμένης πτήσης ημέρα και να λάβει ειδικό αριθμό, προκειμένου να διακρίνεται από την ίδια πτήση που είναι προγραμματισμένη για την

¹²² Ομοίως και Σ. Γεωργίλας, «Ο Κανονισμός (ΕΚ 261/2004 για τη θέσπιση κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών», ΝοΒ 2006, σελ 653, αρ. 30

¹²³ Συνεκδικασθείσες Υποθέσεις C-402/07 και C-432/07, Σκέψη 32. Βλ. όμως και Υπόθεση *Air France κατά Folkets*, C-11/11 της 26-02-2013, στην οποία το Δικαστήριο έκρινε, ότι για να καταβληθεί αποζημίωση, αρκεί η καθυστέρηση που είναι μεγαλύτερη των τριών ωρών, η οποία μάλιστα θα έχει λάβει χώρα στον τελικό προορισμό.

¹²⁴ Ανακοίνωση 2007, COM (2007) 168 τελικό, σελ 12, υπό 7.3

επόμενη ημέρα και έχει τον ίδιο αριθμό. Έτσι μπορεί σε αυτή την περίπτωση να γίνει λόγος για καθυστερημένη πτήση και όχι ματαιωθείσα.¹²⁵

Η σημασία της εν λόγω διακρίσεως, πηγάζει καταρχάς από τη διαφορετική νομική αξιολόγηση και κατηγοριοποίηση των δύο αυτών μορφών ανωμάλου εξέλιξης της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς. Αφενός η ματαίωση ενεργοποιεί το νομικό πλαίσιο για την αδυναμία εκπλήρωσης της σύμβασης, αφετέρου η καθυστέρηση, θέτει σε εφαρμογή τις διατάξεις για την υπερημερία του οφειλέτη. Επιπλέον, υπάρχει σημαντική διαφοροποίηση στις έννομες συνέπειες. Στη μεν ματαίωση ο επιβάτης έχει όλα τα προβλεπόμενα δικαιώματα, συμπεριλαμβανομένης της καταβολής αποζημίωσης με τους οικείους περιορισμούς, στη δε καθυστέρηση, η οικεία διάταξη του άρθρου 6, δε χορηγεί δικαίωμα αποζημίωσης στον επιβάτη, ενώ τίθενται και ποσοτικοί περιορισμοί στα έτερα δικαιώματα.

Το ζήτημα της διάκρισης των δύο αυτών περιπτώσεων, τέθηκε στα πλαίσια της Υπόθεσης *Sturgeon κ.α κατά Air France*¹²⁶, ότε δημιουργήθηκε το ερώτημα του πώς οριοθετείται και διακρίνεται η ματαίωση από την καθυστέρηση και το αν είναι νοητή η καταβολή αποζημίωσης και στην περίπτωση της καθυστέρησης¹²⁷.

Με αφετηρία την αιτιολογική σκέψη 15 του προοιμίου του Κανονισμού και λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές της αποτελεσματικότητας, την εναρμονισμένη προς το πρωτογενές δίκαιο ερμηνεία, την αρχή της ίσης μεταχείρισης, το ΔΕΕ προέβη σε μια πολύ σημαντική νομολογιακή κρίση. Τοποθέτησε εξίσου τους επιβάτες των οποίων η πτήση ματαιώθηκε με αυτούς των οποίων η πτήση υπέστη καθυστέρηση, στην ίδια δυσμενή θέση, δεχόμενο μια μη υλική ζημία, συνιστώμενη σε απώλεια χρόνου, αναστάτωση και ταλαιπωρία. Έτσι, εφήρμοσε αναλογία εννόμων συνεπειών, επεκτείνοντας την εφαρμογή του άρθρου 7 του Κανονισμού (δικαίωμα αποζημίωσης) και στην περίπτωση της μεγάλης καθυστέρησης, χωρίς βέβαια να ορίσει το περιεχόμενο αυτής. Ενεργοποίησε αναλογικά το δικαίωμα αποζημίωσης και για τους επιβάτες που υφίστανται καθυστέρηση, κάνοντας χρήση της διάταξης του άρθρου 5 παρ. 1 στοιχ. γ' περ. iii. Η λύση την οποία έδωσε, συνίσταται στο ότι οι επιβάτες που ενημερώθηκαν για την ματαίωση λιγότερο από επτά μέρες πριν από την αναχώρηση, δικαιούνται αποζημίωση, αν ο αερομεταφορέας δεν τους μεταφέρει με άλλη πτήση που αναχωρεί όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα και φτάνει

¹²⁵ Ανακοίνωση Επιτροπής, 2016/C 214/04, υπό τμήμα 3.2.2

¹²⁶ Συνεκδικασθείσες C-402/07 και C-432/07

¹²⁷ Η εν λόγω διάκριση έχει απασχολήσει και τα ελληνικά δικαστήρια βλ. ενδεικτικά την ΔΠρΠειρ 2766/2014, Πειραική Νομολογία Τεύχος 2/2015

στον προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης. Το χρονικό αυτό περιθώριο, (το λιγότερο μία ώρα πριν- το ανώτερο 2 ώρες μετά), αποτέλεσε το έρεισμα, ώστε το δικαστήριο να θεσπίσει ένα minimum συνολικό χρονικό διάστημα καθυστέρησης, τριών ωρών, προκειμένου να δικαιούται αποζημίωση ο επιβάτης.

Με λίγα λόγια, καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών, αποκλείει το δικαίωμα αποζημίωσης, αν όμως τις υπερβαίνει, τότε δημιουργείται σχετική αξίωση¹²⁸.

Στα πλαίσια της ίδιας υπόθεσης, το ΔΕΕ, δέχτηκε και τη δυνατότητα απαλλαγής του αερομεταφορέα από την ως άνω υποχρέωση αποζημιώσεως, εφόσον αυτός αποδείξει, ότι η καθυστέρηση της πτήσης προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις¹²⁹, τις οποίες δεν μπορούσε να αποσοβήσει, παρόλο που έλαβε όλα τα αναγκαία μέτρα. Η κρίση αυτή του ΔΕΕ, έχει επίσης σημαντικό έρεισμα στην αιτιολογική σκέψη 15 του Προοιμίου του Κανονισμού. Επομένως, το ζήτημα των εκτάκτων περιστάσεων, εφαρμόζεται ως λόγος απαλλαγής και σε αυτή την περίπτωση, δηλαδή όταν η καθυστέρηση γεννά δικαιώματα αποζημίωσης.

4.2. Δικαιώματα των επιβατών

Το άρθρο 3 παρ. 1 του Κανονισμού, αναφέρει τα δικαιώματα των επιβατών καθυστερημένων πτήσεων. Όπως καθίσταται σαφές από την ανάγνωση της διάταξης, τα δικαιώματα του επιβάτη ενεργοποιούνται εφόσον πληρούνται τα προβλεπόμενα στη διάταξη κριτήρια με βάση τη χιλιομετρική απόσταση και την ώρα αναχώρησης. Καταρχήν όπως είδαμε ανωτέρω, η καθυστέρηση, για να προκαλεί νομικό ενδιαφέρον, πρέπει να είναι τουλάχιστον δύο ωρών.

Συγκεκριμένα ο επιβάτης μπορεί να κάνει χρήση της προστασίας εφόσον η καθυστέρηση:

¹²⁸ Υπόθεση Sturgeon, Σκέψεις 52 έως και 61. Βλ. σχετ. και Ανακοίνωση Επιτροπής, 2016/C 214/04, υπό τμήμα 4.4.6, που υιοθετεί τη νομολογία της ίδιας υπόθεσης, καθώς και Χρ. Χασάπη « Η εξέλιξη της εφαρμογής του Κανονισμού 261/2004», ΕΕμπΔ 2012, σελ 995, όπου αναλύει ομοίως το σκεπτικό της απόφασης.

¹²⁹ Βλ. και την Απόφαση της 4ης Μαΐου 2017 στην υπόθεση C-315/15 Marcela Pešková και Jirí Peška κατά Travel Service a.s: Το Δικαστήριο έκρινε ότι η πρόσκρουση πτηνού σε αεροπλάνο συνιστά έκτακτη περίπτωση η οποία μπορεί να απαλλάξει τον αερομεταφορέα από την υποχρέωσή του αποζημιώσεως σε περίπτωση μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως. Εντούτοις, όταν εξουσιοδοτημένος προς τούτο εμπειρογνώμονας διαπιστώσει μετά την πρόσκρουση ότι το συγκεκριμένο αεροσκάφος μπορεί να πετάξει, ο μεταφορέας δεν μπορεί να δικαιολογήσει την καθυστέρηση επικαλούμενος την ανάγκη διενέργειας ενός δεύτερου ελέγχου.

Α) είναι ίση με ή υπερβαίνει τις δύο ώρες για όλες τις πτήσεις μέχρι 1.500 χιλιομέτρων (περ. α)

Β) είναι ίση με ή υπερβαίνει τις τρεις ώρες, για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1.500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1.500 και 3.500 χιλιομέτρων (περ. β)

Γ) είναι ίση με ή υπερβαίνει τις τέσσερις ώρες, για τις πτήσεις άνω των 3.500 χιλιομέτρων.

Εφόσον πληρούται κάποια από τις ανωτέρων υποθέσεις, τότε ο επιβάτης, έχει δυνατότητα να ασκήσει σωρευτικά τα κάτωθι δικαιώματα, δυνάμει της ίδιας διάταξης της παρ. 1 του άρθρου 3:

I) Παροχή δωρεάν γευμάτων κι αναψυχής, ανάλογα με το χρόνο αναμονής και δωρεάν δύο τηλεφωνημάτων, ή φαξ ή email ή τέλεξ (άρθρο 3 παρ. 1 περ. I σε συνδυασμό με άρθρο 9 παρ. 1, περ. α.)

II) Όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε αρχικά ανακοινωθεί, παροχή δωρεάν διανυκτέρευσης ή διανυκτερεύσεων ανάλογα με την καθυστέρηση, καθώς και δωρεάν μεταφορά, με ανάληψη των εξόδων από τον αερομεταφορέα, από και προς το κατάλυμα. (άρθρο 3. Παρ. περ.II σε συνδυασμό με άρθρο 9 παρ. 1 περ. β και γ.)

III) Σε όσες περιπτώσεις η καθυστέρηση ξεπερνάει τις πέντε ώρες, επιστροφή του αντιτίμου εντός επτά ημερών, στην τιμή αγοράς, εφόσον ο επιβάτης δεν έχει πια κανένα συμφέρον στην εκτέλεση του ταξιδιού, καθώς επίσης να ζητήσει μεταφορά στο αρχικό σημείο αναχώρησης με άλλη πτήση. (άρθρο 3. Παρ. περ.III σε συνδυασμό με άρθρο 8 παρ. 1 περ. α)

Αν και το δικαίωμα αποζημιώσεως του άρθρου 7, καταρχήν, δεν προβλέπεται στην περίπτωση της καθυστέρησης τους άρθρου 3, εντούτοις όπως είδαμε πιο πάνω, (Βλ. υπό Ενότητα I του παρόντος Κεφαλαίου), κατά τη νομολογία του ΔΕΚ, έγινε δεκτή η χορήγηση του εν λόγω δικαιώματος και όταν υφίσταται καθυστέρηση που οδηγεί σε απώλεια χρόνου τουλάχιστον τριών ωρών. Το δικαίωμα μάλιστα αυτό δε θίγεται ούτε και στις περιπτώσεις πτήσεως με ανταπόκριση, όπου η κράτηση αντιμετωπίζεται ως ένα ενιαίο σύνολο¹³⁰.

¹³⁰ ΔΕΕ Απόφαση της 31ης Μαΐου 2018 στην Υπόθεση C-537/17, **Claudia Wegene** Κατά **Royal Air Maroc SA**, ECLI:EU:C:2018:361

Όσον αφορά το ύψος της αποζημίωσης, καταρχήν ισχύουν τα όσα ορίζονται στο άρθρο 7 παρ. 1, με τα συναφή κριτήρια υπολογισμού, επί τη βάσει της χιλιομετρικής απόστασης¹³¹. Στην υπόθεση *Sturgeon*¹³², το ΔΕΕ, δέχτηκε τη δυνατότητα μείωσης του προβλεπόμενου ποσού κατά 50%, εφόσον πληρούνται οι οριζόμενες στο άρθρο 7 παρ. 2 προϋποθέσεις. Κατά τη γνώμη μου το ΔΕΕ, δεν παρουσιάζει έναν επαρκώς σαφή συλλογισμό. Αυτό που μπορεί να συναχθεί από το σκεπτικό, είναι πως συνδέθηκε το γεγονός της προσφερόμενης στην εν λόγω διάταξη μεταφοράς με άλλη πτήση σε περίπτωση ματαίωσης, με την καθυστέρηση την οποία αναγκαστικά υφίστανται οι εν λόγω επιβάτες. Για να είναι δυνατή η καταβολή της αποζημίωσης σε αυτή την περίπτωση, θα πρέπει η καθυστέρηση να αφορά πτήση απόστασης άνω των 3.500 χιλιομέτρων και να είναι διάρκειας, μικρότερης των τεσσάρων ωρών.

Όπως προαναφέρθη ανωτέρω, από τη Σκέψη 15 του Προοιμίου, γίνεται αντιληπτό, ότι η επίκληση εκτάκτων περιστάσεων, είναι νοητή και στην περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης ή όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται, ολονύχτιας καθυστέρησης.

Τονίζεται τέλος στη Σκέψη 17, η αναγκαιότητα της παροχής μιας επαρκούς φροντίδας προς τους επιβάτες και ευχέρεια ματαίωσης της πτήσης τους, ενώ στη σκέψη 18, διακρίνουμε δυνατότητα περιορισμού ή και αποκλεισμού του δικαιώματος φροντίδας, αν πιθανολογείται η πρόκληση μεγαλύτερης καθυστέρησης από την παροχή αυτής της φροντίδας.

Και σε αυτή την περίπτωση, επισημαίνεται η ιδιαίτερη μέριμνα που πρέπει να επιδείξει ο αερομεταφορέας για τα άτομα με ειδικές ανάγκες και τα ασυνόδευτα παιδιά, υποχρέωση που διέπει όλο το φάσμα περιπτώσεων ανώμαλης εξέλιξης της αεροπορικής μεταφοράς και αποτελεί γενική υποχρέωση του αερομεταφορέα. (Σκέψη 19)

¹³¹ Βλ. και την ΔΕΕ, Υπόθεση C-559/2016, *Birgit Bossen κατά Brussels Airlines S.A*, ECLI:EU:C:2017:644 (πηγή: curia.europa και lawspot.gr)

¹³² Βλ. Σκέψη 63

Κεφάλαιο 5

“ Αλλαγή θέσης επιβάτη”

5.1. Εννοιολογική προσέγγιση

Η αλλαγή πτήσης, που προβλέπεται στο άρθρο 10 του Κανονισμού, δε συγκαταλέγεται στις περιπτώσεις ανώμαλης εξέλιξης της αεροπορικής μεταφοράς, κρίθηκε όμως σκόπιμο από το νομοθέτη να προαχθεί η προστασία της προσωπικότητας του επιβάτη- καταναλωτή και ο γενικότερος σκοπός του Κανονισμού, που είναι η εξασφάλιση υψηλής ποιότητας αεροπορικών υπηρεσιών για τον επιβάτη καταναλωτή. Το άρθρο 10 αποτελεί γενικότερη ρύθμιση και ισχύει για όλες τις ρυθμιζόμενες καταστάσεις στον παρόντα Κανονισμό.¹³³

Ο ορισμός της αλλαγής θέσης, συνάγεται από τη γραμματική διατύπωση του άρθρου 10 παρ. 1 και 2 του Κανονισμού και συνίσταται στην περίπτωση κατά την οποία ο αερομεταφορέας τοποθετεί τον επιβάτη σε αεροπορική θέση κατώτερη ή ανώτερη από την αρχικώς κρατηθείσα και για την οποία αγοράσθηκε το εισιτήριο.

5.2. Δικαιώματα του επιβάτη

Αν επιβάτης τοποθετηθεί σε θέση ανώτερη από την αρχικώς κρατηθείσα, δεν υποχρεούται σύμφωνα με τη διάταξη της παρ. 1, να καταβάλει ουδέν επιπλέον τίμημα, ούτε μπορεί να απαιτήσει φυσικά κάτι τέτοιο ο αερομεταφορέας.

Σύμφωνα με τη διάταξη της παρ. 2, η τοποθέτηση του επιβάτη σε θέση κατώτερη, χορηγεί σε αυτόν δικαίωμα επιστροφής του αντιτίμου με τους προβλεπόμενους στο άρθρο 7 παρ. 3 τρόπους (τραπεζικό έμβασμα, επιταγή κ.α), εντός 7 ημερών, το ύψος του οποίου κυμαίνεται με κριτήριο τη χιλιομετρική απόσταση.

Συγκεκριμένα ο επιβάτης δικαιούται να λάβει το 30 % της τιμής του εισιτηρίου για όλες τις πτήσεις έως 1.500 χλμ, (παρ. 2 στοιχ. α.), το 50 % της τιμής του εισιτηρίου για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1.500 χλμ., με εξαίρεση τις πτήσεις μεταξύ της ευρωπαϊκής επικράτειας των κρατών μελών και των γαλλικών υπερπόντιων διαμερισμάτων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1.500 και 3.500 χλμ. (παρ. 2, στοιχ. β) Τέλος, για πτήσεις άνω των 3.500 χλμ και τις πτήσεις μεταξύ της ευρωπαϊκής επικράτειας των κρατών

¹³³ Βλ. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου « Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή», 2015, σελ. 961, υπό V

μελών και των γαλλικλων υπερπόντιων διαμερισμάτων, επιστρέφεται το 75% της τιμής του εισιτηρίου.

Κεφάλαιο 6

“Υποχρέωση Ενημέρωσης του επιβάτη”

Ο προστατευτικός μηχανισμός του Κανονισμού 261/2004, δε θα μπορούσε να είναι αποτελεσματικός και εφαρμόσιμος, αν ο νομοθέτης δε συμπεριελάμβανε στο κείμενο της ρύθμισης, το άρθρο 14 που προβλέπει το δικαίωμα ενημέρωσης του επιβάτη για τα δικαιώματά του. Το εν λόγω δικαίωμα, αποτελεί το θεμελιώδες όχημα για την (αναγκαία) ενεργό και πραγματική εμπλοκή του επιβάτη στο ολοκληρωμένο σύστημα προστασίας του Κανονισμού.

Σύμφωνα με την παρ. 1. ο πραγματικός μεταφορέας εξασφαλίζει ότι κατά τον έλεγχο εισιτηρίων υπάρχει ανηρτημένη με ευδιάκριτο για τους επιβάτες τρόπο ευανάγνωστη γνωστοποίηση, η οποία περιέχει το ακόλουθο κείμενο: « Σε περίπτωση που σας αρνηθούν την επιβίβαση ή σε περίπτωση ματαίωσης ή δίωρης τουλάχιστον καθυστέρησης της πτήσης σας, ζητήστε στη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων ή στη θύρα εξόδου το κείμενο που αναφέρει τα δικαιώματά σας, ιδίως όσον αφορά την αποζημίωση και την παροχή βοήθειας»

Ακολούθως στην παρ. 2, προβλέπεται ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας που αρνείται την επιβίβαση ή ματαιώνει μια πτήση παρέχει σε κάθε θιγόμενο επιβάτη γραπτή γνωστοποίηση με τους κανόνες αποζημίωσης και παροχής βοήθειας σύμφωνα με τον παρόντα Κανονισμό. Την ίδια γνωστοποίηση παρέχει επίσης και σε κάθε επιβάτη που έχει υποστεί υποστεί τουλάχιστον δίωρη καθυστέρηση. Επιδίδονται επίσης εγγράφως στον επιβάτη τα στοιχεία του οριζόμενου εθνικού φορέα, που αναφέρεται στο άρθρο 16»

Από τη γραμματική διατύπωση των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 14, γίνεται αντιληπτό, ότι η υποχρέωση ενημέρωσης παρέχεται υποχρεωτικά σε δύο χρονικά σημεία. Πρώτον κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων, πριν λάβει χώρα οποιοδήποτε γεγονός που ενεργοποιεί τα μέτρα αποκατάστασης του Κανονισμού και αμέσως μετά από κάποιο περιστατικό άρνησης επιβίβασης, ματαίωσης και επιβίβασης.

Η εν λόγω ρύθμιση, αποτελεί έκφραση της αρχής της πρόνοιας προς τον επιβάτη, με έντονα ενοποιητικό χαρακτήρα. Η αυστηρότητα της επιταγής, εμφανίζεται και από την επιτακτική πρόβλεψη του τόπου και του τρόπου και του κειμένου, που απαιτεί ευανάγνωστη και ευδιάκριτη ανάρτηση του κειμένου. Είναι εύλογο ότι θα ήταν πολύ δυσχερέστερη η πρόσβαση στα ενημερωτικά κείμενα αν αυτά ήταν ενεταγμένα στο

εισιτήριο. Δεν αρκεί απλή δυνατότητα γνήσως, αλλά πραγματική γνώση των δικαιωμάτων. Εξυπηρετείται έτσι η απαίτηση για ασφάλεια δικαίου¹³⁴.

Ειδικότερη μέριμνα επιβάλλεται για τους τυφλούς επιβάτες, στους οποίους η ενημέρωση εξασφαλίζεται με ειδικά μέσα.

Το άρθρο 14, αποτελεί πραγμάτωση του σκοπού του νομοθέτη για ομοιόμορφη προστασία των επιβατών- καταναλωτών στην Ε.Ε, καθόσον η πλήρης ενημέρωση των επιβατών για τα δικαιώματά τους, αποτελεί την αναγκαία συνθήκη για την πραγματική άσκηση αυτών των δικαιωμάτων.¹³⁵

¹³⁴ Βλ. σχετ. Σ. Γεωργίλα, «Ο Κανονισμός (ΕΚ 261/2004 για τη θέσπιση κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών», ΝοΒ 2006, σελ 658, αρ. 48

¹³⁵ Σκέψη 20, Προοίμιο Κανονισμού και Βλ. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου « Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή», 2015, σελ. 961-962, υπό VI

Κεφάλαιο 7

“ Θέματα παραγραφής”

Σημαντικές δυσχέρειες δημιουργεί το γεγονός ότι πουθενά στον Κανονισμό 261/2004, δεν υπάρχει πρόβλεψη για την προθεσμία παραγραφής των αξιώσεων αποζημίωσης που απορρέουν από τον εν λόγω Κανονισμό.

Δύο λύσεις που προκρίθηκαν, ήταν αφενός η αναλογική εφαρμογή του άρθρου 35 παρ. της Σύμβασης του Μόντρεαλ που προβλέπει διετή παραγραφή από την άφιξη στον τόπο προορισμού και αφετέρου η εφαρμογή των σχετικών με την παραγραφή διατάξεων που περιέχονται στο εκάστοτε εφαρμοστέο δίκαιο επί της συμβάσεως μεταφοράς.

Το Πρωτοδικείο του Darmstadt, δέχθηκε την πρώτη λύση, δηλαδή την αναλογική εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 35 της Σύμβασης του Μόντρεαλ για την διετή παραγραφή. Το Ακυρωτικό της Γερμανίας όμως στάθηκε αντίθετο στην εν λόγω άποψη, υιοθετώντας την άποψη ότι πρέπει να γίνει χρήση των διατάξεων για θέματα παραγραφής, του εκάστοτε εφαρμοστέου δικαίου κατά περίπτωση. Ο λόγος ήταν ότι δεν μπορεί να κριθεί επιτρεπτή η αναλογική εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 35, για το λόγο ότι οι προβλεπόμενες στον Κανονισμό περιπτώσεις που γεννούν αποζημίωση –στη συγκεκριμένη υπόθεση που απασχόλησε τα γερμανικά δικαστήρια, ήταν περίπτωση ματαίωσης-, δεν υπάγονται στη Σύμβαση του Μόντρεαλ. Δεύτερο επιχείρημα, ήταν ότι δεν υφίσταται κενό νόμου που να δικαιολογεί την αναλογία.

Το ΔΕΕ, εντέλει έδωσε και αυτό τη λύση στο ζήτημα, στα πλαίσια της υπόθεσης More κατά KLM¹³⁶, υιοθετώντας τη δεύτερη λύση, ήτοι την ισχύ των διατάξεων του εκάστοτε εφαρμοστέου εθνικού δικαίου. Σύμφωνα με το σκεπτικό του ΔΕΕ, ο μηχανισμός του Κανονισμού 261/2004 είναι προγενέστερος και αυτοτελής έναντι του μηχανισμού προστασίας της Σύμβασης του Μόντρεαλ (και του σχετικού Κανονισμού 2027/1997), επομένως δεν είναι νοητή η εφαρμογή της διετούς παραγραφής στο αυτοτελές και τυποποιημένο σύστημα μέτρων του Κανονισμού¹³⁷. Άλλωστε, όπως αναφέρει το ΔΕΕ και έχει γίνει δεκτό κατά πάγια νομολογία, όταν δεν υφίσταται κανονιστική ρύθμιση επί του θέματος σε ενωσιακό επίπεδο, εφαρμόζονται οι διατάξεις του εθνικού δικαίου, εφόσον είναι συμβατές και δεν αντιβαίνουν στις αρχές της αποτελεσματικότητας και της

¹³⁶ Βλ. Υπόθεση, More κατά KLM C-139/11

¹³⁷ Υπόθεση More κατά KLM C-139/11, Σκέψη 32 και Ανακοίνωση Επιτροπής, 2016/C 214/04, υπό τμήμα 8.2

ισοδυναμίας, άρα το ίδιο πρέπει να ισχύσει και για τις προβλεπόμενες στα άρθρα 5 και 7 του Κανονισμού αξιώσεις¹³⁸.

Περιττό να διευκρινιστεί, ότι η παραγραφή της προβλεπόμενης στο άρθρο 13 του Κανονισμού περαιτέρω αποζημιώσεως, ακολουθεί τις διατάξεις του εθνικού δικαίου, αφού η ίδια η αποζημίωση ζητείται με τις διατάξεις του εθνικού δικαίου, όπως ρητά προβλέπεται.

¹³⁸ Υπόθεση More κατά KLM C-139/11, Σκέψεις 25-26

Κεφάλαιο 8

« Δικαστική και εξώδικη προστασία »

I. Εισαγωγή

Πολύ μεγάλης σημασίας είναι και η αναφορά στους τρόπους με τους οποίους, τα προβλεπόμενα δικαιώματα μπορούν να διεκδικούνται, ειδικά αν οι αερομεταφορείς δε συμμορφώνονται εκουσίως και δεν συμπεριφέρονται σύμφωνα με τον “αυτόματο” χαρακτήρα που διέπει τα επανορθωτικά μέτρα του Κανονισμού 261/2004. Άλλωστε όπως είναι γνωστό, για την απόλαυση των δικαιωμάτων εκ του εν λόγω Κανονισμού, δεν προαπαιτείται η προσφυγή στις δικαστικές αρχές. Έτσι μπορούμε να διακρίνουμε τρόπους τόσο εξωδικαστικής όσο και δικαστικής προστασίας.

II. Εξωδικαστικό επίπεδο: καταγγελία στους αρμόδιους φορείς.

Ρητά, σύμφωνα με το άρθρο 16 παρ. 2, οι καταναλωτές δύνανται να υποβάλλουν καταγγελία στους αρμόδιους εθνικούς φορείς εποπτείας των κρατών μελών, σχετικά με την παράβαση οιασδήποτε διάταξης του Κανονισμού σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο του εδάφους κράτους μέλους ή σχετικά με οποιαδήποτε πτήση από Τρίτη χώρα προς αεροδρόμιο κράτους μέλους. Σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Επιτροπής, οι καταγγελίες προς τους εθνικούς φορείς, μπορούν να γίνονται μόνον εφόσον έχει προηγηθεί καταγγελία προς τον αερομεταφορέα και η απάντησή του, δε βρίσκει σύμφωνο τον επιβάτη ή δεν είναι κατανοητή. Μάλιστα συνίσταται από την Επιτροπή, η απάντηση του αερομεταφορέα να δίνεται εντός δύο μηνών¹³⁹.

Ωστόσο το Δικαστήριο έκρινε, ότι στα πλαίσια του Κανονισμού, μετά την υποβολή τέτοιων καταγγελιών, δεν απαιτείται ενέργεια των εθνικών φορέων επιβολής, προκειμένου να διασφαλιστεί η καταβολή ατομικής αποζημίωσης στους επιβάτες. Έτσι ο εθνικός φορέας, δεν έχει υποχρέωση λήψης μέτρων τα οποία θα αναγκάζουν τους μεταφορείς να αποζημιώνουν τους επιβάτες, αφού η αρμοδιότητα επιβολής κυρώσεων, αφορά τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν προκειμένου να αντιμετωπιστούν παραβιάσεις του Κανονισμού στο πλαίσιο της γενικής εποπτικής δράσης που προβλέπει το άρθρο 16 παρ. 1 του Κανονισμού¹⁴⁰.

¹³⁹ Ανακοίνωση Επιτροπής, 2016/C 214/04, υπό τμήμα 7.1

¹⁴⁰ Ανακοίνωση Επιτροπής, 2016/C 214/04, υπό τμήμα 8.2, που υιοθετεί τη νομολογία από τις συνεκδικασθείσες Υποθέσεις C-145/15 και C-146/15, Ruijsenaars κ.α, ECLI:EU:C:2016:187, Σκέψεις 32, 36 και 38

Περαιτέρω, κανένα εμπόδιο δεν υφίσταται εκ του Κανονισμού, για τη θέσπιση νομοθεσίας που να επιτρέπει σε περίπτωση απουσίας φορέων εναλλακτικής επίλυσης καταναλωτικών διαφορών, την επιβολή μέτρων ως απάντηση σε ατομικές καταγγελίες. Τέλος, η Επιτροπή αξιολογεί ως απολύτως σημαντική την πλήρη ενημέρωση των επιβατών για τα δικαιώματά τους και τις δυνατότητες ως προς την άσκηση προσφυγών και άλλων ενδίκων μέσων, σε περίπτωση μη ικανοποιητικής αξιολόγησης της περίπτωσης τους.

Στο εξωδικαστικό επίπεδο, εντάσσεται και η κατ' εφαρμογή του Κανονισμού 2006/2004 για τη Συνεργασία όσον αφορά την προστασία των καταναλωτών, δυνατότητα των επιβατών να απευθύνονται στους αρμόδιους φορείς προστασίας καταναλωτών. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τη γνώμη της Επιτροπής, πέραν των καταγγελιών στα πλαίσια του Κανονισμού, εφόσον ο αερομεταφορέας είναι εγκατεστημένος στην Ε.Ε και συμμετέχει στο σύστημα Ε.Ε.Κ.Δ¹⁴¹, οι επιβάτες που είναι κάτοικοι της Ε.Ε μπορούν να υποβάλλουν τις συμβατικές διαφορές τους με αυτούς τους αερομεταφορείς σε φορείς εναλλακτικής επίλυσης διαφορών (ΕΕΚΔ) που έχουν συσταθεί σύμφωνα με την Οδηγία ΕΕΚΔ¹⁴².

III. Δικονομικό θέμα- Διεθνής Δικαιοδοσία

Σε δικαστικό επίπεδο μπορεί να ζητηθεί αποζημίωση βάσει του Κανονισμού με άσκηση σχετικής αγωγής.

Εδώ, απασχόλησε έντονα το ζήτημα της δικαιοδοσίας και αρμοδιότητας, δυνάμει του Κανονισμού 1215/2012 και του Κανονισμού 44/2001 «Βρυξέλλες Ι». Το ΔΕΕ έδωσε τη λύση στην Υπόθεση Rehder¹⁴³. Όπως απεφάνθη, η παροχή της υπηρεσίας ξεκινά από τη στιγμή του ελέγχου των επιβατών, συνεχίζεται με την επιβίβαση, την απογείωση, τη μεταφορά και τη φροντίδα των επιβατών κατά την πτήση και περατώνεται με την ασφαλή εγκατάλειψη του αεροσκάφους. Συνεπώς, η εκτέλεση της σύμβασης συνδέεται άρρηκτα τόσο με τον τόπο αναχώρησης, όσο και με τον τρόπο άφιξης. Έτσι υιοθετώντας την πάγια νομολογία για την διεθνή πώληση κινητών, αναγνώρισε και τους δύο τόπους ως τόπος παροχής των αεροπορικών υπηρεσιών και παρέχει το δικαίωμα επιλογής στον ενάγοντα επιβάτη.

Το ίδιο ζήτημα της διεθνούς δικαιοδοσίας, απασχόλησε το ΔΕΕ¹⁴⁴ και στην περίπτωση της πτήσεως με ανταπόκριση. Συγκεκριμένα στην Υπόθεση Becker , αντικείμενο

¹⁴¹ Σύστημα Εναλλακτικής Επίλυσης Καταναλωτικών Διαφορών

¹⁴² Οδηγία 2013/11/ΕΕ

¹⁴³ Υπόθεση C-204/08, Rehder, ECLI:EU:C:439, Σκέψη 49

¹⁴⁴ Συνεκδικασθείσες C-274/2016, C-447/2016 και C-448/2016

ερμηνευτικού προβληματισμού, αποτέλεσε ο προσδιορισμός του τόπου εκπλήρωσης της παροχής¹⁴⁵, στις περιπτώσεις πτήσεως για ένα συγκεκριμένο προορισμό, μέσω ανταπόκρισης, όπου διενεργούνται δύο πτήσεις στα πλαίσια της ίδιας κράτησης. Το δικαστήριο αξιοποιώντας μεταξύ άλλων και την νομολογία από την Υπόθεση Rehder, το ότι δηλαδή τόπος εκπλήρωσης της αεροπορικής παροχής είναι και ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος άφιξης, προέβη σε μια ανάλογη επιχειρηματολογία και λύση. Όπως έγινε δεκτό, στην πτήση με ανταπόκριση, το βασικό χαρακτηριστικό της σύμβασης που συνάπτεται, είναι ο ενιαίος χαρακτήρας της κράτησης για το σύνολο της πτήσεως. Δημιουργείται μια υποχρέωση στον αερομεταφορέα να μεταφέρει τον επιβάτη από ένα σημείο Α, σε ένα σημείο Γ. Μια τέτοια μεταφορά, συνιστά υπηρεσία, τόπος εκπλήρωσης της οποίας είναι ο προορισμός-σημείο Γ¹⁴⁶. Έτσι δεχόμενο και την απαιτούμενη κατά την ευρωπαϊκή δικονομική νομοθεσία στενή σχέση μεταξύ αεροπορικής συμβάσεως και αρμοδίου δικαστηρίου, το δικαστήριο δέχτηκε ως αρμόδιο δικαστήριο σε αυτές τις περιπτώσεις, αυτό του τόπου αφίξεως της δεύτερης πτήσης.¹⁴⁷ Παράλληλα, όπως προκύπτει από το σώμα της απόφασης, ο ενδιάμεσος προορισμός που εξυπηρετεί τον πτητικό σχεδιασμό, δε έχει καμία απολύτως θέση στη θεμελίωση της διεθνούς δικαιοδοσίας.

Τέλος, ένα βασικό σημείο της συγκεκριμένης αποφάσεως, το οποίο έχει βαρύνουσα σημασία για την εν γένει δικονομική πληρότητα των δικαστικών αγώνων που δημιουργούνται, αποτελεί μια βασική επισήμανση. Για να τεθούν σε εφαρμογή οι διατάξεις του Κανονισμού Βρυξέλλες Ι, στις αγωγές επί τη βάση του Κανονισμού 261/2004, ο εναγόμενος δεν πρέπει να έχει την κατοικία του σε τρίτο κράτος, αφού κατά το άρθρο 60 παρ. 1 του Κανονισμού Βρυξέλλες Ι, εταιρεία ή άλλο νομικό πρόσωπο έχει την κατοικία της στον τόπο, στον οποίο έχει την καταστατική της έδρα, την κεντρική της διοίκηση ή την κύρια εγκατάστασή της. Στα πλαίσια του νομικού αυτού κανόνα, το ΔΕΕ, δε δέχτηκε τη θεμελίωση διεθνούς δικαιοδοσίας βάσει του Κανονισμού Βρυξέλλες Ι, για εναγόμενη αεροπορική εταιρεία με έδρα την Κίνα και χωρίς να διατηρεί υποκατάστημα σε κράτος μέλος της Ε.Ε. Κατά συνέπεια, στην περίπτωση αυτή και κατά ρητή υπαγόρευση του άρθρου 4 του Κανονισμού Βρυξέλλες Ι, η διεθνής δικαιοδοσία καθορίζεται από το δίκαιο του (τρίτου) κράτους στο οποίο έχει την έδρα του ο εναγόμενος αερομεταφορέας¹⁴⁸.

¹⁴⁵ όπως αυτός αναφέρεται στο άρθρο 7 σημείο 1 του Κανονισμού 1215/2012, καθώς και στο άρθρο 5 σημείο 1, στοιχ. β, δεύτερη περίπτωση του Κανονισμού 44/2001

¹⁴⁶ Συνεκδικασθείσες C-274/2016, C-447/2016 και C-448/2016, Σκέψη 71

¹⁴⁷ Ομοίως, Σκέψεις 73-74

¹⁴⁸ Συνεκδικασθείσες C-274/2016, C-447/2016 και C-448/2016, Σκέψεις 50-51, 55

Κεφάλαιο 9

“ Η πρόταση τροποποίησης του Κανονισμού 261/2004”

Μετά από τη συμπλήρωση δέκα και πλέον ετών της ισχύος του, ο Κανονισμός 261/2004, έχει πολλά θετικά να επιδείξει αλλά και αρκετά αρνητικά. Από τη μια, σε έναν αρκετά ικανοποιητικό βαθμό, πέτυχε το σκοπό θεσπίσεώς του, δηλαδή να ενδυναμώσει τα δικαιώματα των επιβατών-καταναλωτών και να ενισχύσει την προστασία αυτών. Από την άλλη, τα πολλαπλά ερμηνευτικά κενά, δημιούργησαν δυσχέρειες και ασάφειες στην επίλυση ζητημάτων, γεγονός που αναδείχθηκε έντονα μέσα από τις αποφάσεις του ΔΕΕ και επισημάνθηκε και από την Επιτροπή. Έτσι, το 2013, η τελευταία προέβη σε υποβολή προτάσεως τροποποίησης του Κανονισμού 261/2004, η οποία υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το Φεβρουάριο του 2014.

Η Επιτροπή διέγνωσε μια έντονα αυξημένη ισχύ στα δικαιώματα υπέρ των επιβατών, όμως παράλληλα διεπίστωσε και σοβαρά εμπόδια στη διεκδίκησή τους. Οι ατέλειες του Κανονισμού, συνοψίζονται σε βασικά τέσσερα σημεία: α) στην ύπαρξη στον Κανονισμό ασαφών διατάξεων και ορισμών, που δίνουν στους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να εκφράζουν την αμφισβήτησή τους στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους προς τους επιβάτες β) στη δυσχέρεια διεκπεραίωσης των καταγγελιών στους εποπτικούς φορείς γ) στην έλλειψη επιβολής κυρώσεων από τις εθνικές αρχές και δ) στο μεγάλο οικονομικό κόστος με το οποίο επιβαρύνονται οι αερομεταφορείς.

Παρακάτω θα αναφέρουμε κάποιες σημαντικές αλλαγές που εισάγονται με την Πρόταση, οι οποίες συνεισφέρουν στην προσπάθεια βελτίωσης της λειτουργίας του προστατευτικού συστήματος του Κανονισμού 261/2004.

i. Έκτακτες περιστάσεις

Σύμφωνα με την Πρόταση, ενισχύεται ο ελλιπής υπάρχων ορισμός των εκτάκτων περιστάσεων. Ως έκτακτες νοούνται οι περιστάσεις, οι οποίες εξαιτίας της φύσεως και των αιτιών τους δε συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και εκφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του. Εισάγεται παράλληλα σε παράρτημα, κατάλογος αυτών των περιστάσεων, που ενδεικτικά περιλαμβάνει τις φυσικές καταστροφές, τα άσχετα προς την κανονική λειτουργία του αεροσκάφους τεχνικά προβλήματα, πράξεις δολιοφθοράς, περιορισμοί διαχείρισης εναερίου κυκλοφορίας κ.α

ii. *Μεγάλες Καθυστερήσεις και καθυστερήσεις διαδρόμου*

Στα πλαίσια της Υπόθεση Sturgeon έγινε απόλυτα προφανής η δυσχέρεια διακρίσεως μεταξύ ματαιώσεως και μεγάλης καθυστέρησης και η ομοιότητα επιπτώσεων και στις δύο περιπτώσεις στους επιβάτες, που καθιστά αναγκαία την ευθεία παροχή αποζημίωσης και σε αυτή την περίπτωση. Έτσι σύμφωνα με το άρθρο 6 του Τροποποιημένου Κανονισμού, αυξάνονται τα όρια που θεμελιώνουν καθυστέρηση από τρεις σε πέντε ώρες στις κοινοτικές και βραχείς διεθνείς πτήσεις κάτω των 3.5000 χλμ, για τις υπόλοιπες διεθνείς πτήσεις δε, το κατώτατο όριο για πτήσεις κάτω των 6.000 χλμ. είναι εννέα ώρες και δώδεκα ώρες για πτήσεις άνω των 6.000 χλμ . Η ρύθμιση αυτή βασίζεται στην παραδοχή ότι μια τέτοιας μεγάλης έκτασης καθυστέρηση, ισοδυναμεί με ματαίωση. Παράλληλα, η εν λόγω ρύθμιση λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις στον κλάδο, ενώ αποτρέπει την αύξηση των ματαιώσεων. Επίσης, η νέα Πρόταση αποσυνδέει την παροχή φροντίδας από τη χιλιομετρική απόσταση της πτήσης που ματαιώθηκε ή καθυστέρησε μετά από δύο ώρες καθυστέρηση. Παράλληλα, σημαντική είναι η εισαγωγή της έννοιας των καθυστερήσεων διαδρόμου. Σύμφωνα με την Πρόταση, συνίσταται στο χρόνο παραμονής του αεροπλάνου στο έδαφος από την έναρξη επιβίβασης μέχρι την ώρα απογείωσης , ή επί αφίξεως, από την ώρα απογείωσης μέχρι την έναρξη αποβίβασης των επιβατών.

iii. Αλλαγή δρομολογίου, Δικαίωμα μεταφοράς με άλλη πτήση

Σημαντική είναι η επέμβαση στο άρθρο 8 του Κανονισμού με την παρ. 8 του άρθρου 1 της Πρότασης Τροποποίησης. Αφορά την αλλαγή δρομολογίου, κατά την οποία, η Πρόταση αποσαφηνίζει ότι αν ο αερομεταφορέας δε δύναται να εξυπηρετήσει με ίδια μέσα τον επιβάτη, θα πρέπει να προτείνει στον επιβάτη μεταφορά με άλλους διαθέσιμους αερομεταφορείς.

iv. Πτήσεις με «ανταπόκριση»

Σύμφωνα με την Πρόταση, πτήση με ανταπόκριση είναι αυτή, η οποία βάσει ενιαίας σύμβασης έχει σκοπό να επιτρέψει στον επιβάτη να φτάσει σε σημείο ανταπόκρισης προκειμένου να αναχωρήσει με άλλη πτήση, ή ανάλογα με την περίπτωση, η συγκεκριμένη άλλη πτήση που αναχωρεί από το σημείο ανταπόκρισης. Παράλληλα, σημαντική προσθήκη αποτελεί η εισαγωγή του νέου άρθρου 16α , το οποίο απονέμει με διάφορες διαβαθμίσεις, τα δικαιώματα των άρθρων 8 και 9 καθώς και δικαίωμα αποζημίωσης λόγω καθυστέρησης σύμφωνα με τα όσα ορίζει το (τροποποιηθέν) άρθρο 6 παρ. 2.

v. (Νέα) έννοια ματαίωσης

Η Πρόταση ενισχύει και αναθεωρεί τον ορισμό της ματαίωσης, σε σχέση με τον ελλιπή που ισχύει μέχρι τώρα. Ως ματαιωθείσα θεωρείται η πτήση κατά την οποία το σκάφος απογειώθηκε, αλλά για οποιοδήποτε λόγο αναγκάστηκε στη συνέχεια να προσγειωθεί σε αερολιμένα διαφορετικό από τον αερολιμένα προορισμό ή να επιστρέψει στον αερολιμένα αναχώρησης. Με τον εν λόγω Κανονισμό, το Κοινοβούλιο υιοθέτησε την έννοια της ματαιώσεως, όπως αυτή διεπλάθη μέσα από την πλούσια νομολογία του ΔΕΕ.

vi. Ενημέρωση σε περίπτωση ματαίωσης

Σύμφωνα με την Πρόταση, εμπλουτίζεται και αυστηροποιείται η υποχρέωση ενημέρωσης του άρθρου 14. Έτσι, σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 3 της Πρότασης Τροποποίησης και τη νέα παρ. 5 του άρθρου 14, ο αερομεταφορέας σε περίπτωση ματαίωσης, ο αερομεταφορέας οφείλει να ενημερώσει τους επιβάτες για το λόγο της διακοπής, την κατάσταση της πτήσης που ματαιώθηκε, όχι αργότερα από 30 λεπτά από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης.

Τέλος με την εν λόγω Πρόταση, γίνονται γενναίες προσθήκες και εμπλουτίζεται το άρθρο 16 του Κανονισμού σε ό,τι αφορά τη διεκπεραίωση των καταγγελιών, ενώ προβλέπεται και άρθρο 16γ, στο οποίο γίνεται μνεία σε επιτροπή δικαιωμάτων επιβατών που θα λειτουργεί επικουρικά προς την Επιτροπή, ως προς την προώθηση των δικαιωμάτων των επιβατών και θα απαρτίζεται από δύο αντιπροσώπους από κάθε κράτος μέλος, εκ των οποίων ένα τουλάχιστον θα είναι στέλεχος του εκάστοτε εθνικού φορέα επιβολής.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ:

Κανονισμός 2111/2005

“Κανονισμός 2111/2005- Υποχρέωση κατάρτισης Κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων με απαγόρευση λειτουργίας-Ενημέρωση περί της ταυτότητας του πραγματικού μεταφορέα”

Κεφάλαιο 1

“ Σκοπός και αντικείμενο της ρύθμισης”

Στη παρούσα ενότητα θα γίνει εκτενής αναφορά στις ρυθμίσεις του Κανονισμού 2111/2005¹⁴⁹, που υπαγορεύει τη σύσταση Κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων υπό απαγόρευση λειτουργίας στην Κοινότητα.

Όπως είδαμε και στο εισαγωγικό μέρος, θεμελιώδεις στόχοι της επεμβατικής δράσης της Κοινότητας στον τομέα των αερομεταφορών, ήταν αφενός η εξασφάλιση μέγιστου επιπέδου ποιότητας αεροπορικών υπηρεσιών προς τους επιβάτες και αφετέρου η εξασφάλιση, ότι η μεταφορά θα γίνεται με τη μέγιστη δυνατή ασφάλεια για τους καταναλωτές. Ο πρώτος στόχος επετεύχθη όπως είδαμε, σε ένα σημαντικό βαθμό με τον Κανονισμό 261/2004 για τα δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση ανώμαλης εξέλιξης της αεροπορικής σύμβασης¹⁵⁰.

Ο δεύτερος στόχος, επιδιώκεται με τον Κανονισμό 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που έχει ως σκοπό πρώτον τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων, οι οποίοι απαγορεύεται να λειτουργούν στην Κοινότητα κατά δεύτερον την ενημέρωση των επιβατών ως προς την ταυτότητα του πραγματικού αεροπορικού αερομεταφορέα που εκτελεί την αεροπορική μεταφορά.

Συνεπώς, ο εν λόγω Κανονισμός έχει ως στόχο την εξασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των αεροσκαφών και την πρόληψη ατυχημάτων, ευθυγραμμίζεται δηλαδή με

¹⁴⁹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 14ης Δεκεμβρίου 2005 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/Ε [ΕΕ L 344 της 27-12-2005]

¹⁵⁰ Βλ. σχετ. και Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου “Προστασία Καταναλωτή” 2^η έκδοση, 2015, σελ.966 και Χατζηνικολάου-Αγγελίδου “ Αεροπορική μεταφορά επιβατών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 218 και Προοίμιο Κανονισμού 2111/2005, Σκέψεις 1 και 2.

τις βασικές επιδιώξεις της Ένωσης, για την διαμόρφωση υψηλών προδιαγραφών ασφαλείας στον τομέα των αερομεταφορών.

Ειδικότερα, από το κείμενο του Κανονισμού, προκύπτει ότι δύο είναι οι ρυθμιστές θεματικές ενότητες στο πεδίο προστασίας του καταναλωτή. Αντικείμενο ρύθμισης του Κανονισμού, αποτελεί πρώτον το θέμα της υποχρέωσης των κρατών μελών προς σύσταση και δημοσίευση κοινοτικού καταλόγου, ο οποίος θα εμπεριέχει όλους τους αερομεταφορείς, που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας στο έδαφος κράτους μέλους της Κοινότητα για το λόγο, ότι δεν καλύπτουν τις απαιτήσεις για την πτητική ασφάλεια και συνεπώς εγκυμονούν σοβαρούς κινδύνους για αυτή (άρθρα 3-9 Κ). Δεύτερο θέμα του ρυθμιστικού πεδίου του Κανονισμού αυτού, αποτελεί η υποχρέωση με την οποία επιφορτίζεται το συμβαλλόμενο με τον επιβάτη πρόσωπο, να ενημερώνει τον τελευταίο. (άρθρα 10-13 Κ), με στόχο μεταξύ άλλων και την εξασφάλιση της μέγιστης δυνατής διαφάνειας.

Κεφάλαιο 2

“Ο Κοινοτικός κατάλογος”

Ο «κοινοτικός κατάλογος» συστήνεται από κάθε κράτος μέλος με σκοπό την καταγραφή όλων εκείνων των αερομεταφορέων, που υφίστανται απαγόρευση λειτουργίας στο έδαφος αυτού του κράτους μέλους για λόγους ασφαλείας. Η απαγόρευση δε αυτή, μπορεί να αφορά άρνηση, αναστολή, αφαίρεση ή περιστολή της τεχνικής άδειας για λόγους ασφαλείας ή οποιοδήποτε άλλο ισοδύναμο μέτρο¹⁵¹ ασφαλείας σε σχέση με αερομεταφορέα που δε διαθέτει δικαιώματα κυκλοφορίας στην Κοινότητα. Παρόλα αυτά, τα αεροσκάφη αυτού του αερομεταφορέα μπορούν να μισθώνονται από άλλον αερομεταφορέα που δεν έχει αυτά τα δικαιώματα, με πλήρωμα ή χωρίς πλήρωμα.

Η ισχύς του κοινοτικού καταλόγου αφορά και πρέπει να εφαρμόζεται σε όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε¹⁵². Ο δε κοινοτικός κατάλογος, συντάσσεται και ενημερώνεται, με βάση τα κριτήρια ασφαλείας (κοινά κριτήρια) τα οποία, έχουν ως βάση τα διεθνή πρότυπα που αναφέρονται τόσο στη Σύμβαση του Σικάγο, όσο και στο παράρτημα του Κανονισμού¹⁵³. (άρθρο 3 παρ. 1 και 2 Κ, Προσίμιο 2-4 και άρθρο 2 στ' , ζ' και ι' Κ).

¹⁵¹ Βλ. Άρθρο 2 στοιχ. ζ' του Κανονισμού 2111/2005

¹⁵² Προσίμιο Κανονισμού, Σκέψη 3

¹⁵³ Βλ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Κανονισμού

Κοινά κριτήρια για την εξέταση της απαγόρευσης λειτουργίας για λόγους ασφαλείας σε κοινοτικό επίπεδο

Οι αποφάσεις για δράση σε κοινοτικό επίπεδο λαμβάνονται ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της κάθε μεμονωμένης περίπτωσης. Ανάλογα με τα χαρακτηριστικά κάθε περίπτωσης, ένας αερομεταφορέας ή όλοι οι αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στο ίδιο κράτος θα μπορούσαν να είναι επιλέξιμοι για δράση σε κοινοτικό επίπεδο.

Όταν εξετάζεται αν η απαγόρευση προς ένα αερομεταφορέα θα πρέπει να είναι ολοκληρωτική ή μερική, αξιολογείται κατά πόσον ο αερομεταφορέας πληροί τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

1.Επαληθευμένα στοιχεία σοβαρών ελλείψεων ασφαλείας εκ μέρους του αερομεταφορέα:

- Αναφορές για σοβαρές ελλείψεις ασφαλείας ή μόνιμη αδυναμία του αερομεταφορέα να αντιμετωπίσει ελλείψεις που εντοπίζονται από ελέγχους στο διάδρομο προσγείωσης, οι οποίοι εκτελούνται στο πλαίσιο του προγράμματος αξιολόγησης της ασφάλειας των ξένων αεροσκαφών (SAFA) που έχει γνωστοποιηθεί εκ των προτέρων στον αερομεταφορέα.
- Σοβαρές ελλείψεις ασφαλείας που εντοπίζονται στο πλαίσιο των διατάξεων για τη συλλογή πληροφοριών του άρθρου 3 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ σχετικά με την ασφάλεια αεροσκαφών τρίτης χώρας.
- Απαγόρευση λειτουργίας αερομεταφορέα από τρίτη χώρα λόγω τεκμηριωμένων ελλείψεων που συνδέονται με διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- Τεκμηριωμένες πληροφορίες που αφορούν ατυχήματα και σοβαρά περιστατικά, από τις οποίες προκύπτουν λανθάνουσες ελλείψεις συστημικής ασφάλειας.

Στο άρθρο 4 του Κανονισμού, προβλέπεται ότι ο κοινοτικός κατάλογος υπόκειται σε ενημέρωση, προκειμένου να προστεθεί αερομεταφορέας στον κοινοτικό κατάλογο, με βάση τα κοινά κριτήρια (άρθρο 4, παρ. 1 στοιχ. α), να διαγραφεί αερομεταφορέας από τον κοινοτικό κατάλογο λόγω απαλοιφής των ελλείψεων ασφαλείας που οδήγησαν στην εγγραφή του στον κατάλογο (άρθρο 4, παρ. 1 στοιχ. β) ή προκειμένου να τροποποιηθούν οι όροι απαγόρευσης (άρθρο 4, παρ. 1, στοιχ. γ). Είναι σημαντική η επιταγή του Κανονισμού, η διαδικασία ενημέρωσης να γίνεται με μεγάλη ταχύτητα προκειμένου να εξασφαλίζεται ευελιξία, αμεσότητα και ταχύτητα στη λήψη αποφάσεων και η παροχή όσο το δυνατόν επαρκέστερων και ενημερωμένων πληροφοριών για την ασφάλειά τους.¹⁵⁴ Οι επιβάτες, δύνανται να λαμβάνουν τις αναγκαίες αυτές πληροφορίες ασφαλείας, μέσω του Διαδικτύου.¹⁵⁵

2. Αδυναμία ή/και απροθυμία του αερομεταφορέα να αντιμετωπίζει ελλείψεις ασφαλείας, όπως καταδεικνύεται από:

— Έλλειψη διαφάνειας ή επαρκούς και έγκαιρης ενημέρωσης εκ μέρους του αερομεταφορέα ως απάντηση σε ερώτημα της αρχής πολιτικής αεροπορίας ενός κράτους μέλους σχετικά με τις παραμέτρους ασφαλείας της λειτουργίας του.

— Ακατάλληλο ή ανεπαρκές πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων που υποβάλλεται σε απάντηση σε διαπιστωμένη σοβαρή έλλειψη ασφαλείας.

3. Αδυναμία ή/και απροθυμία των αρχών που είναι υπεύθυνες για την εποπτεία ενός αερομεταφορέα, να αντιμετωπίζουν ελλείψεις ασφαλείας, όπως καταδεικνύεται από:

— Έλλειψη συνεργασίας με την αρχή πολιτικής αεροπορίας ενός κράτους μέλους εκ μέρους των αρμόδιων αρχών άλλου κράτους, όταν διατυπώνονται ανησυχίες για την ασφάλεια λειτουργίας ενός αερομεταφορέα που έχει λάβει άδεια λειτουργίας ή έχει πιστοποιηθεί σε αυτό το κράτος.

— Ανεπάρκεια των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία του αερομεταφορέα να εφαρμόζουν και να επιβάλλουν τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας. Πρέπει να λαμβάνονται ιδιαίτερως υπόψη τα ακόλουθα:

α) έλεγχοι και συναφή προγράμματα διορθωτικών μέτρων που καταρτίζονται βάσει του γενικού ελεγκτικού προγράμματος εποπτείας ασφαλείας του ICAO ή οποιασδήποτε εφαρμόσιμης διάταξης του κοινοτικού δικαίου·

β) εάν η εξουσιοδότηση λειτουργίας ή η τεχνική άδεια οποιουδήποτε αερομεταφορέα υπό την εποπτεία του εν λόγω κράτους, έχει προηγουμένως απορριφθεί ή αφαιρεθεί από άλλο κράτος·

γ) το πιστοποιητικό του αερομεταφορέα δεν έχει εκδοθεί από την αρμόδια αρχή του κράτους στο οποίο ο αερομεταφορέας έχει το κέντρο των δραστηριοτήτων του.

— Ανεπάρκεια των αρμοδίων αρχών του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το αεροσκάφος που χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας, να εποπτεύουν το αεροσκάφος που χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου.

¹⁵⁴ Προοίμιο Κανονισμού, Σκέψη 6 και άρθρο 4 Κανονισμού.

¹⁵⁵ Προοίμιο Κανονισμού, Σκέψη 9

Η ενημέρωση του καταλόγου γίνεται είτε αυτεπάγγελτα από την Επιτροπή, είτε κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, ενώ η αναγκαιότητα ενημέρωσης, ελέγχεται κάθε τρεις μήνες από την Επιτροπή.

Τέλος, αποτελεί βασική υποχρέωση των αερομεταφορέων, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας να διευκολύνουν και να εξασφαλίζουν την ευχερή πρόσβαση του επιβατικού κοινού στον κατάλογο, όπως ρητά προβλέπει το άρθρο 9 του Κανονισμού.

Κεφάλαιο 3

‘Ενημέρωση επιβάτη για την ταυτότητα του πραγματικού μεταφορέα’

Το δεύτερος σκέλος του Κανονισμού, όπως προαναφέρθηκε, αφορά την υποχρέωση ενημέρωσης του επιβάτη – καταναλωτή ως προς την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα¹⁵⁶, στοιχείο το οποίο αποτελεί ουσιώδη πληροφορία¹⁵⁷.

Η ενημέρωση, αφορά επιβάτες πτήσεων που αποτελούν μέρος σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς και η μεταφορά αυτή ξεκίνησε στην Κοινότητα και η πτήση ή αναχώρησε από κράτος- μέλος της Ένωσης, ή από έδαφος τρίτης χώρας προς κράτος- μέλος της Ένωσης, ή από αεροδρόμιο σε έδαφος τρίτης χώρας, προς επίσης τέτοιο αεροδρόμιο. Παράλληλα είναι αδιάφορο αν η πτήση αυτή είναι τακτική ή έκτακτη και αν αποτελεί ή όχι μέρος οργανωμένου ταξιδιού (άρθρο 10 Καν).

Φορείς της υποχρέωσης παροχής της σχετικής πληροφόρησης στους επιβάτες, είναι τα συμβαλλόμενα με τον επιβάτη πρόσωπα, ήτοι ο αερομεταφορέας, ο ταξιδιωτικός πράκτορας στην περίπτωση οργανωμένου ταξιδιού και κάθε πωλητής εισιτηρίου.

Από το άρθρο 11, προκύπτει ότι κρίσιμο χρονικό σημείο για την παροχή της ενημέρωσης για την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, είναι η πραγματοποίηση της κρατήσεως, ανεξάρτητα από τον τρόπο που αυτή πραγματοποιήθηκε. (παρ. 1). Αν σε αυτό το χρονικό σημείο, δεν είναι γνωστή η ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων, τότε ο συμβαλλόμενος του επιβάτη, ενημερώνει τον τελευταίο για το όνομα ή τα ονόματα των αερομεταφορέων που πιθανόν θα εκτελέσουν τη σύμβαση ως πραγματικοί αερομεταφορείς. Σε κάθε περίπτωση όμως, μόλις προσδιοριστεί η ταυτότητα

¹⁵⁶ Βλ. άρθρο 3 στοιχ. ε', όπου «πραγματικός αερομεταφορέας είναι ο αερομεταφορέας που εκτελεί ή προτίθεται να εκτελέσει πτήση κατόπιν συμβάσεως μεταφοράς με επιβάτη ή για λογαριασμό άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου, που έχει σύμβαση μεταφοράς με τον επιβάτη αυτόν.

¹⁵⁷ Προοίμιο Κανονισμού, Σκέψη 11

του πραγματικού αερομεταφορέα, τότε ο συμβαλλόμενος του επιβάτη, υποχρεούται σε κάθε περίπτωση να τον ενημερώσει σχετικά (παρ. 2). Αν μετά την κράτηση και για οποιοδήποτε λόγο (είναι αδιάφορος) , αλλάξει η ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, ο αντισυμβαλλόμενος του επιβάτη, οφείλει να μεριμνήσει για την τάχιση δυνατή πληροφόρηση του επιβάτη σχετικά με την εν λόγω αλλαγή. Εν πάση περιπτώσει, ο επιβάτης λαμβάνει τη σχετική πληροφόρηση είτε κατά τον έλεγχο των χειραποσκευών, είτε κατά την επιβίβαση, όταν σε περίπτωση πτήσης με ανταπόκριση δεν καθίσταται αναγκαίος ο έλεγχος χειραποσκευών (παρ. 3) .

Ο αερομεταφορέας ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας κατά περίπτωση, εξασφαλίζουν ότι ο σχετικός συμβαλλόμενος θα γνωρίζει τη ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, όταν αυτή γίνεται γνωστή, ιδίως μετά από αλλαγή ταυτότητας αυτού. (παρ. 4) Παράλληλα, απαλλάσσεται από την ευθύνη για τη μη συμμόρφωση με τις εκ του Κανονισμού υποχρεώσεις, ο πωλητής εισιτηρίου αν δε γνωρίζει την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα (παρ. 5) .

Τέλος, οι γενικοί όροι μεταφοράς, προσδιορίζουν την σχετική υποχρέωση ενημέρωσης του επιβάτη για την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα (παρ. 6) .

Κεφάλαιο 4

“Προστασία”

Σε περίπτωση που οι υπόχρεοι για ενημέρωση του επιβάτη, αθετήσουν την εν λόγω υποχρέωσή τους, ο επιβάτης δύναται να κάνει χρήση της κύρωσης που προβλέπεται στο άρθρο 8 του Κανονισμού 261/ 2004 και να αξιώσει επιστροφή του αντιτίμου ή μεταφορά με άλλη πτήση εφόσον πρόκειται για επικράτεια της Ε.Ε. (άρθρο 12 Καν). Συγκεκριμένα σύμφωνα με το άρθρο 12, ο επιβάτης δεν κωλύεται σε κάθε περίπτωση να κάνει χρήση του άρθρου 8 του Κανονισμού 261/2004 (παρ. 1). Επιπρόσθετα, η παρ. 2, δίνει ουσιαστικά το δικαίωμα στον επιβάτη, να αξιώσει επιστροφή του αντιτίμου ή μεταφορά με άλλη πτήση ακόμα και όταν δεν υφίσταται άλλος λόγος που να δικαιολογεί την εφαρμογή του Κανονισμού 261/2004, ήτοι άρνηση επιβίβασης, καθυστέρηση ή ματαίωση. Έτσι εισάγεται έμμεσα και η παράλειψη ενημέρωσης για την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα ως λόγος για εφαρμογή διατάξεως του Κανονισμού 261/2004, εφόσον παράλληλα συντρέχει και μία ακόμα συνθήκη. Είτε ο πραγματικός αερομεταφορέας που έχει

γνωστοποιηθεί στον επιβάτη να συμπεριλαμβάνεται στον κοινοτικό κατάλογο και να υπόκειται σε απαγόρευση ασφαλείας που οδηγεί σε ακύρωση της πτήσης, ή θα οδηγούσε ακύρωσή της αν είχε εκτελεστεί στην Κοινότητα. Είτε ο πραγματικός αερομεταφορέας το όνομα του οποίου έχει γνωστοποιηθεί στον επιβάτη να έχει αντικατασταθεί από πραγματικό αερομεταφορέα το όνομα του οποίου συμπεριλαμβάνεται στον κοινοτικό κατάλογο και υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας που έχει οδηγήσει σε ακύρωση πτήσης ή θα οδηγούσε σε ακύρωσή της εάν η σχετική πτήση είχε εκτελεστεί στην Κοινότητα. Ο συμβαλλόμενος του επιβάτη, του δίνει τη δυνατότητα να επιλέξει επιστροφή αντιτίμου ή μεταφορά με άλλη πτήση, υπό την προϋπόθεση όμως, ότι αν δεν ακυρωνόταν η πτήση, ο επιβάτης δε θα επιθυμούσε να μεταφερθεί με αυτή την πτήση. (παρ. 2)

Παράλληλα συνάγεται το μη ικανοποιητικό συμπέρασμα ότι, αν εξαιτίας της περίληψης αερομεταφορέα στον κατάλογο, ματαιωθεί πτήση, τότε αυτός οφείλει μόνο μεταφορά με άλλη πτήση ή επιστροφή αντιτίμου και όχι αποζημίωση, αφού η σχετική ευθύνη αποδίδεται στην κρατική αρχή. Μια τέτοια προσέγγιση είναι εσφαλμένη, γιατί ο μεταφορέας είναι εκείνος που ευθύνεται, αποτελεί δική του παράλειψη η μη συμμόρφωση με τα πρότυπα ασφαλείας¹⁵⁸.

Παράλληλα, τέλος, τα κράτη μέλη, μεριμνούν για την υιοθέτηση κυρωτικών μέτρων, ως συνέπεια της μη τήρησης των διατάξεων του Κανονισμού ως προς την υποχρέωση ενημέρωσης για την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα. (άρθρο 13)

¹⁵⁸ Δ. Λέντζης, « Δικαιώματα επιβατών αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με τον Καν. (ΕΚ) 261/2004, σελ. 67

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ:

Κανονισμός 1107/2006

“Δικαιώματα Επιβατών με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα”

Κεφάλαιο 1

“ Θέσπιση του Κανονισμού”

1.1 Σκοπός και αντικείμενο της ρύθμισης

Ο Κανονισμός 1107/2006¹⁵⁹, που τέθηκε στο σύνολό του σε ισχύ τον Ιούνιο του 2008, με εξαίρεση τα άρθρα 3 και 4 που ίσχυσαν από τον Ιούνιο του 2007, έχει ως σκοπό να προστατεύσει τα δικαιώματα των επιβατών με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα. Ο σκοπός του Κανονισμού συνοψίζεται σε δύο βασικά σημεία. Πρώτον αποβλέπει στο να αποτρέψει την άρνηση των αερομεταφορέων για παροχή μεταφορικών υπηρεσιών στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και δεύτερον επιδιώκει την εξασφάλιση παροχής συνδρομής, άνευ ανταλλάγματος, προς τα άτομα αυτά, ώστε να ταξιδεύουν με ίδιους όρους και ισότιμα με τους υπόλοιπους επιβάτες.

Συγκεκριμένα στο άρθρο 1 παρ. 1, ο Κανονισμός θεσπίζει κανόνες για την προστασία και την παροχή συνδρομής στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα που ταξιδεύουν αεροπορικώς, τόσο για να τα προστατεύσει έναντι των διακρίσεων, όσο και για να διασφαλίσει ότι λαμβάνουν συνδρομή. Δικαιολογητικός λόγος της εν λόγω ρύθμισης, είναι το γεγονός ότι οι αερομεταφορές λειτουργούν προς το γενικότερο συμφέρον των πολιτών και επομένως δεν πρέπει να αποκλείονται τα άτομα με ειδικές ανάγκες, ούτε να υφίστανται διακρίσεις και απαγορεύσεις¹⁶⁰. Από την άλλη, για λόγους κοινωνικής ένταξης, η παροχή της συνδρομής θα πρέπει να παρέχεται χωρίς περαιτέρω επιβάρυνση¹⁶¹, ενώ παρέχεται τόσο κατά την επιβίβαση, όσο και κατά την αποβίβαση και ανταπόκριση.

Ρητά διευκρινίζεται, ότι υφίσταται δυνατότητα των επιβατών που προστατεύονται από τον εν λόγω Κανονισμό, να προσφύγουν και στις διατάξεις του Κανονισμού 261/2004

¹⁵⁹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουλίου 2006, σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς [ΕΕ L 204 της 26.7.2006]

¹⁶⁰ Προοίμιο Κανονισμού 1107/2006, Σκέψη (1)

¹⁶¹ Προοίμιο Κανονισμού 1107/2006, Σκέψη (4)

(Κανόνες Αποζημίωσης για Άρνηση επιβίβασης, Καθυστέρηση και Ματαίωση πτήσης) και της Οδηγίας 314/90 (Οργανωμένα Ταξίδια) κατά περίπτωση, όταν δε το ίδιο γεγονός γεννά δικαιώματα και στο πλαίσιο των ανωτέρων νομοθετημάτων και του Κανονισμού 1107/2006, η άσκηση τους γίνεται μόνο μία φορά, κατά διακριτική ευχέρεια του δικαιούχου.¹⁶²

1.2 Πεδίο Εφαρμογής και Έννοια ατόμου με αναπηρία''

Σύμφωνα με το άρθρο 1, παρ. 2 και παρ. 3, ο εν λόγω Κανονισμός εφαρμόζεται σε άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα, που κάνουν χρήση ή πρόκειται να χρησιμοποιήσουν εμπορικές υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς¹⁶³ επιβατών και η αναχώρησή , διέλευση ή άφιξή τους, λαμβάνει χώρα σε αερολιμένα κράτους μέλους της Κοινότητας. Επιπροσθέτως, με την προϋπόθεση, ότι η πτήση εκτελείται από κοινοτικό αερομεταφορέα, στο πεδίο προστασίας του Κανονισμού ως προς τα άρθρα 3 και 4, εμπίπτουν και επιβάτες (με ειδικές ανάγκες) πτήσεων που αναχωρούν από αεροδρόμιο που βρίσκεται σε έδαφος τρίτης χώρας, με προορισμό αερολιμένα κράτους μέλους της Κοινότητας (άρθρο 1 παρ. 3).

Βασικό σημείο του εν λόγω Κανονισμού, που αποτελεί και την αφετηρία για την εφαρμογή του, είναι η έννοια του ατόμου με αναπηρία, αφού μέσω αυτού του ορισμού, οριοθετείται και το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού ως προς τα πρόσωπα δικαιούχους, προκειμένου να αποφευχθεί και μια αλόγιστη εφαρμογή του Κανονισμού. Σύμφωνα, έτσι με το άρθρο 2, στοιχ. (α) του Κανονισμού, ως «άτομο με αναπηρία» ή «άτομο με μειωμένη κινητικότητα» ορίζεται οποιοδήποτε πρόσωπο, η κινητικότητα του οποίου είναι μειωμένη κατά τη χρήση μεταφορικών μέσων, λόγω οποιασδήποτε σωματικής αναπηρίας (αισθητήριας ή κινητικής, μόνιμης ή προσωρινής), διανοητικής ανικανότητας ή ηλικίας και η κατάσταση του οποίου απαιτεί κατάλληλη προσοχή και προσαρμογή των προσφερόμενων σε όλους τους επιβάτες υπηρεσιών στις ιδιαίτερες ανάγκες του προσώπου αυτού.

Πρόκειται για έναν ευρύτατο ορισμό, με αποτέλεσμα να μη λείπουν τα ερμηνευτικά προβλήματα, ως προς τις περιπτώσεις που εμπίπτουν στο ρυθμιστικό πεδίο του Κανονισμού, πέραν βέβαια των προφανών περιπτώσεων. Η Επιτροπή¹⁶⁴, από το 2012, έχει

¹⁶² Προοίμιο Κανονισμού 1107/2006, Σκέψη (3) και άρθρο 1, παρ. 4

¹⁶³ Βλ. άρθρο 2, στοιχ. (ιβ) του Κανονισμού: εμπορική υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς επιβατών είναι η υπηρεσία εναέριας μεταφοράς επιβατών, η οποία παρέχεται από αερομεταφορέα, μέσω τακτικής ή μη τακτικής πτήσης παρεχομένης στο ευρύ κοινό έναντι τιμήματος, είτε μόνη στο πλαίσιο πακέτου.

¹⁶⁴¹⁶⁴ SWD(2012) 171 final ,COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT ,Interpretative Guidelines on the application of Regulation (EC) N° 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5

διευκρινίσει καταρχήν ότι πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στην εκάστοτε περίπτωση πρακτικά κριτήρια και ανάγκες του συγκεκριμένου επιβάτη καθώς και οι ανάγκες ασφάλειας όλων των επιβατών, ενώ θα πρέπει να αξιολογείται και το γεγονός ότι τα κινητικά προβλήματα μπορεί να οφείλονται τόσο σε μόνιμους όσο και σε προσωρινούς παράγοντες¹⁶⁵.

Βασικός παράγοντας είναι η ηλικία. Από τη μια άτομα μεγάλης ηλικίας που εξαιτίας αυτής αντιμετωπίζουν μεγάλες δυσκολίες αυτοεξυπηρέτησης, ειδικά σε περιπτώσεις χρήσης εξοπλισμού σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και εγκατάλειψης του αεροσκάφους, πρέπει να δέχονται κατάλληλη βοήθεια όταν αυτό απαιτείται, ενώ το ίδιο ισχύει για μικρά παιδιά, που δεν μπορούν μόνο τους για παράδειγμα να κινηθούν μέσα στο αεροδρόμιο.

Αντίθετα δεν εμπίπτουν στο πεδίο του Κανονισμού οι ασυνόδευτοι ανήλικοι, ηλικίας μεταξύ 5 και 16 ετών, που ταξιδεύουν χωρίς συγγενή ή κηδεμόνα, υπό την επίβλεψη μέρους του πληρώματος. Η εν λόγω υπηρεσία δεν μπορεί να υποκατασταθεί από τον Κανονισμό¹⁶⁶.

Ο όρος « οποιαδήποτε άλλη αιτία», είναι εκείνος που δημιουργεί τα σημαντικότερα προβλήματα, αφού αφήνει παραθυράκι για οποιονδήποτε «πιθανό» παράγοντα κινητικής ανικανότητας. Επομένως πρέπει να εξετάζεται αντικειμενικά και κατά περίπτωση, αν ένας συγκεκριμένος παράγοντας, προκαλεί τόσο σοβαρό πρόβλημα κινητικότητας, ώστε να οδηγεί σε εφαρμογή του Κανονισμού. Σημαντικά παραδείγματα είναι τα άτομα με παχυσαρκία και οι έγκυοι. Τόσο η πρώτη περίπτωση όσο και η δεύτερη μπορούν να εκληφθούν ως περιπτώσεις που μπορούν να προστατευθούν από τον Κανονισμό, αφού αντιμετωπίζουν κινητικά προβλήματα λόγω ακριβώς της ιδιαίτερης φύσης του προβλήματός τους, το οποίο τους παρεμποδίζει έντονα στην κίνηση και την αυτοεξυπηρέτηση. Δεν αποκλείεται όμως για παράδειγμα να μην επιτραπεί σε μια έγκυο να ταξιδέψει για λόγους υγείας και ασφάλειας¹⁶⁷.

Τέλος, η σωματική ή νοητική αναπηρία ή κινητική ανικανότητα και οι λόγοι αυτής, καταρχήν δεν απαιτείται να αποδεικνύονται από τον επιβάτη, δεν επιτρέπεται δηλαδή στον αερομεταφορέα να ζητά στοιχεία και πληροφορίες για τους λόγους, τις αιτίες και τους παράγοντες και για την ύπαρξη του κινητικού προβλήματος. Ούτε πρέπει η απόδειξη των εν

July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air,

¹⁶⁵ Ομοίως, σελ 2

¹⁶⁶ Ομοίως, σελ 2

¹⁶⁷ Ομοίως σελ 3

λόγω προβλημάτων υγείας να αποτελεί προαπαιτούμενο για την έκδοση εισιτηρίου. Παρόλα αυτά, είναι δεκτό, ότι όταν οι συνθήκες δημιουργούν εύλογη και δικαιολογημένη αμφιβολία ότι ο επιβάτης μπορεί να πραγματοποιήσει την πτήση, χωρίς να του παρασχεθεί κατάλληλη βοήθεια, ο αερομεταφορέας μπορεί να αξιολογήσει την καταλληλότητά του και να ζητήσει περαιτέρω πληροφορίες στο πλαίσιο της αξιολόγησης αυτής. Μόνο σε περιπτώσεις προφανούς καταχρηστικής συμπεριφοράς του συγκεκριμένου επιβάτη, πρέπει γίνει διερεύνηση της εν λόγω περίπτωσης, με σεβασμό βέβαια προς την αξιοπρέπεια και την ιδιωτικότητα του συγκεκριμένου ατόμου.¹⁶⁸

1.3 Η εξαίρεση στην απαγόρευση αρνήσεως επιβίβασης

Από το άρθρο 3 στοιχ. (α) και (β) του Κανονισμού, καθίσταται σαφές, ότι ο κοινοτικός νομοθέτης, απαγορεύει στον αερομεταφορέα ή τους πράκτορές του ή ταξιδιωτικούς πράκτορες να αρνούνται στον επιβάτη λόγω αναπηρίας ή μειωμένης κινητικότητάς του την αποδοχή κράτησης για πτήση που αναχωρεί ή φθάνει σε αερολιμένα όπου εφαρμόζεται ο Κανονισμός καθώς και την επιβίβαση σε αυτά τα άτομα εφόσον φέρουν μαζί τους έγκυρο εισιτήριο και κράτηση.

Εντούτοις, η διάταξη αυτή δεν ισχύει απαρέκκλιτα, αφού προβλέπονται εξαιρέσεις. Στη διάταξη του άρθρου 4 παρ. 1 του Κανονισμού, προβλέπεται το δικαίωμα των αερομεταφορέων, ή των πρακτόρων τους ή ταξιδιωτικών πρακτόρων να αρνούνται την αποδοχή κράτησης στα άτομα με ειδικές ανάγκες, σε δύο μόνο συγκεκριμένες περιπτώσεις. Πρώτον, για λόγους συμμόρφωσης με τα ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας που ορίζει το διεθνές, κοινοτικό ή εθνικό δίκαιο, ή τις απαιτήσεις ασφαλείας που θέτει η αρχή που χορήγησε το πιστοποιητικό αερομεταφορέα προς το συγκεκριμένο μεταφορέα (στοιχ. (α)). Δεύτερον, όταν η επιβίβαση ή μεταφορά του ατόμου με αναπηρία ή του ατόμου με μειωμένη κινητικότητα, καθίσταται φυσικώς αδύνατη εξαιτίας των διαστάσεων του αεροσκάφους ή των θυρών αυτού. Σύμφωνα δε με την παρ. 4 του ίδιου άρθρου, σε αυτή την περίπτωση, ο αερομεταφορέας (ή ο πράκτοράς του ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας) οφείλει να ενημερώνει τον ενδιαφερόμενο επιβάτη εγγράφως για τους σχετικούς λόγους. Το ίδιο μπορεί να γίνει κατόπιν αιτήσεως του ενδιαφερομένου και εντός πέντε εργασίμων ημερών από την υποβολή του αιτήματος.

Για τους ίδιους λόγους και με τις ίδιες διατυπώσεις πληροφόρησης, ο αερομεταφορέας (ή ο πράκτοράς του ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας) μπορεί να απαιτήσει τη συνοδεία του ενδιαφερομένου από άλλο άτομο, το οποίο ή θα ταξιδέψει δωρεάν ή με

¹⁶⁸ Ομοίως σελ 4

ευλόγως μειωμένο κόστος, ενώ δεν αποκλείεται να ζητηθεί και από υπάρχοντα επιβάτη να αναλάβει το ρόλο του συνοδού, αν αυτό κρίνεται σκόπιμο από τις περιστάσεις.¹⁶⁹

Όταν εφαρμόζεται παρέκκλιση, πρέπει ο υπόχρεος να καταβάλει εύλογες προσπάθειες εξεύρεσης αποδεκτών εναλλακτικών λύσεων προς τον ενδιαφερόμενο. Τόσο ο ενδιαφερόμενος επιβάτης με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα, στον οποίο υπήρξε άρνηση επιβίβασης, όσο και στο άτομο που τον συνοδεύει, δύναται να κάνει χρήση της διάταξης του άρθρου 8 του Κανονισμού 261/2004 και να ζητήσει επιστροφή αντιτίμου ή μεταφορά με άλλη πτήση, δικαίωμα όμως το οποίο εξαρτάται από την τήρηση όλων των απαιτήσεων ασφαλείας¹⁷⁰.

Τέλος, όλοι οι όροι ασφαλείας και τυχόν περιορισμοί μετακίνησης, λόγω μεγέθους του αεροσκάφους, πρέπει να γνωστοποιούνται με τρόπο προσιτό, όπως με δημοσίευση στις ιστοσελίδες των αερομεταφορέων, στους επιβάτες με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα. Καθίσταται σαφής και εδώ η σημασία της υποχρέωσης ενημέρωσης των επιβατών, η οποία είναι βασικός πυλώνας της νομοθεσίας που προστατεύει τον επιβάτη καταναλωτή.

1.4 Παροχή συνδρομής στον αερολιμένα και στο αεροσκάφος.

Όπως είδαμε, σκοπός του Κανονισμού, πέραν της προστασίας του επιβάτη με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα από αδικαιολόγητες αρνήσεις επιβίβασης και κράτησης, είναι και η παροχή συνδρομής τόσο στους αερολιμένες της Κοινότητας όσο και στα αεροσκάφη. Σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν οι φορείς διαχείρισης των αερολιμένων, οι οποίοι σύμφωνα με το άρθρο 8 είναι οι μόνοι υπεύθυνοι για την παροχή συνδρομής, αφού εκείνοι είναι που έχουν τον κεντρικό ρόλο στο να παρέχουν υπηρεσίες στους αερολιμένες¹⁷¹.

Η παροχή συνδρομής στους αερολιμένες προβλέπεται στο άρθρο 7 του Κανονισμού. Προαπαιτείται μια σημαντική διαδικασία ενημέρωσης και κοινοποιήσεων προς τον αερομεταφορέα, ως προς τις ιδιαίτερες ανάγκες για την παροχή της συνδρομής, τουλάχιστον 48 ώρες πριν την προγραμματισμένη αναχώρηση. Η κοινοποίηση αυτή μάλιστα, εφόσον η συμφωνία για αναχώρηση και επιστροφή έχει συναφθεί με τον ίδιο αερομεταφορέα, καλύπτει και την πτήση επιστροφής. Εφόσον προηγηθεί αυτή η κοινοποίηση ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα, μεριμνά για την παροχή συνδρομής,

¹⁶⁹ Ομοίως σελ 9

¹⁷⁰ Άρθρο 4, παρ. 1, 2^ο και 3^ο εδάφιο.

¹⁷¹ Προοίμιο Κανονισμού, Σκέψη (6)

όπως αυτή προβλέπεται στο Παράρτημα I¹⁷² του Κανονισμού, ούτως ώστε ο ενδιαφερόμενος να πετάξει με την πτήση στην οποία έχει πραγματοποιήσει κράτηση. Προκειμένου να γίνει αυτό, απαιτούνται και επιπλέον να συντρέχουν και τα ακόλουθα, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 7.

Συγκεκριμένα (διαζευκτικά) ο ενδιαφερόμενος πρέπει να παρουσιασθεί στον έλεγχο εισιτηρίων την προκαθορισμένη ώρα που αναγράφεται (και ηλεκτρονικά) από τον αερομεταφορέα, ή τον πράκτορά του ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα, ή αν δεν προκαθορίζεται η ώρα, το αργότερο μια ώρα πριν την δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης. (στοιχ. (α), i –ii) ή να έχει φτάσει ο ενδιαφερόμενος σε σημείο εντός των ορίων του αερολιμένα κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5, την προκαθορισμένη ώρα που αναγράφεται (και ηλεκτρονικά) από τον αερομεταφορέα, ή τον πράκτορα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα, ή αν δεν προκαθορίζεται η ώρα, το αργότερο δυο ώρες πριν την δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης. (στοιχ. (β) i-ii)

Αν δεν προηγηθεί η απαιτούμενη κοινοποίηση, τότε καταβάλεται κάθε εύλογη προσπάθεια από τον αερομεταφορέα να παράσχει την προβλεπόμενη στο Πάραρτημα I

¹⁷² Βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I του Κανονισμού

Παροχή συνδρομής υπό την ευθύνη των φορέων διαχείρισης των αερολιμένων Συνδρομή και διευθετήσεις ούτως ώστε τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα να μπορούν:

- να γνωστοποιούν την άφιξή τους σε έναν αερολιμένα και να ζητούν συνδρομή σε καθορισμένα σημεία εντός και εκτός των κτιρίων των αεροσταθμών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 5,
- να μεταβαίνουν από ένα καθορισμένο σημείο στη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων,
- να περνούν από τον έλεγχο των εισιτηρίων και αποσκευών,
- να μεταβαίνουν από τη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων στο αεροσκάφος, αφού ολοκληρώσουν τις διαδικασίες εξόδου, τελωνείου και ασφαλείας,
- να επιβιβάζονται στο αεροσκάφος, με ανελκυστήρες, αναπηρικές πολυθρόνες ή με άλλη απαιτούμενη βοήθεια, κατά περίπτωση,
- να μεταβαίνουν από τη θύρα του αεροσκάφους στο κάθισμά τους,
- να τακτοποιούν και να ανακτούν την αποσκευή τους μέσα στο αεροσκάφος,
- να μεταβαίνουν από το κάθισμά τους στην έξοδο του αεροσκάφους,
- να αποβιβάζονται από το αεροσκάφος, με ανελκυστήρες, αναπηρικές πολυθρόνες ή με άλλη απαιτούμενη βοήθεια, κατά περίπτωση,
- να μεταβαίνουν από το αεροσκάφος στο χώρο παραλαβής των αποσκευών, αφού ολοκληρώσουν τις διαδικασίες εξόδου, τελωνείου και ασφαλείας,
- να μεταβαίνουν από το χώρο παραλαβής των αποσκευών σε καθορισμένο σημείο,
- να παίρνουν τις πτήσεις ανταπόκρισης όταν διέρχονται από έναν αερολιμένα, με την παροχή συνδρομής στον αέρα, στο έδαφος και εντός και μεταξύ των αεροσταθμών, εφόσον χρειάζεται,
- να μετακινούνται στις τουαλέτες, εφόσον παρίσταται ανάγκη. Όταν ένα άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα συνεπικουρείται από συνοδό, στον συνοδό αυτό πρέπει, αν ζητηθεί, να επιτρέπεται να παρέχει την απαραίτητη συνδρομή στον αερολιμένα και κατά την επιβίβαση και αποβίβαση. Επίγεια διαχείριση όλου του απαραίτητου εξοπλισμού μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένου εξοπλισμού, όπως ηλεκτρικά αναπηρικά αμαξίδια (με την προϋπόθεση 48ωρης προειδοποίησης και ανάλογα με τους περιορισμούς χώρου μέσα στο αεροσκάφος και υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας για τα επικίνδυνα υλικά). Προσωρινή αντικατάσταση ζημιωθέντος ή απολεσθέντος εξοπλισμού μεταφοράς, αν και όχι απαραίτητως με όμοιο. Επίγεια εξυπηρέτηση σκύλων-συνοδών, οσάκις ενδείκνυται. Ανακοίνωση των απαιτούμενων πληροφοριών επιβίβασης σε προσβάσιμη μορφή

συνδρομή, προκειμένου ο ενδιαφερόμενος να πετάξει με την κρατηθείσα πτήση. (παρ. 3, άρθρο 7)

Προκειμένου να χρηματοδοτήσει την παροχή συνδρομής, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα, δύναται να εισπράττει ειδικά χρηματική επιβάρυνση από τους χρήστες του αερολιμένα (άρθρο 8 παρ. 3), η οποία μάλιστα κατά το νομοθέτη αποτελεί το αποτελεσματικότερο μέσο χρηματοδότησης¹⁷³. Η χρηματική επιβάρυνση είναι εύλογη, ανάλογη του κόστους, διαφανής και καθορίζεται από το φορέα διαχείρισης, σε συνεργασία με τους χρήστες του αερολιμένα.¹⁷⁴ (παρ. 4)

Με τις ίδιες προϋποθέσεις που ορίζονται στις παρ. 1, 2 και 4 του άρθρου 7 και οι αερομεταφορείς παρέχουν δωρεάν συνδρομή προς τους επιβάτες με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, οι οποίοι αναχωρούν, αφικνούνται ή διέρχονται από αερολιμένα που υπάγεται στον Κανονισμό. Η συνδρομή αυτή προβλέπεται στο Παράρτημα II του Κανονισμού και αφορά:

-μεταφορά σκύλων-συνοδών μέσα στο θάλαμο επιβατών, υπό την επιφύλαξη των εθνικών κανονισμών. Επιπροσθέτως του ιατρικού εξοπλισμού, μεταφορά έως δύο τεμαχίων εξοπλισμού μεταφοράς ανά άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών αναπηρικών αμαξιδίων (με την προϋπόθεση 48ωρης προειδοποίησης και ανάλογα με τους περιορισμούς χώρου μέσα στο αεροσκάφος και υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας για τα επικίνδυνα υλικά).

-Ανακοίνωση των ουσιωδών πληροφοριών επιβίβασης σε προσβάσιμη μορφή.

-Καταβολή κάθε εύλογης προσπάθειας για τη ρύθμιση του καθίσματος αναλόγως των αναγκών των συγκεκριμένων ατόμων με αναπηρία ή ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, εφόσον ζητηθεί, υπό την επιφύλαξη των απαιτήσεων ασφαλείας και της διαθεσιμότητας.

- Συνδρομή κατά τη μετακίνηση στις τουαλέτες, εφόσον ζητηθεί.

-Όταν άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα συνεπικουρείται από συνοδό, ο αερομεταφορέας καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια για να δώσει στον συνοδό αυτό μια θέση δίπλα στο άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα.

¹⁷³ Προοίμιο Κανονισμού Σκέψη (8)

¹⁷⁴ Βλ. και Προοίμιο Σκέψη (9)

1.5 Αποζημίωση σε περίπτωση καταστροφής ή απώλειας εξοπλισμού

Στο άρθρο 12, ρητά ορίζεται, ότι ο ενδιαφερόμενος, μπορεί να αξιώσει αποζημίωση στηριζόμενη στις διατάξεις του διεθνούς, κοινοτικού ή εθνικού δικαίου, την επανόρθωση ζημίας που προκλήθηκε από την καταστροφή ή απώλεια αναπηρικού αμαξιδίου ή λοιπού κινητικού εξοπλισμού που διευκολύνει την κινητικότητα του επιβάτη.¹⁷⁵

1.6 Κρατική εποπτεία και δικαίωμα καταγγελίας στους αρμόδιους φορείς

Η εφαρμογή του Κανονισμού και η συμμόρφωση με τις διατάξεις του, πρέπει να αποτελεί στρατηγική υποχρέωση των κρατών μελών, τα οποία υποχρεούνται να υποδεικνύουν κατάλληλο φορέα για την εποπτεία της εφαρμογής του Κανονισμού. Η εποπτεία βέβαια αυτή δεν πρέπει να εμποδίζει τα άτομα να αναζητούν ένδικη προστασία με βάση το εθνικό δίκαιο.¹⁷⁶ Έτσι σύμφωνα με το άρθρο 14 κάθε κράτος μέλος ορίζει αρμόδιο φορέα που θα επιφορτίζεται με το έργο εποπτείας και συμμόρφωσης με τις διατάξεις του Κανονισμού και εξασφάλισης του σεβασμού των δικαιωμάτων των επιβατών με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα.

Στο άρθρο 15, προβλέπεται η δυνατότητα των επιβατών με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, να καταγγέλλουν την παραβίαση του Κανονισμού στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα ή στον αερομεταφορέα. Αν δεν ικανοποιηθούν, δύνανται να καταγγείλουν την εν λόγω παραβίαση, στον αρμόδιο φορέα του άρθρου 14, ή κάθε άλλο αρμόδιο φορέα. Στο ίδιο πλαίσιο, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να παρέχουν στα άτομα αυτά πληροφόρηση για τα δικαιώματά τους εκ του Κανονισμού και τη διαδικασία καταγγελιών των παραβάσεων του Κανονισμού στον αρμόδιο ή αρμόδιους φορείς.

Τέλος, κατά το άρθρο 16, στο πλαίσιο εποπτείας της συμμόρφωσης με τον Κανονισμό, τα κράτη μέλη δύνανται να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα και να επιβάλουν κυρώσεις για τη μη συμμόρφωση. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να διέπονται από αποτελεσματικότητα, να είναι αναλογικές και να έχουν αποτρεπτικό χαρακτήρα.

¹⁷⁵ Βλ. και Προοίμιο Σκέψη (14). Βλ. και Ανακοίνωση Επιτροπής (2016/C 214/04), σημείο 9, όπου ρητά διευκρινίζεται, ότι είναι δυνατή η επιδίωξη αποζημίωσης για καταστροφή μεταφερομένου αναπηρικού αμαξιδίου, με βάση τις διατάξεις της Σ.Μ

¹⁷⁶ Προοίμιο, Σκέψη (15)

ΜΕΡΟΣ ΠΕΜΠΤΟ

“ Ευθύνη αερομεταφορέα κατά το εναρμονισμένο καθεστώς της Συνθήκης του Μόντρεαλ και του Κανονισμού 2027/1997 (όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό 889/2002)”

Κεφάλαιο 1

“ Εισαγωγικά- Η διαμόρφωση του ενιαίου καθεστώτος ευθύνης”

Κανονισμός 2027/1997

Στις 9 Οκτωβρίου 1997 το Συμβούλιο προέβη στην ψήφιση του Κανονισμού 2027/1997¹⁷⁷, για τη διαμόρφωση ενός συστήματος ευθύνης των αερομεταφορέων για αεροπορικό ατύχημα επιβατών. Επιδίωξη ήταν να αναβαθμιστεί το επίπεδο προστασίας των εμπλεκόμενων σε αεροπορικά ατυχήματα και να ρυθμιστεί η σχετική ευθύνη σε ενδοκοινοτικό επίπεδο, αφού μέχρι τότε, η ισχύουσα Σύμβαση της Βαρσοβίας εφαρμοζόταν μόνο σε διεθνείς πτήσεις. Παράλληλα με δεδομένο το γεγονός της εξάλειψης της διάκρισης μεταξύ εθνικών και διεθνών αερομεταφορέων (αφού ήδη ήταν σε εξέλιξη απελευθέρωση των αερομεταφορών στην Κοινότητα), κρίθηκε ορθότερη η αντιμετώπιση και αντίληψη ενιαία του ορίου και της φύσης της ευθύνης σε παγκόσμιο επίπεδο¹⁷⁸.

Ο Κανονισμός ίσχυσε ένα χρόνο μετά τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και κατέστη φυσικά δεσμευτικός για το σύνολο των κρατών μελών.

Με τον Κανονισμό 2027/1997, καθορίστηκαν οι υποχρεώσεις των κοινοτικών αερομεταφορέων για την ευθύνη εξ ατυχήματος έναντι των επιβατών για ζημία που υπέστησαν λόγω θανάτου, τραυματισμού ή άλλης σωματικής βλάβης που έχει υποστεί επιβάτης, και υπό την προϋπόθεση ότι το ζημιολόγο ατύχημα συνέβη εντός του

¹⁷⁷ Βλ. Κανονισμό 2027/1997, (ΕΕ L 285 της 17.10.1997,)

¹⁷⁸ Προοίμιο Κανονισμού 2027/1997, Σκέψεις (1) και (4)

αεροσκάφους, κατά την επιβίβαση ή την αποβίβαση. Παράλληλα ρυθμίστηκαν ζητήματα υποχρεώσεων ασφάλισης και ενημέρωσης.¹⁷⁹

Βασικό σημείο της κοινοτικής πολιτικής, αποτέλεσε το γεγονός ότι υιοθετήθηκε σύστημα απεριορίστου ευθύνης του μεταφορέα, για συμβάντα θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη. Το σύστημα αυτό υιοθετήθηκε μετέπειτα και από τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, η οποία αναθεώρησε και εκσυγχρόνισε τη Σύμβαση της Βαρσοβίας. Δημιουργήθηκε έτσι ένα ασφαλές σύστημα αερομεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο.¹⁸⁰

Σύμβαση Μόντρεαλ¹⁸¹

Συγχρόνως με το νομοθετικό έργο στην Κοινότητα, σε διεθνές επίπεδο ήταν σε εξέλιξη η διαπραγμάτευση για εκσυγχρονισμό και αναθεώρηση της Σύμβασης της Βαρσοβίας, λόγω του ασύμβατου χαρακτήρα των διατάξεών της με τα δεδομένα της εποχής, καθώς υιοθετούσε χαμηλά όρια ευθύνης¹⁸².

Η Σύμβαση της Βαρσοβίας¹⁸³, εξαιτίας των σημαντικών αδυναμιών, του ασύμβατου με τις εξελίξεις χαρακτήρα της και του συνεχώς μεταβαλλόμενου με τροποποιήσεις περιεχομένου της, έχρηζε αλλαγής.¹⁸⁴ Έτσι αντικαταστάθηκε από το σύστημα της Σύμβασης του Μόντρεαλ¹⁸⁵ (στο εξής Σ.Μ) το οποίο όπως προαναφέραμε, υιοθέτησε το σύστημα του απεριορίστου της ευθύνης (εκ του νόμου ή συμβατικά) του αερομεταφορέα για θάνατο ή σωματική βλάβη επιβατών κατά τη διάρκεια πτήσεως κατά τον Κανονισμό 2027/1997, ενώ παράλληλα είχε ευρύτερο πεδίο εφαρμογής και στις περιπτώσεις ζημίας λόγω βλάβης ή απώλειας των αποσκευών και στις περιπτώσεις ζημίας λόγω καθυστέρησης πτήσεως ή αποσκευών¹⁸⁶. Το σύστημα ευθύνης της ΣΜ, χαρακτηρίζεται ως δυαδικό μικτό σύστημα, καθώς αναλύεται σε δύο επίπεδο ευθύνης, σε αυτό της αντικειμενικής και σε αυτό της νόθου αντικειμενικής.

¹⁷⁹ Βλ. Άρθρο 1 του Κανονισμού

¹⁸⁰ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου “ Αεροπορική μεταφορά επιβατών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 253

¹⁸¹ Η Ελλάδα την κύρωσε με τον Ν. 3006/2002 [ΦΕΚ 84/Α/22-4-2002]

¹⁸² Χατζηνικολάου-Αγγελίδου “ Αεροπορική μεταφορά επιβατών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 105

¹⁸³ Υπεγράφη στις 12-10-1929

¹⁸⁴ Βλ. Δ. Λέντζη « Δικαιώματα επιβατών αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με τον Καν. (ΕΚ) 261/2004, σελ. 60, όπου αναφέρονται οι λόγοι για τους οποίους επικρίθηκε η Σύμβαση της Βαρσοβίας. Ο πειραματικός χαρακτήρας της και η αδυναμία της να ακολουθεί τις τεχνολογικές εξελίξεις, οι συνεχείς τροποποιήσεις της και η μη κύρωσή της από κάποια κράτη, καθώς και η απόδοσή της μόνο στη γαλλική γλώσσα, είναι τα μειονεκτήματα που τονίζονται.

¹⁸⁵ Η Σύμβαση του Μόντρεαλ, υπεγράφη στις 28.5.1999 με πρωτοβουλία της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας και τέθηκε σε ισχύ στις 4-11-2003.

¹⁸⁶ Βλ. Άρθρα 17 και 19 της Σ.Μ

Τροποποίηση Καν. 2027/1997 με τον Κανονισμό 889/2002

Τελικά, η Σύμβαση του Μόντρεαλ, η οποία κυρώθηκε και από την Ευρωπαϊκή Ένωση, γεγονός το οποίο οδήγησε αναγκαστικά και σε πλήρη εναρμόνιση του Κανονισμού 2027/1997 με το διεθνές σύστημα. Ο κοινοτικός νομοθέτης, θέλησε να ενοποιήσει το διεθνές σύστημα ευθύνης με το αντίστοιχο κοινοτικό πλαίσιο ώστε να ρυθμίζονται ενιαία τόσο οι ενδοκοινοτικές πτήσεις, όσο και οι εσωτερικές πτήσεις εντός Ε.Ε. Έτσι, με τον Κανονισμό 889/2002, επήλθε τροποποίηση του Κανονισμού 2027/1997, ο οποίος συμπεριέλαβε και την ευθύνη του μεταφορέα για ζημίες σε αποσκευές και για ζημίες από καθυστέρηση επιβατών και αποσκευών.

Η αλλαγή αυτή κρίνεται δικαιολογημένη κατά το νομοθέτη. Πράγματι, όπως και στην περίπτωση της πρώτης θέσπισης του Κανονισμού 2027/1997, οι εμπορικές συνθήκες που δημιουργήθηκαν εξαιτίας της απελευθέρωσης των αερομεταφορών στην Κοινότητα, εξάλειψε κάθε διαχωρισμό εσωτερικών και διεθνών αερομεταφορών, καθιστώντας αναγκαία τη δημιουργία ενός συστήματος ευθύνης που θα είναι ενιαίο και χωρίς διαφοροποιήσεις σε κοινοτικό και διεθνές επίπεδο, ώστε να μη δημιουργείται σύγχυση στους επιβάτες. Άλλωστε η εν λόγω ενοποίηση επιβάλλεται και από την αρχή της επικουρικότητας.

Το νέο πρόσωπο του Καν. 2027/1997, μετά την τροποποίησή του, μπορεί να συνοψισθεί σε τέσσερις βασικές συνιστώσες. Πρώτον, το γεγονός ότι υιοθετήθηκε πλήρως το διεθνές σύστημα ευθύνης της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Έτσι Καν 2027/1997 και Σύμβαση Μόντρεαλ είναι ένα και το αυτό νομικό πλαίσιο ως προς τις νομοθετικές προβλέψεις. Δεύτερον, καθορίζει ορισμένες ειδικού χαρακτήρα διατάξεις για το εσωτερικό της Ε.Ε, όπως η αρχή πληροφόρησης. Τρίτον επεκτείνει την εφαρμογή του συστήματος ευθύνης και στο εσωτερικό κάθε κράτους μέλους, δηλαδή στις εσωτερικές μεταφορές¹⁸⁷. Έτσι για παράδειγμα στην Ελλάδα, έπαψαν να ισχύουν οι αντίστοιχες διατάξεις του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου ως προς αυτά τα ζητήματα. Και τέταρτον, ο Κανονισμός εφαρμόζεται σε πτήσεις που εκτελούνται από μη κοινοτικό αερομεταφορέα, μόνον εφόσον οι πτήσεις αυτές έχουν τόπο αναχώρησης ή προορισμού, έδαφος κράτους μέλους της Ε.Ε.

Σε πλήρη εναρμόνιση με τη Σ.Μ, ο Καν. 2027/1997, μετά την τροποποίησή του, συμπεριέλαβε τις παρακάτω τέσσερις περιπτώσεις που θεμελιώνουν ευθύνη του

¹⁸⁷ Ως εσωτερική μεταφοράς θεωρείται αυτή που γίνεται εντός των ορίων του κράτους και τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται εντός του ίδιου κράτους. Βλ σχετ.. Γ. Ζέκο "Συμβάσεις μεταφοράς ευθύνη μεταφορέων και διαδίκτυο", 2017, σελ. 213

αερομεταφορέα: (α) ζημία από θάνατο ή τραυματισμό επιβάτη που ρυθμίζεται ομοίως από το άρθρο 17 παρ. 1 της Σ.Μ και από το άρθρο 3 Καν. 2027/1997 (β) ζημία από καταστροφή ή φθορά αποσκευών , που ρυθμίζεται ομοίως από το άρθρο 17 παρ. 2 της Σ.Μ και από το άρθρο 3 Καν 2027/1997 και (γ) ζημία εξαιτίας καθυστέρησης επιβατών ή αποσκευών που ρυθμίζεται ομοίως από το άρθρο 19 Σ.Μ και άρθρο 3 Καν. 2027/1997).

Έτσι , συνοπτικά, σε επίπεδο Ε.Ε και στο εσωτερικό των κρατών μελών αυτής, αλλά και στις διεθνείς αερομεταφορές που εκτελούνται από κοινοτικό αερομεταφορέα, ισχύει ο Κανονισμός 2027/1997, ενώ οι λοιπές διεθνείς μεταφορές διέπονται από τη Σ.Μ. Μετά την τροποποίηση δυνάμει του Κανονισμού 889/2002, ο Κανονισμός 2027/1997, εφαρμόζεται και σε μη κοινοτικούς αερομεταφορείς εφόσον εκτελούν πτήσεις από ή προς κράτος μέλος της .Ε.Ε.. Συνεπώς όσα αναφερθούν παρακάτω, αποτελούν κοινό παρονομαστή τόσο της Σ.Μ, όσο και του Καν. 2027/1997 (κατόπον τροποποίησεως με τον Καν. 889/2002).

Σε εθνικό επίπεδο, οι σχετικές διατάξεις του ΚΑΔ για την ευθύνη του αερομεταφορέα, έχουν καταστεί ανεφάρμοστες από τη στιγμή της εφαρμογής της Συνθήκης του Μόντρεαλ στο εσωτερικό της Ευρ. Ένωσης.

Κεφάλαιο 2

“ Ευθύνη σε Περίπτωση Θανάτου ή τραυματισμού”

2.1 Προϋποθέσεις και Νομική Φύση της Ευθύνης

Όπως προαναφέρθηκε, ο Κανονισμός 889/2002, μετέφερε στον Κανονισμό 2027/1997, τους κανόνες και το σύστημα ευθύνης της Σ.Μ στο σύνολό τους. Έτσι, και εδώ η ευθύνη θεμελιώνεται κατά τους κανόνες της Σ.Μ και αναλύεται σε δύο επίπεδα, σε αντικειμενική και νόθο αντικειμενική, κατά το δυαδικό σύστημα που υιοθετείται από τη Σύμβαση του Μόντρεαλ¹⁸⁸.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 2 του Κανονισμού 889/που τροποποίησε το άρθρο 1 του Καν. 2027/1997, « Ο παρών κανονισμός θέτει σε εφαρμογή τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ σε ό,τι αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους ...»¹⁸⁹ Σύμφωνα δε με το άρθρο 3, η ευθύνη ενός κοινοτικού αερομεταφορέα έναντι επιβατών και των αποσκευών τους διέπεται από όλες τις διατάξεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ σχετικά με την εν λόγω ευθύνη. Το άρθρο 17 παρ. 1 της Σ.Μ αναφέρει ότι ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται σε περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού επιβάτη, υπό τον όρο μόνον ότι, το δυστύχημα που προκάλεσε τον θάνατο ή τον τραυματισμό, σημειώθηκε όταν ο επιβάτης ευρίσκετο επί του αεροσκάφους ή κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή της αποβίβασης.

Πέραν από την ευνόητη προϋπόθεση της ύπαρξης μιας σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς μεταξύ ενός επιβάτη και ενός αεροπορικού μεταφορέα, από το γράμμα της διάταξης, είναι εμφανές ότι για να γεννηθεί η ευθύνη απαιτείται η επέλευση ενός γεγονότος το οποίο στοιχειοθετεί την έννοια του ατυχήματος¹⁹⁰, το οποίο επέφερε θάνατο

¹⁸⁸ Σε επίπεδο ελληνικού δικαίου, ισχύει το άρθρο 115 του ΚΑΔ, υπερισχύουν όμως οι διεθνείς και ενωσιακές ρυθμίσεις.

¹⁸⁹ Νέο Παράρτημα Κανονισμού: Ευθύνη των αερομεταφορέων έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους Το παρόν πληροφοριακό σημείωμα συνοψίζει τους κανόνες περί ευθύνης που εφαρμόζουν οι κοινοτικοί αερομεταφορείς σύμφωνα με τις απαιτήσεις της κοινοτικής νομοθεσίας και της σύμβασης του Μόντρεαλ. Αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού Δεν υπάρχουν οικονομικά όρια αποζημίωσης για τραυματισμό ή θάνατο επιβατών. Για βλάβες έως 100 000 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα), ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να αμφισβητήσει απαιτήσεις για αποζημίωση. Άνω του ποσού αυτού, ο αερομεταφορέας μπορεί να αντικρούσει απαίτηση εφόσον αποδείξει ότι η βλάβη δεν οφείλεται σε αμέλειά του ή σε υπαιτιότητά του.

¹⁹⁰ Ο όρος ατύχημα ή δυστύχημα αποτελεί απόδοση του όρου (γαλλικού, ή αγγλικού) «accident», ο οποίος ορθότερα πρέπει να μεταφραστεί ως «ατύχημα» και όχι δυστύχημα, όπως αποδόθηκε στη Σ.Μ. Αντίθετα οι Κανονισμοί 2027/1997 και 889/2002, κάνουν λόγο για ατύχημα. Βλ. σχετ. αναφορά

ή τραυματισμό επιβατών. Το ατύχημα αυτό πρέπει να συνδέεται με **επελθούσα** βλάβη της υγείας ή αφαίρεση ζωής, αντίθετα απλός κίνδυνος δεν αρκεί¹⁹¹. Το γεγονός αυτό, πρέπει να έχει λάβει χώρα πάνω στο αεροσκάφος τόσο κατά τη διάρκεια κατά τη διάρκεια της πτήσης όσο και κατά τις διαδικασίες επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών¹⁹². Το ζημιολογικό γεγονός, αποτελεί αναγκαίο όρο, προκειμένου να καταλογισθεί η ευθύνη στον αερομεταφορέα, δεδομένου ότι πρέπει να συνδέεται αιτιωδώς με τη ζημία. Η αλλοδαπή και ελληνική θεωρία και νομολογία, προσδιορίζει ως βασικά στοιχεία του ατυχήματος ως γεγονόςτος, τον αιφνίδιο και βίαιο χαρακτήρα του, την προέλευσή του από εξωτερικά αίτια, το βλαπτικό για τον ανθρώπινο οργανισμό αποτέλεσμα και την συντέλεση κατά το χρόνο της μεταφοράς.¹⁹³

Το πρώτο επίπεδο ευθύνης, όπως διαμορφώνεται στη Σ.Μ και μεταφέρθηκε πιστά και στον Κανονισμό 2027/1997, αποτυπώνεται στο άρθρο 21 παρ. 1 της Σ.Μ. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, η ευθύνη του αερομεταφορέα είναι αντικειμενική δηλαδή δεν απαιτείται συνδρομή υπαιτιότητας στο πρόσωπο του ζημιώσαντος, αλλά αυτή τεκμαίρεται.

Επομένως, σε περίπτωση που συμβεί επάνω στο αεροσκάφος ατύχημα, το οποίο επέφερε θάνατο ή τραυματισμό επιβατών, η ευθύνη του αερομεταφορέα παραμένει ακέραιη και δεν περιορίζεται, ούτε επέρχεται απαλλαγή, εφόσον η απαιτούμενη αποζημίωση δεν υπερβαίνει τα **113.100**¹⁹⁴ Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα¹⁹⁵. Όπως θα δούμε και παρακάτω, η Σύμβαση του Μόντρεαλ που ακολούθησε το σύστημα ευθύνης του Κανονισμού 2027/1997, δίνει, δυνάμει της διάταξης του άρθρου 20, στον αερομεταφορέα τη δυνατότητα να προβάλλει ένσταση «συντρέχοντος πταίσματος¹⁹⁶» του παθόντος.¹⁹⁷

Χατζηνικολάου-Αγγελίδου " Αεροπορική μεταφορά επιβατών", Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 87

¹⁹¹ Έτσι η ΑΠ 4526/2015, ΤΝΠ Ισοκράτης

¹⁹² Βλ. Στυλιανό Π. Στυλιανό « Προυποθέσεις και όρια ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα κατά τη Διεθνή Συνθήκη του Μόντρεαλ», Επισκ.ΕΔ Γ/2005, σελ 595

¹⁹³ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου " Αεροπορική μεταφορά επιβατών", Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 87

¹⁹⁴ Το προισχύον όριο των 110.000 ΕΔΤ, προσαυξήθηκε σε 113.100 λόγω πληθωρισμού, δυνάμει του άρθρου 24 (Σ.Μ) για την αναθεώρηση των ορίων αποζημίωσης. Βλ.

¹⁹⁵ Το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα- Ε.Δ.Τ (Special Drawing Right) αποτελεί διεθνή ομάδα υπολογισμού της αποζημίωσης του αεροπορικού μεταφορέα, όπως αυτό υπολογίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Περισσότερα για το Ε.Δ.Τ, βλ. περαιτέρω ¹⁹⁵ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου " Αεροπορική μεταφορά επιβατών", Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 124 επ.

¹⁹⁶ Άρθρο 300 ΑΚ., για το συντρέχον πταίσμα βλ. και Απ. Γεωργιάδη « Ενοχικό Δίκαιο- Γενικό Μέρος», εκδ. Π.Ν Σάκκουλα, 1999, σελ. 155

¹⁹⁷ Ομοίως, η παλαιά διάταξη του άρθρου 3 παρ. 3 του Καν. 2027/1997, προέβλεπε δυνατότητα απαλλαγής του αερομεταφορέα, ολικής ή μερικής, κατά το εφαρμοστέο δίκαιο, εφόσον αποδείκνυε

Σε πρώτο επίπεδο λοιπόν, όπως προαναφέρθηκε, για ζημιές κάτω των 113.100 Ε.Δ.Τ, ο αερομεταφορέας ευθύνεται ανεξάρτητα από πταίσμα του, συνεπώς η ευθύνη είναι αντικειμενική. Έτσι, εφόσον έλαβε χώρα ατύχημα που έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια της πτήσης και προκάλεσε αιτιωδώς θάνατο ή τραυματισμό και η προκληθείσα ζημία δεν υπερβαίνει το ως άνω όριο, ο αερομεταφορέας, καλείται να την επανορθώσει, χωρίς να έχει τη δυνατότητα να την περιορίσει ή να τη μειώσει, ούτε μπορώντας να επικαλεστεί τη λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων.

Στο δεύτερο επίπεδο, η ευθύνη του αερομεταφορέα, διαμορφώνεται διαφορετικά. Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 21 παρ. 2, ο αερομεταφορέας δεν ευθύνεται για τις ζημιές από θάνατο ή τραυματισμό επιβάτη, που υπερβαίνουν τα 113.100 ΕΤΔ, εφόσον αυτές α) δεν οφείλονται σε αμέλεια ή άλλη εσφαλμένη ενέργεια του αερομεταφορέα ή των πρακτόρων του ή β) οφείλονται σε αμέλεια ή άλλη εσφαλμένη πράξη τρίτου μέρους.

Σε συνδυασμό με τις προϋποθέσεις της τέλεσης ατυχήματος θανατηφόρου ή βλαπτικού για την υγεία ατυχήματος από την επιβίβαση μέχρι και την αποβίβαση και του αιτιώδους συνδέσμου, εφόσον η ζημία δε, υπερβαίνει τα 113.100 ΕΤΔ, η ευθύνη του αερομεταφορέα τεκμαίρεται, μαχητά, το τεκμήριο όμως αυτό ανατρέπεται από τον ίδιο τον αερομεταφορέα, αν αποδείξει περιστατικά που θεμελιώνουν κάποιον από τους δύο λόγους απαλλαγής που προβλέπει η διάταξη του άρθρου 21 παρ. 2. Με άλλα λόγια, δεν είναι ο ζημιωθής αυτός που πρέπει να αποδείξει την ευθύνη του αερομεταφορέα, αλλά ο τελευταίος πρέπει να ανατρέχει το τεκμήριο υπαιτιότητάς του. Εν κατακλείδι, σε δεύτερο επίπεδο, η ευθύνη του αερομεταφορέα για ζημία από θάνατο ή τραυματισμό επιβατών, είναι νόθος αντικειμενική, ή αλλιώς υποκειμενική με αντιστροφή του βάρους αποδείξεως.

Η διαμόρφωση της ευθύνης του αερομεταφορέα κατά το μοντέλο του δυαδικού συστήματος, επιτελεί μια βασική λειτουργία. Εξισορροπεί τα συμφέροντα των συμβαλλόμενων στην αεροπορική σύμβαση μερών, αφενός του επιβάτη – καταναλωτή, ο οποίος πρέπει να προστατεύεται και να δικαιούται δίκαιη αποζημίωση και αφετέρου του αερομεταφορέα, ο οποίος, εξαιτίας της ιδιάζουσας φύσης των αερομεταφορών και του γεγονότος ότι η λειτουργία των αεροσκαφών, αποτελεί πηγή «αυξημένης διακινδύνευσης», αντιμετωπίζει αυξημένους κινδύνους.

Για την αξιολόγηση της ευθύνης του αερομεταφορέα, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τόσο ο χαρακτήρας της λειτουργίας του αεροσκάφους, ο οποίος αποτελεί πηγή

ότι η ζημία προκλήθηκε από αμέλεια του τραυματισθέντος ή αποθανόντος επιβάτη ή ότι συνέβαλε σε αυτή τέτοια αμέλεια.

κινδύνου, όσο και εξωτερικά γεγονότα, τα οποία είναι απρόβλεπτα και συνιστούν περιστατικά ανωτέρας βίας. Ενόψει αυτής της παραδοχής, ο αερομεταφορέας, έχει την ευχέρεια να ανατρέψει το τεκμήριο υπαιτιότητάς του, επικαλούμενος περιστατικά τα οποία κατατείνουν στην άρνηση της υπάρξεως αμέλειάς του ίδιου ή των προσώπων που βρίσκονται στην υπηρεσία του. Η αμέλεια αυτή, πηγάζει από οποιαδήποτε ενέργεια ή παράλειψη και μπορεί να είναι βαριά ή ελαφρά και διαβαθμίζεται από ενσυνείδητη αμέλεια έως χωρίς συνείδηση αμέλεια.

Εφόσον η αμέλεια αυτή, κριθεί από τον εφαρμοστή του δικαίου καταλογιστέα στον αερομεταφορέα ή κάποιον από τα πρόσωπα που δρουν για λογαριασμό του, στα πλαίσια εργασιακής σχέσης μαζί του, ο ζημειωθείς μπορεί να αξιώσει αποζημίωση από όλα αυτά τα πρόσωπα, δυνάμει του άρθρου 30 Σ.Μ. Βασική προϋπόθεση για να ζητηθεί αποζημίωση από τα πρόσωπα που αποτελούν προσθηθέντες του αερομεταφορέα, είναι να συνδέονται μαζί του με εργασιακή σχέση, όπως ρητά ορίζει η διάταξη.

Ο ιδιάζων χαρακτήρας των αεροπορικών ατυχημάτων, πολύ συχνά δημιουργεί σημαντικές αποδεικτικές δυσχέρειες με συνέπεια, να είναι πολύ δύσκολο να εντοπιστούν οι λόγοι που τα προκάλεσαν. Έτσι είναι πολύ πιθανό, ο αερομεταφορέας να μην καταφέρει να ανατρέχει το εις βάρος του τεκμήριο υπαιτιότητας. Συνεπώς, αν δεν καταφέρει να αποδείξει τους λόγους που τον απαλλάσσουν από την ευθύνη, τότε ευθύνεται απερίοριστα για τον θάνατο ή τραυματισμό επιβατών.

Ο αυστηρός για τον αερομεταφορέα χαρακτήρας του συστήματος ευθύνης που διαμορφώνεται κατά το ενιαίο για τις διεθνείς, κοινοτικές και εσωτερικές αερομεταφορές, σύστημα ευθύνης της Συνθήκης του Μόντρεαλ και του Κανονισμού 2027/1997 (τροπ. δυνάμει Καν. 889/2002) επιβάλλεται από την αυξημένη εμπιστοσύνη που πρέπει να υπάρχει προς το πρόσωπο του αερομεταφορέα. Και αυτό γιατί ο τελευταίος, έχει υπό την εξουσίαν του ένα μεταφορικό μέσο (αεροσκάφος) , το οποίο αποτελεί πηγή κινδύνων προς τους τρίτους. Επομένως, πρέπει να κατοχυρωθεί η ευθύνη του για τις ζημιές που θα προκαλέσει σε αυτούς. Η ευθύνη αυτή, καλείται ως ευθύνη από διακινδύνευση, αφού προϋποθέτει ότι η ζημία (θάνατος ή τραυματισμός), αποτελεί απόρροια της πραγμάτωσης τυπικών κινδύνων των αερομεταφορών. Στους κινδύνους αυτούς, δεν αποκλείεται να εντάσσονται και γεγονότα τα οποία, υπό άλλες συνθήκες, θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως περιστατικά ανωτέρας βίας.¹⁹⁸

¹⁹⁸ Βλ. Απ. Γεωργιάδη « Ενοχικό Δίκαιο- Γενικό Μέρος», εκδ. Π.Ν Σάκκουλα, 1999, σελ. 694, αρ. 71

Τέλος, εφόσον υπάρξει κατάφαση της υπαιτιότητας του αερομεταφορέα και καταδίκη του σε αποζημίωση, αυτή μπορεί να αφορά τόσο ενδοσυμβατική όσο και εξωσυμβατική ευθύνη. Αυτό προκύπτει από τη διάταξη του άρθρου 29 Σ.Μ, βάσει της οποίας μπορεί να στηρίζεται τόσο στη Σύμβαση, όσο και σε αδικοπραξία¹⁹⁹.

Αν η ζημία είναι έχει ως νομικό θεμέλιο τη σύμβαση, τότε αποκαταστατέα είναι αποκλειστικά η περιουσιακή ζημία, αντίθετα η χρηματική ικανοποίηση για ηθική βλάβη δεν αποτελεί κονδύλι προς αποκατάσταση. Η καταβολή της αποζημίωσης γίνεται σύμφωνα με ποσοτικά όρια της Σ.Μ. Αντίθετα, αν στα πλαίσια του ατυχήματος συντρέχουν και περιστατικά τα οποία θεμελιώνουν αδικοπραξία, τότε ο αερομεταφορέας ενέχεται να αποκαταστήσει και τη μη περιουσιακή ζημία, δηλαδή την ηθική βλάβη²⁰⁰. Η εν λόγω αποκατάσταση γίνεται και αυτή κατά τους όρους της Σ.Μ, εφόσον το άρθρο 30 αναφέρει ότι η αγωγή αποζημίωσης θεμελιώνεται με βάση την παρούσα σύμβαση ή επί αδικω ή λόγω οποιασδήποτε άλλης αιτίας.²⁰¹

2.2 Απαλλαγή - Η αντιμετώπιση των τυχηρών γεγονότων και της ανωτέρας βίας

Η ευθύνη του αερομεταφορέα δεν είναι άκαμπτη. Προβλέπονται ρητά λόγοι μετριασμού της ή και πλήρους άρσεώς της. Οι περιορισμοί της ευθύνης διαρθρώνονται διαφορετικά, κάτω και πάνω από το προβλεπόμενο ποσοτικό όριο ευθύνης.

Για το πρώτο επίπεδο ευθύνης, δηλαδή για ζημίες κάτω των 113.100 ΕΤΔ, ο αερομεταφορέας, μπορεί να επικαλεστεί μόνο το συντρέχον πταίσμα του επιβάτη, το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 20 της Σ.Μ, κατά τα άλλα δεν μπορεί να επικαλεστεί κανένα άλλο λόγο μετριασμού ή απαλλαγής, όπως η λήψη των αναγκαίων μέτρων.

Το άρθρο 20 Σ.Μ, το οποίο αποτελεί γενική διάταξη για όλες τις προστατευόμενες περιπτώσεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ, εφαρμόζεται ομοίως και στο δεύτερο επίπεδο ευθύνης, δηλαδή για ζημίες από θάνατο ή τραυματισμό, οι οποίες ξεπερνούν τα 113.100 ΕΤΔ. Για την στοιχειοθέτηση συντρέχοντος πταίσματος, πρέπει να υφίσταται συμπεριφορά (πράξη ή παράλειψη) του ζημιωθέντος, η οποία πρέπει να εντάσσεται στο πεδίο της αμέλειας και να έχει καθοριστική συμβολή στην επέλευση της ζημίας του, είτε ολοκληρωτικά, είτε εν μέρει. Παράλληλα με την επίκληση συντρέχοντος πταίσματος, όπως

¹⁹⁹ Βλ. σχετ. και ΜΕΦΑΘ 884/2014, ΔΕΕ 4/2014, σελ 365

²⁰⁰ Βλ. και από ελληνική νομολογία ΕΦΑΘ 1531/2011, ΕφΘεσς 1199/2009, ανάλογα για τη Σύμβαση της Βαρσοβίας, ΑΠ 1369/2007, ΑΠ 39/2006

²⁰¹ Βλ. σχετ. και Χατζηνικολάου-Αγγελίδου " Αεροπορική μεταφορά επιβατών", Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 258

είδαμε, ο αερομεταφορέας έχει και μια δεύτερη απαλλακτική ή ελαφρυντική δίοδο, δυνάμει του άρθρου 21 παρ. 2. Εφόσον αποδειχθεί ότι η ζημία δεν οφείλεται σε αμέλεια δική του ή των προστηθέντων του, ή ότι οφείλεται σε αμέλεια τρίτου προσώπου, μη επιβάτη, θα μπορέσει να απαλλαγεί ή να μετριάσει την ευθύνη του.

Στο δεύτερο πεδίο ευθύνης, λόγω μετριάσμου ή απαλλαγής μπορεί να αποτελέσει και η επίκληση ενός γεγονότος ανωτέρας βίας. Με αφετηρία το γεγονός ότι υφίσταται ευθύνη από διακινδύνευση (γνήσια και νόθος), ο αερομεταφορέας ευθύνεται και για τα λεγόμενα τυχηρά γεγονότα. Τυχηρά γεγονότα είναι εκείνα τα οποία βρίσκονται πέραν από τον δόλο και την αμέλεια, καθώς δεν κατέστη δυνατή η πρόβλεψή τους, ούτε η αποφυγή τους από έναν μέσο συνετό άνθρωπο²⁰². Είναι «εσωτερικά» και πηγάζουν από την επαγγελματική και οικονομική δραστηριότητα του αερομεταφορέα, ανεξάρτητα από υπαιτιότητά του.²⁰³

Αντικείμενο ερμηνείας του άρθρου 21 παρ. 1 και 2 Σ.Μ , αποτελεί το αν τα γεγονότα ανωτέρας βίας εμπίπτουν στο πεδίο ευθύνης του αερομεταφορέα. Κατά την αντικειμενική θεωρία, ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από τυχόν ευθύνη του όταν συντρέχουν γεγονότα που συνιστούν ανωτέρα βία, ενώ παραμένει υπεύθυνος για τα τυχηρά, καθώς στην ανωτέρα βία εντάσσονται γεγονότα που εκφεύγουν της σφαίρας οικονομικής δραστηριότητας του αερομεταφορέα και δεν μπορούν εκ των πραγμάτων και εκ της φύσεώς τους να αποτραπούν.²⁰⁴

Βασική προϋπόθεση για να επιδράσει απαλλακτικά υπέρ του αερομεταφορέα ένα περιστατικό ανωτέρας βίας, είναι να υπάρχει δεσμός μεταξύ αυτού και της ζημίας που προκαλεί ο αερομεταφορέας. Ο τελευταίος θα πρέπει να λάβει μέτρα να αποτρέψει τη ζημία, αφού ο αναπότρεπτος ή μη χαρακτήρας αυτής δεν εξαρτάται από το κατά πόσο είναι αναπότρεπτο το ζημιόγνο γεγονός. Εφόσον ο αερομεταφορέας έχει στη διάθεσή του τα απαραίτητα τεχνολογικά μέσα να αποτρέψει τη ζημία, πρέπει να το πράξει με προληπτικά μέτρα, αλλιώς το αναπότρεπτο ζημιόγνο γεγονός δεν μπορεί να αποτελέσει περίπτωση ανωτέρας βίας. Αυτό ισχύει για παράδειγμα στην περίπτωση των καιρικών φαινομένων και της αεροπειρατείας, που εντάσσονται αναμφισβήτητα στους επιχειρηματικούς κινδύνους που αναλαμβάνει ο αερομεταφορέας, λόγω της φύσης των αερομεταφορών και της

²⁰² Απ. Γεωργιάδη « Ενοχικό Δίκαιο- Γενικό Μέρος», εκδ. Π.Ν Σάκκουλα, 1999, σελ. 246, αρ. 29

²⁰³ Βλ. σχετικά και Χατζηνικολάου-Αγγελίδου “ Αεροπορική μεταφορά επιβατών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 254, με παραπομπές σε Κορνηλάκη και Σταθόπουλο.

²⁰⁴ Για την αντικειμενική θεωρία βλ. Απ. Γεωργιάδη « Ενοχικό Δίκαιο- Γενικό Μέρος», εκδ. Π.Ν Σάκκουλα, 1999, σελ. και Μ. Σταθόπουλο, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, σελ.124-125

γενικότερης υποχρέωσης για παροχή υψηλού επιπέδου ασφαλείας των πτήσεων. Επομένως, είναι γεγονότα τα οποία μπορούν να αποτελέσουν πτυχή του προγραμματισμού και να επηρεάσουν την αεροπορική επιχειρηματική δραστηριότητα.²⁰⁵ Συμπερασματικά, σύμφωνα με την αντικειμενική θεωρία, ως γεγονότα ανωτέρας βίας που μπορούν να απαλλάξουν τον αερομεταφορέα από την ευθύνη του για θάνατο ή τραυματισμό επιβατών, είναι μόνο εκείνα τα γεγονότα, που δεν εντάσσονται από καμία άποψη, στη σφαίρα επιχειρηματικής δραστηριότητας του αερομεταφορέα και όχι εκείνα που αντικειμενικά δεν μπορούσαν να αποτραπούν με άκρα επιμέλεια και σύνεση.²⁰⁶

Στη Σύμβαση του Μόντρεαλ (και συνακόλουθα στον Κανονισμό 2027/1997), φαίνεται πως υπάρχει κενό ως προς την έκβαση της ευθύνης του αερομεταφορέα, στην περίπτωση των τυχηρών γεγονότων και της ανωτέρας βίας, αφού ουδεμία διάταξη δεν αποσαφηνίζει το ζήτημα. Επομένως, πρέπει να γίνει ερμηνεία και υπό το πρίσμα της βούλησης του νομοθέτη. Σύμφωνα με τα όσα αναφέρει η Καθηγήτρια Χατζηνικολάου-Αγγελίδου²⁰⁷, ως ορθότερη πρέπει να κριθεί η άποψη, ότι για ζημίες μέχρι 113.100 Ε.Τ.Δ, ο αερομεταφορέας ευθύνεται και για τα τυχηρά και για ανωτέρα βία. Για ζημίες δε άνω των 113.100 Ε.Τ.Δ, όπου μπορεί να αμφισβητήσει την ευθύνη του, σύμφωνα με το άρθρο 21 παρ. 2, μπορεί να απαλλαγεί επικαλούμενος γεγονός ανωτέρας βίας ή τυχηρό. Όλα αυτά ανατρέπονται αν αποδειχθεί η συνδρομή αμέλειας στο πρόσωπό του ή στο πρόσωπο των προστηθέντων του. Να σημειωθεί και πάλι ότι και οι τελευταίοι έχουν στη διάθεσή τους όλους αυτούς τους λόγους απαλλαγής, εφόσον τελούν σε εργασιακή σχέση με τον αερομεταφορέα²⁰⁸.

Τέλος, αναγκαία είναι η επισήμανση ότι καθοριστικός μπορεί να είναι ο ρόλος των Γενικών όρων μεταφοράς στην αντιμετώπιση των γεγονότων ανωτέρας βίας και την επίδραση στην ευθύνη του αερομεταφορέα.

2.3 Υποχρέωση Προκαταβολής

Η υποχρέωση προκαταβολής, αποτελεί βασική παρεπόμενη υποχρέωση του αερομεταφορέα και αποτελεί πτυχή του ομοιόμορφου συστήματος ευθύνης κατά τη

²⁰⁵ Βλ. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου ‘‘ Αεροπορική μεταφορά επιβατών’’, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 255

²⁰⁶ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου ‘‘ Αεροπορική μεταφορά επιβατών’’, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 254

²⁰⁷ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου ‘‘ Αεροπορική μεταφορά επιβατών’’, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 255-256

²⁰⁸ άρθρο 30 παρ. 3 Σ.Μ

Σύμβαση του Μόντρεαλ²⁰⁹ και του Καν. 2027/1997²¹⁰ (όπως τροποποιήθηκε από τον Καν. 889/2002).

Η υποχρέωση προκαταβολής υπαγορεύει στον αερομεταφορέα να καταβάλει αμελητί ένα χρηματικό ποσό στο πρόσωπο που κρίνεται δικαιούχος αποζημίωσης, ως προκαταβολή. Σκοπός αυτής της προκαταβολής είναι η κάλυψη άμεσων αναγκών του δικαιούχου μετά το ατύχημα, μέχρις ότου του επιδικασθεί η πλήρης αποζημίωση. Αποτελεί έκφραση της αρχής της προστασίας του καταναλωτή ως ασθενεστερού αντισυμβαλλομένου μέρους και εξειδίκευση των γενικών αρχών της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών.²¹¹

Η εν λόγω ευθύνη βαρύνει τόσο τους κοινοτικούς αερομεταφορείς όσο και τους εσωτερικούς και αυτούς που εκτελούν διεθνείς αερομεταφορές. Ο κοινοτικός αερομεταφορέας οφείλει να καταβάλει αμελητί, οπωσδήποτε σε δεκαπέντε ημέρες το αργότερο αφ' ής στιγμής εξακριβωθεί η ταυτότητα του φυσικού προσώπου το οποίο δικαιούται την αποζημίωση, την απαιτούμενη προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών, ανάλογα με το μέγεθος της ζημίας που υπέστη²¹². Η καταβαλλόμενη προκαταβολή, είναι ανάλογη του ποσού της ζημίας και ανέρχεται τουλάχιστον σε 16.000 ΕΤΔ ανά επιβάτη σε περίπτωση θανάτου (με την επιφύλαξη της αύξησής του ορίου κατά 13% λόγω πληθωρισμού) ισοδύναμο σε ευρώ.²¹³

Το προκαταβαλλόμενο ποσό δεν μπορεί να εκληφθεί ως αναγνώριση της ευθύνης και είναι δυνατό να αφαιρεθεί από οιαδήποτε πληρωμή που θα λάβει χώρα από τον αερομεταφορέα, λόγω καταδίκης του σε αποζημίωση.²¹⁴ Μπορεί μάλιστα να επιστραφεί αν αποδειχθεί ότι το αιτούμενο πρόσωπο δεν είναι δικαιούχος ή αν γίνει δεχτός ισχυρισμός περί συντρέχοντος πταίσματος κατά το άρθρο 20 Σ.Μ.

²⁰⁹ Άρθρο 28

²¹⁰ Άρθρο 5, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 παρ. 7 του Καν. 889/2002

²¹¹ Βλ. Χατζηνικολάου- Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου « Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή » 2015, Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 965

²¹² Άρθρο 5 παρ. 1 Καν. 2027/1997 (όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό 889/2002)

²¹³ Άρθρο 5 παρ. 2 Καν. 2027/1997 (όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό 889/2002)

²¹⁴ Άρθρο 5 παρ. 3 Καν. 2027/1997 (όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό 889/2002) και άρθρο 28 εδ. β Σ.Μ

Κεφάλαιο 3

“ Ευθύνη σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή φθοράς αποσκευών”

3.1 Νομικός χαρακτήρας της ευθύνης- Ποσοτικά όρια

Το ομοιόμορφο καθεστώς ευθύνης της Συνθήκης του Μόντρεαλ και του Κανονισμού 2027/1997 (όπως τροποποιήθηκε από τον Καν. 889/2002), ρυθμίζει και την ευθύνη του αερομεταφορέα για καταστροφή ή απώλεια αποσκευών αεροπορικών επιβατών. Η ομοιόμορφη ρύθμιση, είναι εμφανής από τη γνωστή διάταξη του άρθρου 1 παρ. 4 του Καν. 889/2002, δυνάμει του οποίου τροποποιήθηκε το άρθρο 5 του Καν. 2027/1993 και ενσωματώθηκε στον τελευταίο το σύστημα ευθύνης της Σ.Μ έναντι επιβατών **και των αποσκευών τους**.

Στη Σ.Μ, η ευθύνη για ζημίες λόγω καταστροφής, απώλειας ή βλάβης αποσκευών ρυθμίζεται στο άρθρο 17 παρ. 2, ενώ όπως προαναφέρθη, σε κοινοτικό επίπεδο, ισχύει το άρθρο 5 του Καν. 2027/1997, όπως τροποποιήθηκε από τον Καν. 889/2002. Ως καταστροφή ή βλάβη νοείται τόσο η υλική εξαφάνιση της αποσκευής, όσο και η περιέλευσή της σε μια κατάσταση που ματαιώνει τον προορισμό της λειτουργίας της, είτε ολικά (καταστροφή), είτε μερικά (βλάβη). Ως απώλεια δε, νοείται η μη παράδοση των αποσκευών στον επιβάτη στον τόπο προορισμού. Κατά το άρθρο 17 παρ. 3, ως απώλεια που δίνει το δικαίωμα στον επιβάτη να επικαλεστεί τα σχετικά δικαιώματά του, είναι η μη άφιξη των αποσκευών εντός 21 ημερών από την ημερομηνία κατά τη οποία έπρεπε να είχαν παραδοθεί.

Τόσο στη Σ.Μ, όσο και στον Κανονισμό, κοινή αφετηρία όλων, αποτελεί η έννοια των αποσκευών, η οποία περιλαμβάνει τόσο τις ελεγμένες αποσκευές, όσο και τις αποσκευές που δεν παραδόθηκαν κατά τον έλεγχο²¹⁵. Η διάκριση αυτή, έχει πάρα πολύ μεγάλη και καθοριστική σημασία, γιατί είναι η βασική συνισταμένη για τη διαμόρφωση της ευθύνης του αερομεταφορέα.

α) Ελεγμένες Αποσκευές

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 17 παρ. 2 της Σ.Μ (που ισχύει ομοίως και στην Κοινότητα), η ευθύνη του αερομεταφορέα για τις ελεγμένες αποσκευές είναι αντικειμενική. Εφόσον λάβει χώρα καταστροφή ή βλάβη των ελεγμένων αποσκευών επιβάτη, η ευθύνη του αερομεταφορέα τεκμαίρεται. Αυτό σημαίνει ότι μόνη και αναγκαία συνθήκη αποτελεί

²¹⁵ Άρθρο 2 παρ. 1 στοιχ. δ' Καν. 2027/1997 (τροπ. Καν. 889/2002) και Άρθρο 17 παρ. 4 Σ.Μ (άλλωστε η κοινοτική διάταξη παραπέμπει ρητά στην αντίστοιχη διάταξη της Σ.Μ)

το ζημιογόνο γεγονός να συνετελέσθη, κατά το χρόνο που οι αποσκευές βρίσκονταν πάνω στο αεροσκάφος ή σε οποιοδήποτε χρονικό σημείο της περιόδου κατά την οποία ο αερομεταφορέας είχε τις αποσκευές υπό την ευθύνη του. Η συνδρομή αυτού του στοιχείου, αποτελεί το μοναδικό αντικείμενο απόδειξης από την πλευρά του επιβάτη. Δηλαδή ο τελευταίος δε χρειάζεται να αποδείξει υπαιτιότητα του αερομεταφορέα.

Αρκεί να αποδείξει την πρόκληση ζημίας²¹⁶ και ότι το συμβάν έλαβε χώρα στο αεροσκάφος ή κατά το κρίσιμο διάστημα κατά το οποίο οι αποσκευές βρίσκονταν υπό την ευθύνη του αερομεταφορέα. Η ευθύνη του τελευταίου για τη ζημία, ως γνήσια αντικειμενική, δεν εξαρτάται από υπαιτιότητα και επομένως ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να την αμφισβητήσει, ακόμα και αν όντως δεν συντρέχει πταίσμα στο πρόσωπό του. Έτσι δεν είναι νοητή η αμφισβήτηση, ανατροπή ή ο περιορισμός της ευθύνης από την πλευρά του αερομεταφορέα.

Ο τελευταίος όμως δεν είναι εγκλωβισμένος στη μέγγνη της ευθύνης του. Η διάταξη του άρθρου 17 παρ. 2, του δίνει τη δυνατότητα να απαλλαγεί, εφόσον επικαλεστεί και αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε ενδογενές ελάττωμα της αποσκευής, στην ποιότητα αυτής ή σε ατέλειά της. Φυσικά, για την απόδειξη της ύπαρξης αυτού του ελαττώματος, καθώς και του απαιτούμενου αιτιώδους συνδέσμου με τη ζημία, το βάρος απόδειξης επιφορτίζει τον αερομεταφορέα.

Η έννοια της ελαττωματικότητας της αποσκευής, συνίσταται στην έλλειψη κάποιων φυσικών ιδιοτήτων, σε τέτοιο βαθμό ώστε να ματαιώνουν τον λειτουργικό της προορισμό. Η έλλειψη δε αυτή, συνάπτεται με την ποιότητα της αποσκευής ή σε κατασκευαστικές ατέλειες που υπήρχαν κατά το χρόνο παράδοσης προς μεταφορά και οι οποίες επιταγχύνουν την πρόκληση φθοράς. Το κριτήριο που χρησιμοποιείται για την διαπίστωση

²¹⁶ Έχει κριθεί ότι είναι αδιάφορο το είδος της ζημίας περιουσιακή ή μη και η αποζημίωση μπορεί να περιλαμβάνει τόσο την υλική ζημία, η οποία μπορεί να περιλαμβάνει και το διαφυγόν κέρδος, όσο και την ηθική βλάβη. Βλ. σχετ. τις Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα JÁN MAZÁK της 26ης Ιανουαρίου 2010 στην Υπόθεση C-63/09 Axel Walz κατά Clickair SA, [<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=74741&doclang=EL>] καθώς και Σκέψη 39 στην απόφαση επί της ίδιας υποθέσεως [ECLI:EU:C:2010:251]. Βλ. και Υπόθεση C-410/11, **Espada Sanchez** [ECLI:EU:C:2012:747] στην οποία κρίθηκε ότι προστατεύεται και ο επιβάτης, ο οποίος απώλεσε αντικείμενά του, τα οποία βρίσκονταν μέσα σε απωλεσθείσα αποσκευή που είχε καταχωρισθεί στο όνομα άλλου. Προυπόθεση αποτελεί η αποσκευή αυτή να περιείχε πράγματι προσωπικά αντικείμενα του πρώτου επιβάτη, ενώ ο ζημιωθείς για την απώλεια των περιεχομένων στην αποσκευή άλλου αντικειμένων του, πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει, οι καταγεγραμμένες αποσκευές περιείχαν πράγματι δικά του αντικείμενα. **(Ανακοίνωση Επιτροπής 2016/C 214/04)**.

των ελαττωμάτων είναι η σύγκριση με τελειότερες αποσκευές, οι οποίες θα υπερέχουν κατασκευαστικά.

Δικαιολογητικός λόγος της εν λόγω αυστηρής αντιμετώπισης του αερομεταφορέα, είναι το γεγονός, ότι έχει αναλάβει τη φύλαξη και έλεγχο των επίμαχων αποσκευών.

β) Μη ελεγμένες αποσκευές

Η ευθύνη του αερομεταφορέα διαφοροποιείται στην περίπτωση των αποσκευών που δεν παραδόθηκαν για έλεγχο. Εδώ περιλαμβάνονται οι χειραποσκευές καθώς και τα προσωπικά ήδη του επιβάτη.

Το άρθρο 17 παρ. 2 της Σ.Μ, θεμελιώνει υποκειμενική ευθύνη του αερομεταφορέα για καταστροφή, βλάβη ή απώλεια των αποσκευών που δεν ελέγχθησαν. Η διάταξη προβλέπει ότι για να ευθύνεται ο αερομεταφορέας, πρέπει να συντρέχει υπαιτιότητα στο πρόσωπο αυτού ή των προστηθέντων του. Την υπαιτιότητα αυτή πρέπει να την επικαλεστεί και αποδείξει ο επιβάτης ως ενάγων.

Πέραν της υπαιτιότητας, πρέπει να υφίσταται και αιτιώδης σύνδεσμος του συμβάντος ως γενεσιουργού γεγονότος με τη ζημία.

γ) Ποσοτικά όρια

Η διάταξη του άρθρου 22 παρ. 2 της Σ.Μ, προβλέπει ότι ο αερομεταφορέας ευθύνεται για καταστροφή, βλάβη ή απώλεια μέχρις του ποσού των 1.113 Ε.Τ.Δ²¹⁷ ανά επιβάτη. Έτσι καθίσταται φανερό, ότι τόσο η αντικειμενική, όσο και η υποκειμενική ευθύνη του αερομεταφορέα για αυτή την κατηγορία της ζημίας, είναι καταρχήν περιορισμένη²¹⁸.

Την εξαίρεση στον κανόνα της περιορισμένης ποσοτικά ευθύνης του αερομεταφορέα για καταστροφή, βλάβη ή απώλεια, αποτελεί η διάταξη του άρθρου 22 παρ. 5 της Σ.Μ. Σε αυτή την περίπτωση ο αερομεταφορέας θα ευθύνεται απεριόριστα αν η ζημία προκλήθηκε εκ προθέσεως ή εξ βαριάς αμελείας του αερομεταφορέα ή των προστηθέντων του. Στην τελευταία περίπτωση απαιτείται οι τελευταίοι να δρουν στα πλαίσια εργασιακής σχέσης με τον αερομεταφορέα.

Τέλος, τα ανωτέρω προεκτεθέντα για περιορισμένη και απεριόριστη ευθύνη, κάμπτονται από τη δυνατότητα του επιβάτη να υποβάλει δήλωση ασφαλιστικού

²¹⁷ Το ποσό αυξήθηκε από τα 1.000 ΕΤΔ κατά 13% λόγω πληθωρισμού δυνάμει της διάταξης του άρθρου 24 Σ.Μ. για την αναθέωρηση των ορίων

²¹⁸ Ο ποσοτικός περιορισμός αποτελεί μια προσπάθεια εξισορρόπησης των αντικρουόμενων συμφερόντων των αντισυμβαλλομένων.

συμφέροντος, πληρώνοντας ως τέλος ένα συμπληρωματικό ποσό.²¹⁹ Έτσι η καταβλητέα αποζημίωση σε περίπτωση ζημίας, ισούται με το δηλωθέν ποσό ασφαλιστικού συμφέροντος. Μπορεί όμως να μειωθεί στο ποσό που αντιστοιχεί στην πραγματική ζημία του επιβάτη, αν ο αερομεταφορέας αποδείξει ότι το δηλωθέν ποσό ξεπερνάει την πραγματική ζημία του επιβάτη.

3.2 Απαλλαγή

Και στην περίπτωση της καταστροφής, βλάβης ή απώλειας αποσκευών, ο αερομεταφορέας, προκειμένου να μετριάσει ή να άρει την ευθύνη του, δύναται να κάνει χρήση της γενικής διάταξης του άρθρου 20 της Σ.Μ. Έτσι μπορεί να επικαλεστεί συντρέχον πταίσμα του επιβάτη, αμέλεια ή άλλη πράξη ή παράλειψη, που συνέβαλε αιτιωδώς στην πρόκληση της ζημίας του προσώπου που δικαιούται αποζημίωση.

Πέραν της γενικής αυτής διάταξης, είδαμε πιο πάνω και την περίπτωση απαλλαγής του αερομεταφορέα από ευθύνη για ζημία σε ελεγμένες αποσκευές, αν επικαλεστεί και αποδείξει την ύπαρξη ενδογενούς ελαττώματος στην αποσκευή (Άρθρο 17 παρ. 2).

²¹⁹ Βλ. Άρθρο 22 παρ. 2

Κεφάλαιο 4

“ Ευθύνη σε περίπτωση καθυστέρησης επιβατών ή αποσκευών”

4.1 Νομική φύση ευθύνης και ποσοτικά όρια

Στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ και του Κανονισμού 2027/1997, ο οποίος, τροποποιηθείς με τον Καν. 889/2002, εφάρμοσε την ως άνω σύμβαση τόσο στην Κοινότητα, όσο και στο εσωτερικό των κρατών-μελών, εμπίπτει και η ευθύνη του αερομεταφορέα για καθυστέρηση επιβατών και αποσκευών. Η εν λόγω περίπτωση ευθύνης, προβλέπεται στο άρθρο 19 Σ.Μ ενώ τα ποσοτικά όρια ευθύνης, προβλέπονται στο άρθρο 22 παρ. 1 της ίδιας Σύμβασης. Σκοπός της ρύθμισης είναι να κατοχυρώσει τα δικαιώματα του επιβάτη, όταν αυτός υφίσταται ζημίες εξαιτίας της καθυστέρησης των αποσκευών ή της πτήσης του. Και αυτό διότι κάνοντας χρήση της αεροπορικής μεταφοράς, ο επιβάτης αποβλέπει στην ταχύτητα που του παρέχει η τελευταία, η δε μη έγκαιρη μετάβασή του στον προορισμό, τού προκαλεί περιουσιακή ζημία.²²⁰

Καθυστέρηση, υφίσταται όταν η αεροπορική μεταφορά δεν εκτελείται μέσα στο συμφωνημένο χρόνο ή μέσα σε εύλογο χρόνο ελλείψει συμφωνίας²²¹. Ο εύλογος χρόνος καθορίζεται από τον κρίνοντα δικαστή με βάση τα συναλλακτικά ήθη και την καλή πίστη. Καθυστέρηση συνιστά κάθε μεταγενέστερη αλλαγή, μετατόπιση του χρόνου έναρξης της πτήσης. Συνεπώς ακόμα και η αναβολή ή η ματαίωση της πτήσης μπορεί να αποτελέσει μορφή καθυστέρησης, αφού μετατοπίζεται ο χρόνος εκτέλεσης της σύμβασης. Το ζήτημα του πότε και κατά πόσον η αναβολή ή ματαίωση συνιστούν καθυστέρηση, επαφίεται στην κρίση του αρμοδίου δικαστή, ο οποίος μπορεί να λάβει υπόψη τη χρονική διάρκεια της καθυστέρησης, σε συνδυασμό πάντα με την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη.²²²

Ο επιβάτης οφείλει να αποδείξει την καθυστέρηση και ότι αυτή έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς και τέλος ότι η πρόκληση ζημίας οφείλεται στην καθυστέρηση αυτή. Συνεπώς απαιτείται και η απόδειξη αιτιώδους συνάφειας ζημίας και καθυστερήσεως.

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 19 Σ.Μ « ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που προκλήθηκε από καθυστέρηση κατά την αεροπορική μεταφορά επιβατών, αποσκευών ή εμπορευμάτων.» Παράλληλα όμως η ίδια διάταξη ορίζει ότι δεν ευθύνεται ο

²²⁰ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου ‘‘ Αεροπορική μεταφορά επιβατών’’, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 255

²²¹ Ομοίως, σελ 97 με παραπομπή σε Ν. Παπαχρονόπουλο

²²² Ομοίως, σελ. 97-98

αερομεταφορέας αν αποδείξει ότι ο ίδιος ή οι προστηθέντες του έλαβαν τα αναγκαία μέτρα για να αποτρέψουν τη ζημία, ή ότι ήταν αδύνατη η λήψη αυτών των μέτρων.

Κατά συνέπεια, γίνεται φανερό ότι η ευθύνη του αερομεταφορέα για καθυστέρηση επιβατών και αποσκευών είναι νόθος αντικειμενική, υφίσταται μαχητό τεκμήριο, το οποίο μπορεί να ανατρέψει ο αερομεταφορέας.

Η ζημία που καλείται ο αερομεταφορέας να καλύψει, μπορεί να είναι τόσο υλική όσο και μη περιουσιακή (ηθική βλάβη), άλλωστε η φύση αυτής, δεν είναι νομικά σημαντικό ζήτημα. Η υλική ζημία δεν αποκλείεται να προέρχεται και από καταστροφή ευπαθών προϊόντων, λόγω της καθυστέρησης. Έχει κριθεί νομολογιακά, ότι η ζημία αυτή δεν είναι απαραίτητο να αφορά αποκλειστικά τον επιβάτη, αλλά και πρόσωπα τα οποία είναι μεν συμβαλλόμενα στη σύμβαση αερομεταφοράς, αλλά εντούτοις δεν αποτελούν επιβάτη²²³. Όταν συντρέχει αδικοπραξία, μπορεί να ζητηθεί και χρηματική ικανοποίηση για ηθική βλάβη κατ' άρθρα 914 ΑΚ και 932 ΑΚ²²⁴.

Τα ποσοτικά όρια ευθύνης του αερομεταφορέα, διαφέρουν ανάλογα με το αν η καθυστέρηση αφορά επιβάτες ή αποσκευές. Αν πρόκειται για καθυστέρηση επιβατών, το ποσό διαμορφώνεται στα 4.694 Ε.Τ.Δ (προσαύξηση κατά 13,1 % από το προισχόν ποσό των 4.150 Ε.Τ.Δ) για κάθε επιβάτη, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 22 Σ.Μ.

Αν πρόκειται για καθυστέρηση αποσκευών, ισχύει το καθεστώς περιορισμένης ευθύνης του άρθρου 22 παρ. 2 Σ.Μ, το οποίο ισχύει και στην περίπτωση ζημίας από καταστροφή ή απώλεια αποσκευών, μέχρι του ποσού των 1.113 Ε.Τ.Δ τόσο για τις ελεγμένες, όσο και για τις μη ελεγμένες αποσκευές.

4.2 Απαλλαγή

Ο αερομεταφορέας έχει στη διάθεσή του δύο διεξόδους, προκειμένου να απαλλαγεί από την ευθύνη του.

Πρώτος τρόπος είναι η επίκληση της γενικής διατάξεως του άρθρου 20 της Σ.Μ, το οποίο καθιερώνει ολική ή μερική απαλλαγή του αερομεταφορέα, λόγω συντρέχοντος

²²³ Έτσι η ΔΕΕ Απόφαση της 17-02-2016, C-429/2014, Air Baltic Corporation AS κατά Lietuvos Respublikos specialiuju tyrimu tarnyba, ΕφΑΔΠολΔ 10/2016, σελ 888 επ , με παρατηρήσεις Αφροδίτης Σέμκου.

²²⁴ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου “ Αεροπορική μεταφορά επιβατών”, Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 120. Βλ επίσης. Στρατή Γεωργιλιά, «Νομολογιακές εξελίξεις σε ζητήματα ευθύνης αερομεταφορέα. Η περίπτωση καταστροφής, απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης των αποσκευών» ΔΕΕ 2/2011, σελ. 167. Καθώς και ΠΠρωτ.Αθ. 7658/2009 (<https://www.nomikosodigos.info/guide/case-law/42-2008-10-08-14-30-54/525-7658-2009-pprath-dikaiomata-epivati-enanti-aerometaforea-gia-kathisterisi-ptisis>)

πταίσματος του επιβάτη, διάταξη που μπορούν να επικαλεστούν και οι προστηθέντες του αερομεταφορέα.

Δεύτερος τρόπος, είναι η επίκληση και απόδειξη ότι ο αερομεταφορέας έλαβε όλα τα εύλογα και αναγκαία μέτρα για να αποτρέψει τη ζημία, σύμφωνα με τα όσα ορίζει η διάταξη του άρθρου 19 Σ.Μ. Ως εύλογα μέτρα, θεωρούνται τα λογικά εκείνα μέτρα που θα λάμβανε ένας μέσος, ενσυνείδητος και επιμελής αερομεταφορέας, στη συγκεκριμένη περίπτωση και λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων δυσμενών συνθηκών και των κινδύνων της ναυσιπλοίας. Δεν αρκεί απλά η απόδειξη ότι λήφθηκαν μέτρα ασφαλείας εν γένει, αλλά μέτρα στη συγκεκριμένη ειδική περίπτωση ή αλλιώς πρέπει να αποδειχθεί ότι του ήταν αδύνατο λόγω των επικρατουσών συνθηκών να λάβει αυτά τα μέτρα.²²⁵

Τέλος, η παρ. 5 του άρθρου 22 Σ.Μ, καθορίζει απεριόριστη ευθύνη του αερομεταφορέα, αν αποδειχθεί ότι η ζημία οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη του ίδιου ή των προστηθέντων του²²⁶, αποδιδόμενη σε αμέλεια, ή βαριά αμέλεια ή πρόθεση του ίδιου ή των προστηθέντων του. Στην τελευταία περίπτωση απαιτείται τα πρόσωπα αυτά να τελούν σε εργασιακή σχέση με τον αερομεταφορέα. Για να υφίσταται πράξη εκ προθέσεως τελούμενη, πρέπει να επιδιώκεται τόσο η παρανομία όσο και το ζημιογόνο αποτέλεσμα. Ως εξ' αμελείας ή εκ βαριάς αμελείας τελούμενη πράξη, απαιτείται αυτή να τελεί υπό τη γνώση της πιθανότητας επέλευσης της ζημίας.²²⁷

²²⁵ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου ‘‘ Αεροπορική μεταφορά επιβατών’’, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 121

²²⁶ Βλ. ΜΕΦΑΘ 884/2004, ΔΕΕ 4/2014 σελ. 365 επ.

²²⁷ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου ‘‘ Αεροπορική μεταφορά επιβατών’’, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ 123

Κεφάλαιο 5

«Έννομη προστασία»

5.1 Άσκηση αγωγής αποζημίωσης

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει σύντομη αναφορά στα δικονομικά θέματα που διέπουν την έννομη προστασία από τη Σ.Μ.

Στα πλαίσια λοιπόν των περιπτώσεων ευθύνης του αερομεταφορέα, κατά τη Σ.Μ, η οποία ίσχυσε και στο εσωτερικό της Ε.Ε, όσο και στο εσωτερικό των κρατών μελών, δυνάμει του Καν. 889/2002 που τροποποίησε τον Καν. 2027/1997, είναι δυνατή η άσκηση αγωγής. Νομιμοποιούμενα πρόσωπα (ενάγοντες) για την άσκηση αυτής της αγωγής είναι καταρχήν ο ίδιος ο επιβάτης για ζημίες από τραυματισμό, καταστροφή, απώλεια ή καθυστέρηση αποσκευών ή καθυστέρηση του ιδίου. Στις περιπτώσεις θανάτου, νομιμοποιούνται να ασκήσουν την αγωγή οι καθολικοί του διάδοχοι. Εναγόμενος είναι ο αερομεταφορέας, είτε ο συμβατικός είτε ο πραγματικός. Σύμφωνα με το άρθρο 45 Σ.Μ, και οι δύο ευθύνονται εις ολόκληρον έναντι του επιβάτη και δύνανται να εναχθούν και οι δύο από κοινού ή ο ένας εκ των δύο αν η μεταφορά διενεργήθηκε από πραγματικό μεταφορέα, κατά διακριτική ευχέρεια του ενάγοντος. Στην περίπτωση μάλιστα που εναχθεί ένας εκ των δύο, είναι δυνατό να υποχρεώσει τον άλλο να παρέμβει στη δίκη, η οποία μάλιστα διέπεται από τα δίκαιο του επιληφθέντος δικαστηρίου, ως προς τη διεξαγωγή και τα αποτελέσματά της²²⁸.

Δεδομένου του γεγονότος, ότι η Σ.Μ, δεν καθιερώνει δικαιοπρακτικό θεμέλιο ή συγκεκριμένη βάση αγωγής, η αγωγή μπορεί να έχει βάση τόσο την ενδοσυμβατική ευθύνη του αερομεταφορέα (άρθρο 330 επ. ΑΚ), όσο και την αδικοπραξία (914 επ. ΑΚ). Η αγωγή ασκείται σύμφωνα με τους όρους, τα ποσοστικά όρια και τις περιπτώσεις ευθύνης που προβλέπονται στα άρθρα 17 παρ. 1, παρ. 2 και 19 της Σ.Μ και παράλληλα εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις ουσιαστικού δικαίου πχ. 330, 914 ΑΚ σε συνδυασμό με τη Σ.Μ.²²⁹

Τόσο στην Σ.Μ όσο και στον Καν. 889/2002, προβλέπεται διετής αποσβεστική προθεσμία²³⁰ για την άσκηση της αγωγής αποζημίωσης. Σε ό,τι αφορά τη Σ.Μ, εισάγεται

²²⁸ Για παράδειγμα στα πλαίσια του ελληνικού δικονομικού δικαίου, θα υφίσταται σχέση απλής ομοδικίας μεταξύ πραγματικού και συμβατικού αερομεταφορέα, κατ' άρθρο 74 παρ. 1 ΚΠολΔ, καθότι πρόκειται για παθητική εις ολόκληρον ενοχή. Βλ. σχετ. και αυτό Νικ. Τριάντο « Αστικός Κώδικας- Ερμηνεία κατ' άρθρο», 2010, άρθρο 482, σελ. 659, με παραπομπή σε ελληνική νομολογία.

²²⁹ Άρθρο 29 Σ.Μ

²³⁰ Στο ελληνικό δίκαιο, στο άρθρο 155 ΚΑΔ, που πλέον είναι ανεφάρμοστο λόγω της υπεροχής των διεθνών διατάξεων, προβλέπεται διετής παραγραφή για αξιώσεις σε πρόσωπα και αποσκευές. Η σημασία της διαφοράς τους έγκειται στο ότι η παραγραφή προβάλλεται μόνο κατ' ένσταση, ενώ η αποσβεστική προθεσμία λαμβάνεται υπόψην αυτεπαγγέλτως.

ένα επιπλέον χρονικό σημείο έναρξης της προθεσμίας, που είναι η ημερομηνία παύσης της μεταφοράς. Κατά τα λοιπά, και στον Κανονισμό και στη Σ.Μ, η αποσβεστική προθεσμία μπορεί να άρχεται τόσο από την ημερομηνία άφιξης του αεροσκάφους, όσο και από την ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να φτάσει το αεροσκάφος.²³¹

Η διετής αποσβεστική προθεσμία, εφαρμόζεται και στις τρεις περιπτώσεις ευθύνης του αερομεταφορέα και περιλαμβάνει τόσο τις περιπτώσεις που ενάγεται τόσο ο ίδιος, όσο και οι προστηθέντες του. Τέλος εφαρμόζεται ανεξαρτήτως της νομικής βάσης της αγωγής και της φύσεως της ευθύνης του αερομεταφορέα, δηλαδή τόσο στην περίπτωση που αντικείμενο της αγωγής αποτελεί η ενδοσυμβατική ευθύνη, όσο και στην περίπτωση που γίνεται λόγος για αδικοπρακτική ευθύνη.

Η μέθοδος υπολογισμού της προθεσμίας διέπεται από το δίκαιο του δικάζοντος δικαστηρίου, ενώ παράλληλα δεν είναι δυνατή καμία επίκληση εθνικών διατάξεων που καθορίζουν αναστολή ή διακοπή προθεσμιών, αφού η Σ.Μ δε ρύθμισε τέτοιο ζήτημα, ούτε προέβλεψε εν γένει λόγους αναστολής και διακοπής.

Στις περιπτώσεις ζημίας αποσκευών, σύμφωνα με τη Σ.Μ²³², για να είναι παραδεκτή η άσκηση της αγωγής, θα πρέπει να έχει προηγηθεί έγγραφη διαμαρτυρία από τον δικαιούχο, η οποία θα πρέπει να επιδίδεται εμπρόθεσμα προς τον αερομεταφορέα. Διαφορετικά, η αγωγή αποζημίωσης είναι απαράδεκτη. Η ίδια υποχρέωση υιοθετείται και από τον Κανονισμό 889/2002, χωρίς όμως να γίνεται λόγος για εξάρτηση του παραδεκτού της αγωγής από την εν λόγω υποχρέωση.²³³

5.2 Δικαιοδοσία

Όπως πολλάκις έχει αναφερθεί παραπάνω, ο Καν. 889/2002 μετέφερε τόσο στην Κοινότητα, όσο και στο εσωτερικό των κρατών-μελών αυτής, το σύστημα ευθύνης της Σ.Μ. Έτσι η τελευταία διέπει τις διεθνείς μεταφορές²³⁴, τις κοινοτικές μεταφορές και τις ελληνικές εσωτερικές μεταφορές²³⁵.

Η Σ.Μ του Μόντρεαλ συμπεριέλαβε μεταξύ άλλων και δικονομικού χαρακτήρα διατάξεις, καθορίζοντας, έτσι, τη δικαιοδοσία των δικαστηρίων, ενώπιον των οποίων, φέρεται προς εκδίκαση μια αγωγή αποζημίωσης, στα πλαίσια των περιπτώσεων ευθύνης

²³¹ Άρθρο 35 Σ.Μ και Παράρτημα Καν. 889/2002

²³² Άρθρο 31 Σ.Μ, παρ. 2-4

²³³ Βλ. Παράρτημα Καν. 889/2002

²³⁴ Για την έννοια των διεθνών μεταφορών βλ. Γ. Ζέκο "Συμβάσεις μεταφοράς, ευθύνη μεταφορέων και διαδίκτυο", 2017, σελ. 2013

²³⁵ Δυνάμει του Ν. 3006/2002.

του αερομεταφορέα. Έτσι η διεθνής δωσιδικία διέπεται από τα άρθρα 33 παρ. 1 , 2 και 46 της Σ.Μ. Στον επιβάτη προσφέρονται πολλαπλές εναλλακτικές, ο οποίος έχει το δικαίωμα επιλογής.

Συγκεκριμένα, στη διάταξη του άρθρου 33 παρ. 1 της Σ.Μ προβλέπονται καταρχήν οι εξής δωσιδικίες. Αυτές είναι: α) η επικράτεια ενός συμβαλλομένου κράτους β) ο τόπος κατοικίας (έδρας) μεταφορέα γ) ο τόπος άσκησης των κυρίων δραστηριοτήτων του μεταφορέα δ) ο τόπος εγκατάστασης , στον οποίο καταρτίσθηκε η σύμβαση και ε) ο τόπος προορισμού.

Επιπρόσθετα, στην παρ. 2 του ίδιου άρθρου, προβλέπεται και μια ακόμα δωσιδικία, η οποία αφορά μόνο την περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη και προσδιορίζει ως αρμόδια κατά τόπο, τα δικαστήρια στην επικράτεια συμβαλλομένου κράτους, στα οποία ο επιβάτης, κατά τη στιγμή του ατυχήματος, έχει την κύρια και μόνιμη κατοικία του και από το οποίο ή προς το οποίο ο μεταφορέας εκτελεί δρομολόγια αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, είτε με δικά του αεροσκάφη, είτε με αεροσκάφη άλλου μεταφορέα βάσει εμπορικής συμφωνίας, και όπου ο μεταφορέας αυτός ασκεί δραστηριότητες αεροπορικής μεταφοράς επιβατών από εγκαταστάσεις τις οποίες ενοικιάζει ή κατέχει ο ίδιος ο μεταφορέας ή άλλος μεταφορέας με τον οποίον έχει συνάψει εμπορική συμφωνία.

Τέλος, με το άρθρο 46 της Σ.Μ, προστίθεται μια ακόμα δωσιδικία, η οποία αφορά την περίπτωση που ασκείται αγωγή κατά πραγματικού, ή του συμβατικού μεταφορέα ή και των δύο από κοινού, δυνάμει του άρθρου 45 Σ.Μ. Σύμφωνα με τη διάταξη, η εν λόγω αγωγή μπορεί να ασκηθεί και ενώπιον του δικαστηρίου που έχει δικαιοδοσία στον τόπο όπου έχει την κατοικία του ή τον κύριο τόπο των δραστηριοτήτων του ο πραγματικός μεταφορέας.

Ένα πολύ σημαντικό ζήτημα δημιουργείται στις περιπτώσεις που η ευθύνη του αερομεταφορέα, γεννάται σε καθαρά ενδοκοινοτική πτήση. Το πρόβλημα δημιουργείται λόγω του γεγονότος, ότι σε θέματα διεθνούς δικαιοδοσίας στο εσωτερικό της Κοινότητας, έχει θεσπιστεί ο Κανονισμός 44/2001 « Βρυξέλλες Ι»²³⁶, ο οποίος ρυθμίζει τα σχετικά ζητήματα. Επομένως το ερώτημα που τίθεται, είναι το αν υπερέχει η Διεθνής Σύμβαση του Μόντρεαλ έναντι του Καν. 44/2001.

²³⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 44/2001 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 2000 για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ L 12 της 16.1.2001]

Για την απάντηση θα πρέπει να ληφθούν δύο βασικά στοιχεία υπόψη. Πρώτον, ότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ, από τις 5 Απριλίου 2001, αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της κοινοτικής έννομης τάξης²³⁷, κυρώθηκε παράλληλα, ξεχωριστά από κάθε κράτος μέλος. Κατά συνέπεια δεσμεύει απαρέκκλιτα την Ένωση και τα μέλη αυτής. Δεύτερον, δυνάμει του άρθρου 1 του Καν. 2027/1997, όπως αυτό τροποποιήθηκε με τον Καν. 889/2002, τέθηκε σε εφαρμογή στο σύνολό του, το σύστημα ευθύνης του αερομεταφορέα κατά τις διατάξεις της Σ.Μ.

Επομένως, η Σύμβαση του Μόντρεαλ, ως διεθνής συμφωνία, έχει δεσμευτική ισχύ, τόσο για την ίδια την Ε.Ε, όσο και τα κράτη μέλη της²³⁸ και δεν μπορεί επομένως να υπάρξει καμία παρέκκλιση από όσα προβλέπουν οι διατάξεις της διεθνούς συμβάσεως για τη δικαιοδοσία. Αυτό, άλλωστε είναι φανερό και από τη διάταξη του άρθρου 49 Σ.Μ, σύμφωνα με το οποίο απαγορεύονται ρήτρες που μεταξύ άλλων, ρυθμίζουν εκ των προτέρων τη δικαιοδοσία.

Συγχρόνως, η διάταξη του άρθρου 71 του Κανονισμού 44/2001, προβλέπει ότι δε τίγονται από την ισχύ του οι συμβάσεις που ρυθμίζουν διεθνή δικαιοδοσία σε ειδικότερα θέματα και στις οποίες είναι συμβαλλόμενα τα κράτη μέλη.

Εν κατακλείδι, σύμφωνα με τα όσα προεκτέθησαν, η Διεθνής Σύμβαση του Μόντρεαλ υπερέχει του Κανονισμού 44/2001. Συνεπώς για περιστατικά που γεννούν ευθύνη του αερομεταφορέα, σύμφωνα με τη Σ.Μ και τα οποία ανέκυψαν σε κοινοτική αερομεταφορά, η διεθνής δικαιοδοσία για την εκδίκαση των αγωγών αποζημίωσης, κρίνεται με βάση τα άρθρα 33 και 46 της Σ.Μ., παραμερίζοντας έτσι τον Καν. 44/2001.

²³⁷ Απόφαση Συμβουλίου 539/2001 ΕΚ [<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32001D0539>]

²³⁸ Βλ. άλλωστε άρθρο 216 ΣΛΕΕ: « 1. Η Ένωση μπορεί να συνάπτει συμφωνία με μία ή περισσότερες χώρες ή διεθνείς οργανισμούς, όταν το προβλέπουν οι συνθήκες ή όταν η σύναψη συμφωνίας είναι αναγκαία για την επίτευξη, στο πλαίσιο των πολιτικών της Ένωσης, ενός εκ των στόχων που καθορίζονται από τις συνθήκες, ή προβλέπεται σε νομικά δεσμευτική πράξη της Ένωσης ή ακόμα ενδέχεται να επηρεάσει κοινούς κανόνες ή να μεταβάλλει την εμβέλειά τους. 2. Οι συμφωνίες που συνάπτει η Ένωση δεσμεύουν τα θεσμικά όργανα της Ένωσης και τα κράτη μέλη» Για τη δεσμευτικότητα των διεθνών συμφωνιών της Ε.Ε βλ. σχετ. και Γ. Καλαβρό Θ.Γ. Γεωργόπουλο “ Το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης – Τόμος Ι , σελ 239 επόμενα”

ΜΕΡΟΣ ΕΚΤΟ
« Προστασία επιβάτη από καταχρηστικούς Γ.Ο.Μ»

Κεφάλαιο 1

*Η σκοπιμότητα ελέγχου των ΓΟΜ υπό το πρίσμα της διάταξης
του άρθρου 2 Ν. 2251/1994 για τους ΓΟΣ.*

Στο Πρώτο Μέρος , είδαμε ότι ο επιβάτης μπορεί να υπαχθεί στην έννοια του καταναλωτή, ως το φυσικό πρόσωπο -που του παρέχονται αεροπορικές υπηρεσίες –, το οποίο συναλλάσσεται για σκοπούς που δεν εμπίπτουν στην επαγγελματική του δραστηριότητα²³⁹. Έτσι μπορεί να υπαχθεί στην προστασία του Ν. 2251/1994 και να προστατευθεί ως καταναλωτής.

Όπως προαναφέρθη παραπάνω²⁴⁰, μέσω της ΙΑΤΑ, οι αερομεταφορείς-μέλη της, διαμορφώνουν ομοιόμορφους γενικούς όρους μεταφορών, εξασφαλίζοντας στον επιβάτη, ότι ανεξαρτήτως του αεροπορικού μεταφορέα τον οποίο θα επιλέξει, το ίδιο καθεστώς θα διέπει τη σύμβαση που θα συνάψει και δε θα συναντήσει καμία διαφοροποίηση ως προς τους όρους μεταφοράς και τα όρια ευθύνης.

Η ενοποίηση των όρων μεταφοράς, έχει μεγάλη σημασία στο Κοινοτικό περιβάλλον αερομεταφορέων, όπου εκεί οι μεταφορικές επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται στην αγορά τηρώντας κανόνες που αποσκοπούν στη διαμόρφωση μιας ανταγωνιστικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών και στην ασφάλεια των μεταφορών. Η επιβολή εναρμονισμένων όρων μεταφορών στους αεροπορικούς μεταφορείς, αποτρέπει τη δράση τους υπό διαφορετικά νομοθετικά καθεστώτα, κάτι το οποίο θα έβλαπτε τον ανταγωνισμό και θα δημιουργούσε στους επιβάτες ανασφάλεια και νομική αβεβαιότητα, αφού θα τους στερούσε τη δυνατότητα να γνωρίζουν υπό ποιο καθεστώς ταξιδεύουν²⁴¹.

Οι ΓΟΜ εμπεριέχονται σε δύο κείμενα της ΙΑΤΑ, με δεσμευτική ισχύ για τα μέλη της Διάσκεψης Επιβατικών Μεταφορών της Ένωσης (Passenger Services Conference). Διατυπώνονται περιληπτικά στο εσωτερικό μέρος του εισιτηρίου και περιεχόμενό τους είναι η υποχρεωτική πληροφόρηση του επιβάτη σχετικά με την ευθύνη του αερομεταφορέα, ανάλογα με το αν υφίσταται διεθνής ή εσωτερική μεταφορά. Με την

²³⁹ Βλ. όμως αντίθετη (και ορθότερη) άποψη Λίας Αθανασίου, Επισκ.ΕΔ Α/2002, σελ. 45

²⁴⁰ Βλ. υπό Μέρος Ι

²⁴¹ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου ‘‘ Αεροπορική μεταφορά επιβατών’’, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ. 194

επισύναψή τους στο εσωτερικό του εισιτηρίου, οι GOM καθίστανται περιεχόμενο της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς, ενώ τυπώνονται σε ειδική ουδέτερη ξεχωριστή φόρμα της IATA όταν το εισιτήριο εκδίδεται από ταξιδιωτικό πράκτορα. Όταν εκδίδεται ηλεκτρονικό εισιτήριο, η IATA προβλέπει την έκδοση «Αποδεικτικού Διαδρομής», που περιλαμβάνει μεταξύ άλλων, διατυπωμένους και τους GOM, ενώ γενικότερα σε ό,τι αφορά το διαδίκτυο, οι GOM διατυπώνονται υποχρεωτικά στις ιστοσελίδες των αεροπορικών μεταφορέων ή στην ηλεκτρονική αλληλογραφία προς τους χρήστες-πελάτες.²⁴²

Καθίσταται σαφές από τα παραπάνω ότι η υποχρεωτικότητα αποδοχής και ένταξης στους GOM, δεσμεύει τόσο τον επιβάτη (προσχωρητικός χαρακτήρας σύμβασης αερομεταφοράς) όσο και τους αεροπορικούς μεταφορείς, οι οποίοι δεσμεύονται να τους τηρούν και να τους εντάσσουν στη σύμβαση, προκειμένου να αποτρέπεται η μονομερής επιβολή καταχρηστικών όρων εκ μέρους τους, ούτως ώστε να μειώνονται τα αποτελέσματα της συμβατικής ανισορροπίας, εξαιτίας του προσχωρητικού χαρακτήρα που θέτει τον επιβάτη σε μειονεκτική διαπραγματευτική θέση.

Είναι ξεκάθαρο, ότι οι GOM, δεν αποτελούν τίποτε άλλο από μία ειδικότερη μορφή Γενικών Όρων Συναλλαγών, αφού αποτελούν προδιατυπωμένους όρους, που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν ομοιόμορφα σε μελλοντικές συμβάσεις και που δεν μπορούν να αποτελέσουν περιεχόμενο ατομικής διαπραγμάτευσης²⁴³.

Ο επιβάτης, προκειμένου να συνάψει τη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, αποδέχεται τους προδιατυπωμένους όρους που διέπουν τη μεταφορά, χωρίς να έχει δυνατότητα διαπραγμάτευσης επί του περιεχομένου αυτών. Και αυτό διότι δε διαθέτει τις σχετικές και κατάλληλες γνώσεις, ενώ είναι και οικονομικά υποδεέστερος (και άρα διαπραγματευτικά) σε σχέση με τον αντισυμβαλλόμενο του αερομεταφορέα²⁴⁴. Ο τελευταίος, αξιοποιώντας την πλεονεκτική του θέση, θέτει όρους, η αποδοχή των οποίων αποτελεί προαπαιτούμενο για τη σύναψη της σύμβασης, αλλιώς αυτή δεν προχωρά.

Ομολογουμένως και οι συμβάσεις αεροπορικής μεταφοράς, εντάσσονται στον ευρύτερο κύκλο των μαζικών συναλλαγών, όπου η ατομική σύμβαση κρίνεται

²⁴² Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου "Προστασία Καταναλωτή" 2^η έκδοση, 2015, σελ. 950 με παραπομπή στην ίδια [" Αεροπορική μεταφορά επιβατών", Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010, σελ. 195] και Λία Αθανασίου σε ΕπισκΕ.Δ., Α/2002, σελ 43 αρ. 19

²⁴³ Βλ. άρθρο 2 παρ. 1 Ν. 2251/1994

²⁴⁴ Για την διαπραγματευτική μειονεξία του επιβάτη βλ. και Ανακοίνωση Επιτροπής για την Προστασία των Επιβατών αεροπορικών μεταφορών στην Ε.Ε, σελ 7, αρ. 6 [COM (2000) 365 FINAL <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000DC0365&from=EL>]

αναποτελεσματική και προς διευκόλυνση των συναλλαγών αυτών²⁴⁵, τίθενται υπό χρήση οι «ομαδικές», τυποποιημένες συμβάσεις²⁴⁶. Έτσι, και οι ΓΟΜ πρέπει να αντιμετωπιστούν ως ΓΟΣ, καθώς περιορίζουν τη συμβατική ελευθερία, πλήττοντας την αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων²⁴⁷. Συνταράσσουν με λίγα λόγια τα θεμέλια της αυτονομίας της ιδιωτικής βούλησης. Ο κίνδυνος η οικονομική και διαπραγματευτική υπεροχή του αντισυμβαλλομένου του καταναλωτή για θέσπιση καταχρηστικών όρων, αποτέλεσε έναυσμα για την ενίσχυση της προστασίας του καταναλωτή από καταχρηστικούς όρους. Γι' αυτό, τα κοινοτικά όργανα, αντιμετώπισαν τους κινδύνους με την Οδηγία 93/13/ΕΟΚ για τις καταχρηστικές ρήτρες, που ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη δυνάμει του Ν. 2251/94.

Στο δίκαιο των αερομεταφορών, εκ πρώτης όψεως, οι ΓΟΜ, φαίνεται να συγκεντρώνουν όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά που επιτρέπουν το δικαστικό έλεγχό τους, σύμφωνα με τη νομοθεσία για την προστασία του καταναλωτή (Ν. 2251/1994 και Οδηγία 93/13/ΕΟΚ). Έντούτοις, θα μπορούσε να αμφισβητηθεί η σκοπιμότητα ενός τέτοιου δικαστικού ελέγχου, δεδομένου ότι έχουν διατυπωθεί από μια επαγγελματική ένωση, όπως η ΙΑΤΑ. Δε θα πρέπει όμως να παραβλέπεται το γεγονός, ότι οι ΓΟΣ, μπορεί να είναι διατυπωμένοι τόσο από τον χρήστη τους όσο και από επαγγελματικές ενώσεις ή άλλες ενώσεις συμφερόντων²⁴⁸. Στην εν λόγω περίπτωση εμπίπτουν οι ΓΟΜ, οι οποίοι έχουν διατυπωθεί από την ΙΑΤΑ. Επιπλέον, σε επίπεδο κοινοτικό²⁴⁹, έχει **εκφρασθεί** η διαπίστωση, ότι ο ρόλος της ΙΑΤΑ στον τομέα της διαμόρφωσης των ΓΟΜ, είναι κατευθυντήριο. Έτσι και οι ίδιοι οι αερομεταφορείς, μπορούν να θέτουν τους δικούς τους όρους, οι οποίοι διαφέρουν ανά αεροπορική εταιρεία. Γι' αυτό και κατέστη αναγκαίος ο διάλογος ευρωπαϊκών και εθνικών φορέων με τους αερομεταφορείς, για την εξάλειψη καταχρηστικών όρων μεταφορών²⁵⁰. Άλλωστε δε θα πρέπει να παραβλέπεται, ότι το

²⁴⁵ Η διευκόλυνση των συναλλαγών χάρη στους ΓΟΣ μπορεί να συνοψιστεί σε τέσσερα βασικά σημεία: α) απλοποίηση συναλλαγών, αφού εξοικονομείται χρόνος και χρήμα, β) επιτυγχάνεται διαφάνεια και ασφάλεια δικαίου, αφού τα εκατέρωθεν δικαιώματα καθίστανται σαφή γ) η επιχειρηματική δραστηριότητα σχεδιάζεται με πιο ορθολογικό τρόπο και δ) ο επιχειρηματικός κίνδυνος καθίσταται προβλέψιμος και άρα δεκτικός ασφάλισης. Βλ. σχετ. Κ. Δελούκα- Ιγγλέση, «Δίκαιο του Καταναλωτή- Ενωσιακό και Ελληνικό», Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2014, σελ 51

²⁴⁶ Βλ. σχετ. και Κ. Δελούκα- Ιγγλέση, ο.π., σελ 50.

²⁴⁷ Βλ. Α. Γεωργιάδη «Ενοχικό Δίκαιο- Γενικό μέρος», σελ. 17

²⁴⁸ Βλ. Γ. Δέλλιο σε Ε. Αλεξανδρίδου « Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή», 2015, σελ. 109, αρ. 18

²⁴⁹ Βλ. Ανακοίνωση Επιτροπής για την Προστασία των Επιβατών αεροπορικών μεταφορών στην Ε.Ε, ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι [COM (2000) 365 FINAL <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000DC0365&from=EL>]

²⁵⁰ Σ. Πανταζή « Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του επιβάτη στην αεροπορική μεταφορά επιβατών» 2016, σελ. 242, 243

διαπραγματευτικό έλλειμμα που δημιουργείται εις βάρος του καταναλωτή στα πλαίσια του προσχωρητικού χαρακτήρα των ΓΟΣ, καθιστούν αυτούς ως παράγοντα συμβατικής αδικίας.²⁵¹

²⁵¹ Κ. Δελούκα- Ιγγλέση, «Δίκαιο του Καταναλωτή- Ενωσιακό και Ελληνικό», Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2014, σελ 52-54

Κεφάλαιο 2

« Έλεγχος των Γ.Ο.Μ »

2.1 Έλεγχος ένταξης

Ως προς τον έλεγχο ένταξης, το νομικό πλαίσιο αποτελούν οι διατάξεις των παρ. 1 και 2 του άρθρου 2 του Ν. 2251/1994, οι οποίες δεν υπέστησαν καμία αλλαγή από τον πρόσφατο Ν. 4512/2018. Έτσι, όπως ισχύει ήδη από τον Ν. 3587/2007, οι ΓΟΣ πρέπει να είναι εγγράφως διατυπωμένοι στην ελληνική γλώσσα. Η εν λόγω διατύπωση, είχε δημιουργήσει την εσφαλμένη εντύπωση, ότι οι ΓΟΣ πρέπει να υπόκεινται υποχρεωτικά στον έγγραφο τύπο, προκειμένου να ελεγχθούν δικαστικά. Εντούτοις, αποτελεί κρατούσα άποψη, ότι και οι προφορικά διατυπωμένοι όροι μπορούν να ελεγχθούν από το πρίσμα του Ν. 2251/1994, αφού δεν αναιρείται η μειονεξία του καταναλωτή.²⁵² Παράλληλα, η διάταξη του άρθρου 2 παρ. 2 εδ. α' πρέπει να ερμηνεύεται συσταλτικά και να δίνεται το νόημα ότι εφόσον οι όροι είναι γραπτώς διατυπωμένοι, πρέπει να είναι ευανάγνωστοι και να αναγράφονται σε εμφανές μέρος του εγγράφου²⁵³.

Βασικό στοιχείο για την ένταξη των ΓΟΣ στη σύμβαση αποτελεί και η συμφωνία ένταξής τους, η οποία δεν αποτελεί ιδιαίτερη δικαιοπραξία, αλλά μέρος της σύμβασης. Αντικείμενό της είναι η ισχύς και όχι το περιεχόμενο των όρων, αποτελεί δε παράλληλα μια ιδιάζουσα μορφή διαδικασίας προτάσεως – αποδοχής. Η ιδιάζουσα αυτή μορφή δεν εντάσσεται στα πρότυπα του ΑΚ (185 επ και 189 επ) αλλά έχει συνολικό χαρακτήρα, μη ακολουθώντας τη συνήθη διαδικασία της σταδιακής διαπραγμάτευσης.²⁵⁴

Το άρθρο 2 παρ. 1 Ν. 2251/1994, επιβάλλει στον προμηθευτή την υποχρέωση να υποδεικνύει στον καταναλωτή, την ύπαρξη των ΓΟΣ, κατά τρόπο σαφή, εύληπτο και κατανοητό. Η υπόδειξη αυτή αφορά τους όρους ως σύνολο και δεν συνίσταται σε εξειδίκευση του περιεχομένου τους. Αρκεί μια ρητή επισήμανση που να είναι πρόσφορη, ώστε ένας καταναλωτής μέσης αντίληψης και πείρας, να μην μπορεί να την αγνοήσει.²⁵⁵

Τέλος, κρίσιμο στοιχείο αποτελεί και η δυνατότητα πραγματικής γνώσης του περιεχομένου των όρων από τον καταναλωτή, κάτι το οποίο αποτελεί θετική υποχρέωση του αντισυμβαλλομένου του. Αυτό προκύπτει από την διατύπωση του άρθρου 2 παρ. 1, σύμφωνα με την οποία, ο καταναλωτής δε δεσμεύεται από προδιατυπωμένους όρους,

²⁵² Γ. Δέλλιος σε Ε. Αλεξανδρίδου « Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή », 2015, σελ. 108 [με παραπομπή σε νομολογία και θεωρία]

²⁵³ Ομοίως

²⁵⁴ Ομοίως σελ. 122

²⁵⁵ Ομοίως, σελ. 124, με παραπομπή σε Καράση, ΓΟΣ (1992), καθώς επίσης και ΑΠ 843/2001

εφόσον ο προμηθευτής του σέρησε τη δυνατότητα να λάβει πραγματική γνώση του περιεχομένου τους. Έτσι ο αντισυμβαλλόμενος του καταναλωτή είναι επιφορτισμένος με την υποχρέωση να πράξει κάθε τι αναγκαίο για τη διαφώτιση του καταναλωτή σχετικά με το νόημα και τη σημασία των όρων.

Σε κάθε περίπτωση το βασικό κριτήριο για την κατάφαση της ενσωμάτωσης, είναι το κατά πόσο ο καταναλωτής έχει τη δυνατότητα εναντίωσης στους όρους, πριν τη συνομολόγηση, ή τουλάχιστον τη δυνατότητα να απόσχει από τη σύμβαση.²⁵⁶

Εν προκειμένω για τις συμβάσεις αερομεταφορών, είναι ύψιστης σημασίας ο χρόνος κατά τον οποίο γίνεται η υπόδειξη των όρων προς τον επιβάτη. Ενόψει της διατύπωσης του άρθρου 2 παρ. 1, οι ΓΟΣ τίθενται στη διάθεση του καταναλωτή κατά την κατάρτιση της σύμβασης. Μπορεί όμως η γνωστοποίηση να γίνει και νωρίτερα, αν η έκτασή τους επιβάλλει την αφέρωση χρόνου για τη μελέτη. Εάν η γνωστοποίηση λάβει χώρα σε χρόνο μεταγενέστερο της σύναψης της σύμβασης ή γενικά κρίνεται ως μη έγκαιρη, αποδεδειγμένα τον καταναλωτή από τη δεσμευτικότητα των ΓΟΣ και έτσι η σύμβαση ισχύει χωρίς αυτούς²⁵⁷.

Κατά τα ανωτέρω εκτιθέμενα, στις συμβάσεις αερομεταφορών, ο επιβάτης πρέπει να λαμβάνει γνώση των ΓΟΜ, πριν ή κατά την κατάρτιση της σύμβασης. Αν για παράδειγμα οι ΓΟΜ τού καταστούν γνωστοί κατά τον έλεγχο εισιτηρίων, τότε δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις ένταξης²⁵⁸, γιατί τότε βρίσκεται ξαφνικά και απροειδοποίητα δεσμευμένος υπό όρους τους οποίους δε γνώριζε κατά την κατάρτιση της σύμβασης²⁵⁹.

Παράλληλα, η επιταγή του άρθρου 2 παρ. 2 εδ. α' του Ν. 2251/1994, για διατύπωση των όρων κατά τρόπο σαφή, συγκεκριμένο και εύληπτο, αποκτά βαρύνουσα σημασία και στον τομέα των αεροπορικών συμβάσεων. Ο λόγος είναι η κατάργηση της προδιατυπωμένης φόρμας της ΙΑΤΑ και η αντικατάστασή της από την εκτυπωμένη κράτηση με τον κωδικό κράτησης. Παράλληλα και από το ίδιο το άρθρο 2 παρ. 2 εδ α', προκύπτει ότι ο νομοθέτης δεν επιβάλλει καμία ειδική υποχρέωση ως προς τη μορφή των Όρων. Έτσι είναι αδιάφορος ο γραπτός ή προφορικός τρόπος διατύπωσης, όπως επίσης και η έκτασή

²⁵⁶ Απ. Γεωργιάδης, « Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου », 2007, σελ 336.

²⁵⁷ Γ. Δέλλιος σε Ε. Αλεξανδρίδου « Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή », 2015, σελ. 126

²⁵⁸ Έτσι έκρινε στην από 29-10-2007 Σύστασή του ο Συνήγορος του Καταναλωτή [<http://www.synigoroskatanaloti.gr/docs/reports/2007-10-29.%20%CE%A3%CF%8D%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%B7-%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CF%87%CF%81%CE%B5%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82.pdf>]

²⁵⁹ και Κ. Δελούκα- Ιγγλέση, « Δίκαιο του Καταναλωτή- Ενωσιακό και Ελληνικό », Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2014, σελ 62

τους. Αρκεί να επιτυγχάνεται η πληροφόρηση του περιεχομένου τους από τον καταναλωτή²⁶⁰. Έτσι, καθίσταται πιο αδήριτη, από ποτέ η ανάγκη για εξασφάλιση όσο το δυνατόν πιο εύληπτου και πρακτικού τρόπου γνωστοποίησης του επιβάτη, μέσω διανομής φυλλαδίου ή ανάρτησης στον χώρο κατάρτισης της σύμβασης²⁶¹. Και αυτό διότι συνήθως η έκταση των κειμένων των ΓΟΜ είναι τόσο ευρεία, ώστε είναι αδύνατη η περίληψή στο σύνολό τους, στην πίσω πλευρά του εισιτηρίου²⁶². Εύλογο είναι έτσι να καθίσταται εξαιρετικά δυσχερής η πρόσβαση των επιβατών στο περιεχόμενο των ΓΟΜ²⁶³.

Υποχρεωτικά, η γλώσσα σύνταξης των ΓΟΣ είναι η ελληνική, ακόμα και αν αυτοί εντάσσονται σε διεθνείς συναλλαγές²⁶⁴, επομένως το ίδιο ισχύει και στους ΓΟΜ.

Η μη ένταξη των ΓΟΣ στη σύμβαση, ενόψει της διατύπωσης του άρθρου 2 παρ. 1, συνεπάγεται την άρση της δεσμευτικότητας για τον καταναλωτή. Οι όροι καθίστανται ανίσχυροι και όχι ανυπόστατοι, ενώ κατ' αναλογική εφαρμογή του άρθρου 181 ΑΚ, παραμένει έγκυρη η σύμβαση κατά το λοιπό περιεχόμενό της²⁶⁵.

2.2 Ερμηνεία και Έλεγχος καταχρηστικότητας

Ο δικαστικός έλεγχος των ΓΟΣ, περιλαμβάνει την ερμηνεία των ΓΟΣ και τον έλεγχο κύρους και αποτυπώνει μια γενικότερη αρχή του καταναλωτικού δικαίου σύμφωνα με την οποία, ο δικαστής πρέπει να ελέγχει τις πράξεις που βλάπτουν τα καταναλωτικά συμφέροντα του καταναλωτή.

Η ερμηνεία των ΓΟΣ, γίνεται με βάσει τόσο γενικά κριτήρια, όσο και ειδικά. Στα πλαίσια της αξιολόγησης με γενικά κριτήρια, ερμηνευτικά εργαλεία αποτελούν οι θεμελιώδεις διατάξεις του Α.Κ για την ερμηνεία των δικαιопραξιών (άρθρα 173 και 200), ενώ συνεκτιμάται με ιδιαίτερη βαρύτητα το γεγονός, ότι εφόσον ο καταναλωτής αποδεχτεί τους ΓΟΣ, χωρίς προηγούμενη διαπραγμάτευση, η εμπιστοσύνη που αυτός επιδεικνύει,

²⁶⁰ Βλ. και Κ. Δελούκα- Ιγγλέση, «Δίκαιο του Καταναλωτή- Ενωσιακό και Ελληνικό», Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2014, σελ 58

²⁶¹ Σ. Πανταζή « Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του επιβάτη στην αεροπορική μεταφορά επιβατών» 2016, σελ. 239

²⁶² Λία Αθανασίου, Επισκ.ΕΔ Α/2002, σελ. 44

²⁶³ Γενικά το πρόβλημα της ένταξης των Όρων, είναι ιδιαίτερα έντονο στην περίπτωση των εισιτηρίων μεταφορών (και θεαμάτων), γιατί τα εισιτήρια αποτελούν κυρίως έγγραφα που νομιμοποιούν τον καταναλωτή για την επιβίβαση. Επομένως η αναγραφή τέτοιων όρων πχ. στο πάνω μέρος του εισιτηρίου ενδέχεται να προσκρούει στην απαγόρευση του άρθρου 2 παρ. 1 Ν. 2251/1994. Βλ. σχετ. προβληματισμό και Κ. Δελούκα- Ιγγλέση, «Δίκαιο του Καταναλωτή- Ενωσιακό και Ελληνικό», Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2014, σελ 63

²⁶⁴ Άρθρο 2, παρ. 2, Ν. 2251/1994 (όπως ισχύει μετά την τροπ. με τον Ν. 3587/2007)

²⁶⁵ Γ. Δέλλιος σε Ε. Αλεξανδρίδου « Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή», 2015, σελ. 129

πρέπει να προστατευθεί. Δεδομένου του μαζικού χαρακτήρα των ΓΟΣ, είναι σχεδόν αναπόφευκτο, ότι οι αντιλήψεις των μερών για το νόημα των όρων δε θα συμπίπτουν. Επομένως, το νόημα που λαμβάνεται υπόψη για να καταλογιστούν οι ΓΟΣ στα μέρη, είναι αυτό που θα αποδιδόταν από έναν μέσης πείρας και αντιλήψεων καταναλωτή συγκεκριμένου κλάδου συναλλαγών ή είδους αγαθού²⁶⁶.

Στα ειδικά κριτήρια, εντάσσονται οι κανόνες των άρθρων 2 παρ. 3 και 4 του Ν. 2251/1994, καθώς και ο ιδιαίτερος κανόνας της παρ. 5 του ίδιου άρθρου.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 3, σε περίπτωση αντίφασης μεταξύ ΓΟΣ και ειδικών όρων που αποτελούν προϊόν συμφωνίας μετά από ατομική διαπραγμάτευση, οι ειδικότεροι υπερέχουν. Το προβάδισμα της ειδικότερης ρύθμισης, για να ισχύσει απαιτούνται δύο βασικές προϋποθέσεις σωρευτικές και συγκεκριμένα α) να υπάρχει ατομική συμφωνία και β) ύπαρξη αντίφασης μεταξύ αυτής της συμφωνίας και μιας ρήτρας των ΓΟΣ.

Παράλληλα η διάταξη του άρθρου 2 παρ. 4 Ν. 2251/1994, θέτει έναν εξίσου θεμελιώδη κανόνα για την ερμηνεία των Γ.Ο.Σ, που δεν είναι άλλος από τον κανόνα της ερμηνείας ασαφών ΓΟΣ, υπέρ του καταναλωτή. Αυτό σημαίνει πρακτικά, ότι σε περίπτωση που σε έναν όρο εμπεριέχεται μια ρήτρα, η οποία είναι διφορούμενη ή αντιφάσκει με μια άλλη ρήτρα, τότε πρέπει να επιλέγεται η ευνοϊκότερη εκδοχή για τον καταναλωτή. Η εν λόγω διάταξη αναβιώνει μια παλαιότερη αρχή που ίσχυε στις καταναλωτικές συναλλαγές. Σύμφωνα με την εν λόγω αρχή, είναι ορθότερο, να επωμίζεται τις συνέπειες τις ασάφειας ενός όρου, ο ίδιος ο συντάκτης της. Ο συντάκτης είναι εκείνος ο οποίος διαμόρφωσε το περιεχόμενο του όρου, επομένως όφειλε να μεριμνήσει για σαφέστερη διατύπωση. Παράλληλα, είναι σημαντικό το πρόσθετο επιχείρημα, ότι είναι ανεπιεικές, ο καταναλωτής να μην τεθεί υπό ευνοϊκή μεταχείριση κατά την ερμηνεία του όρου, από τη στιγμή που δεν συνέβαλε στην διαμόρφωση και διατύπωση του όρου. Κατά συνέπεια, ο αντισυμβαλλόμενος του, πρέπει να φέρει το σχετικό κίνδυνο της επιχειρηματικής του επιλογής, καθώς είναι το πρόσωπο, το οποίο αντλεί όφελος από τους τιθέντες όρους.²⁶⁷

Διαφορετικά είναι τα πράγματα στην περίπτωση των συλλογικών αγωγών, όπου φαίνεται να αποκτά ακόμα μεγαλύτερη σημασία η ανάγκη προστασίας του καταναλωτικού κοινού. Σύμφωνα με τον κανόνα του άρθρου 2 παρ. 5, επιλέγεται η δυσμενέστερη εκδοχή για τον καταναλωτή. Απώτερος σκοπός είναι η προστασία της ολότητας και επιδιώκεται η

²⁶⁶ Ομοίως, σελ 130

²⁶⁷ Επίσης βλ. αναλυτικότερα Δέλλιο σε Ε. Αλεξανδρίδου « Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή», 2015, σελ. 132 με παραπομπές σε θεωρία και νομολογία (είναι η απόφαση ΕφΑθ 4958/2004 ΔΕΕ 2005, 196) .

διευκόλυνση της απαγόρευσης της ρήτρας. Αυτή η προληπτική αντιμετώπιση, αποκτά ιδιαίτερη σημασία, διότι σε αντίθεση με την ατομική προσφυγή ενός καταναλωτή, στη συλλογική αγωγή δεν απαιτείται έλεγχος ένταξης του αμφιλεγόμενου όρου στη σύμβαση.

Τέλος, αφού οι ΓΟΜ /ΓΟΣ ελεγχθούν με βάση τα παραπάνω προλεχθέντα, εισέρχονται στο τελευταίο στάδιο ελέγχου που είναι ο έλεγχος του κύρους και της καταχρηστικότητάς τους, σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 6 και 7 του άρθρου 2 του Ν. 2251/1994. Η παρ. 6 περιέχει τη γενική ρήτρα ότι απαγορεύονται καταχρηστικοί όροι σε συμβάσεις, ο δε καταχρηστικός χαρακτήρας κρίνεται με βάση τις περιστάσεις, λαμβανομένης υπόψη ειδικά της φύσεως των παρεχόμενων υπηρεσιών και προϊόντων και των γενικότερων συνθηκών υπό τις οποίες συνήφθη η σύμβαση, καθώς και το περιεχόμενο άλλων συμβάσεων από τις οποίες εξαρτάται (εδ. β). Η εν λόγω διάταξη έχει από τη μια κατασταλτικό χαρακτήρα , αλλά και προληπτικό αφού αποτελεί νομοθετικό εργαλείο αποθάρρυνσης των προμηθευτών να θέτουν καταχρηστικούς όρους²⁶⁸. Παράλληλα, στην παρ. 7 του άρθρου 2, περιλαμβάνεται ο κατάλογος στον οποίο απαριθμούνται ενδεικτικά οι περιπτώσεις όρων που πρέπει να κριθούν ως καταχρηστικοί από το δικαστή. Κατά την κρατούσα μάλιστα γνώμη, εξέταση υπαγωγής στον ενδεικτικό κατάλογο της παρ. 7 προηγείται της εφαρμογής της γενικής ρήτρας.

Τέλος, σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 2 Ν. 2251/1994 και σε συνδυασμό με την διάταξη του άρθρου 174 του Α.Κ. , η κατάφαση της καταχρηστικότητας ενός ΓΟΣ έχει ως έννομη συνέπεια την ακυρότητα αυτού. Η ακυρότητα όμως αυτή είναι μερική, δε θίγει το σύνολο της σύμβασης. Υπάρχει μια ασφαλιστική δικλείδα διάσωσης του κύρους του λοιπού μέρους της σύμβασης, η οποία προκύπτει από το συνδυασμό των παρ. 6 και 8 του άρθρου 2. Συγκεκριμένα «ο προμηθευτής δεν μπορεί να επικαλεσθεί την ακυρότητα όλης της σύμβασης για το λόγο ότι ένας ή περισσότεροι όροι είναι άκυροι ως καταχρηστικοί». Αντίθετα όμως, ο καταναλωτής μπορεί με τις προϋποθέσεις του άρθρου 181 ΑΚ να επικαλεστεί την ακυρότητα του συνόλου της σύμβασης. Έτσι διατηρείται η σύμβαση χωρίς το αντισυναλλακτικό της και καταχρηστικό περιεχόμενο, αφήνοντας ακέραιη τη δυνατότητα του καταναλωτή να απολαύσει το αγαθό ή την υπηρεσία που καταναλώνει.

2.3 Περιπτώσεις Καταχρηστικών ΓΟΜ

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, είναι σκόπιμο να αναφερθούμε σε ορισμένες περιπτώσεις ΓΟΜ, που θα δημιουργούσαν θέματα καταχρηστικότητας. Εν προκειμένω θα

²⁶⁸ Κωνστ. Ν. Γαζετάς « Γενικοί Όροι Συναλλαγών- Δικαστική Προστασία» Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 4^η έκδοση, 2001, σελ 79.

παρουσιαστούν περιπτώσεις ΓΟΜ της ΙΑΤΑ²⁶⁹, που κρίνονται καταχρηστικοί και αφορούν θέματα τα οποία αναπτύχθηκαν σε προηγούμενα κεφάλαια..

Ι. ΟΡΟΙ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΚΥΡΩΣΕΙΣ- ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

ΑΠΟΦΑΣΗ 724 ΙΑΤΑ –ΟΡΟΣ 9

«Ο μεταφορέας έχει υποχρεούται να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών σε εύλογο χρόνο. Οι ώρες που αναγράφονται στο εισιτήριο ή αλλού δεν είναι δεσμευτικές και δεν αποτελούν τμήμα της σύμβασης μεταφοράς. Ο μεταφορέας δύναται, χωρίς προηγούμενη προειδοποίηση να αλλάζει μεταφορέα ή αεροσκάφος, να μεταβάλει ή να παραλείπει ενδιάμεσους σταθμούς που αναγράφονται στο εισιτήριο σε περίπτωση ανάγκης. Τα δρομολόγια μπορούν να μεταβάλλονται χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση. Ο μεταφορέας δεν αναλαμβάνει ευθύνη για την εξασφάλιση τυχόν ανταποκρίσεων»

Ο εν λόγω όρος κρίνεται καταχρηστικός, για δύο βασικούς λόγους. Πρώτον, ανατρέπει τον χαρακτήρα της σύμβασης αερομεταφοράς ως σύμβασης ακριβόχρονης εκπλήρωσης. Δεύτερον, θέτει ρήτρα απαλλαγής του αερομεταφορέα για τυχόν αποκλίσεις από τα αναγραφόμενα στο εισιτήριο ωράρια ή δρομολόγια.

Πιο συγκεκριμένα, με αυτόν τον όρο, δίνεται η δυνατότητα στον αερομεταφορέα να καθορίζει μονομερώς τον τρόπο και το χρόνο εκπλήρωσης της παροχής του εκ της σύμβασης μεταφοράς, προς αποφυγή των συνεπειών της αθετήσεως των υποχρεώσεών του και ευθύνη του από υπερημερία. Παράλληλα, ως αναγκαίο συμπλήρωμα προς τη δυνατότητα μονομερούς καθορισμού των λεπτομερειών εκπλήρωσης της σύμβασης, υφίσταται η ρήτρα απαλλαγής από ευθύνη για τυχόν αποκλίσεις από τα χρονοδιαγράμματα που έχουν καθορισθεί. Κατ' αυτόν τον τρόπο, ο επιβάτης αποκτά εντελώς διαφορετική εντύπωση για την έκταση της κύριας παροχής, με δεδομένο μάλιστα ότι τα ποιοτικά κριτήρια επιλογής της αερομεταφοράς, είναι η ταχύτητα και η ακριβόχρονη εκτέλεση της μεταφοράς²⁷⁰. Έτσι, είναι πασιφανής η καταχρηστικότητα του ως άνω όρου σύμφωνα με τις περιπτώσεις η' και ιγ' της παρ. 7 του άρθρου 2 του Ν. 2251/1994, Η περίπτωση η' απαγορεύει κάθε όρο που επιτρέπει μονομερή καθορισμό του χρόνου εκπλήρωσης παροχής ενώ η περίπτωση ιγ', απαγορεύει κάθε όρο που συνιστά υπέρμετρο αποκλεισμό ή περιορισμό της ευθύνης του προμηθευτή (εν προκειμένω αερομεταφορέα).

²⁶⁹ Συνιστώμενη Πρακτική 1724 και Απόφαση 724, ΙΑΤΑ

²⁷⁰ Λία Αθανασίου, Επισκ.ΕΔ Α/2002, σελ. 49

Ο εν λόγω όρος, εκτός του ότι είναι καταχρηστικός, τελεί υπό σημαντική αντίφαση, υπό την έννοια ότι αναιρείται από την ίδια την ΙΑΤΑ, στη Συνιστώμενη Πρακτική 1724 και συγκεκριμένα από τους Όρους 10.2 και 10.4²⁷¹. Πράγματι, ειδικά σε ό,τι αφορά την ματαίωση και την καθυστέρηση, ενώ στον Όρο 9 της Απόφασης 724 της ΙΑΤΑ, γίνεται λόγος για πλήρη απαλλαγή του αερομεταφορέα, στους Όρους 10.2 και 10.4 της Συνιστώμενης Πρακτικής της ΙΑΤΑ, η απαλλαγή του αερομεταφορέα είναι περιορισμένη παρά ολική. Παράλληλα, και οι Όροι 10.2, 10.4 δημιουργούν σημαντικά ζητήματα καταχρηστικότητας.

Από τη μια πλευρά, ο Όρος 10.2, κάνει λόγο για διακριτική ευχέρεια του αερομεταφορέα να επιλέξει μια από τις εναλλακτικές παροχές προς τον επιβάτη, αντί του τελευταίου, ο οποίος είναι το πρόσωπο το οποίο χωρίς να ευθύνεται, υφίσταται την αθέτηση της παροχής. Η υπέρ του αερομεταφορέα διακριτική ευχέρεια, έρχεται και σε αντίθεση με το συνολικό πνεύμα που διέπει τα δικαιώματα του επιβάτη στο σύνολο της ενωσιακής νομοθεσίας για τα δικαιώματα των επιβατών.

Κλασικότερο παράδειγμα ο Κανονισμός 261/2004, ο οποίος στα άρθρα 5 και 8 προβλέπει ρητά τη διακριτική ευχέρεια επιλογής του επιβάτη σε περίπτωση ανώμαλης εξέλιξης της αεροπορικής μεταφοράς. Σε κάθε περίπτωση, ο συγκεκριμένος όρος, έρχεται σε αντίθεση με τη διάταξη του άρθρου 380 ΑΚ, εις βάρος του καταναλωτή. Πράγματι είναι ανορθολογική η μεταχείριση του επιβάτη, καθώς ο ίδιος γνωρίζει και έχει καλύτερη άποψη για τις εναλλακτικές του, επομένως σε εκείνον ανήκει το δικαίωμα επιλογής, αφού η προς αυτόν παροχή αθετήθηκε χωρίς να ευθύνεται ο ίδιος. Περαιτέρω, δεν αποκλείεται μια εναλλακτική παροχή που θα προσφερθεί από τον αερομεταφορέα, κατ' επιλογή του τελευταίου, να είναι αντικειμενικά ατελέσφορη, λόγω εκλείψεως του σκοπού της πτήσεως. Και σε τελική ανάλυση, ο επιβάτης επιλέγει την αερομεταφορά, λόγω της ταχύτητας, της ποιότητας και της ακρίβειας που διέπει την συγκεκριμένη παροχή, επομένως μια ανατροπή

²⁷¹ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΙΑΤΑ 1724.

ΌΡΟΣ 10.2:

« σε περίπτωση ακύρωσης, καθυστέρησης, άρνησης επιβίβασης, μη στάθμευσης σε ενδιάμεσο σταθμό ή απώλειας ανταπόκρισης, για λόγους ανεξάρτητους από τη θέληση του μεταφορέα, ο μεταφορέας μπορεί, είτε να μεταφέρει τον επιβάτη σε μεταγενέστερη πτήση του όπου υπάρχει διαθέσιμος χώρος, είτε να μεταφέρει τον επιβάτη στον αναφερόμενο στο εισιτήριο προορισμό του με δική του πτήση ή πτήση άλλου μεταφορέα ή με μέσο χερσαίας μεταφοράς [...] είτε να του επιστρέψει το αντίτιμο του εισιτηρίου»

ΌΡΟΣ 10.4

« Εκτός από τις περιπτώσεις πράξης ή παράλειψής του από δόλο ή αμέλεια και με γνώση της πιθανής επέλευσης της ζημίας, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για λάθη ή παραλείψεις σχετικές με τις ώρες των δρομολογίων, ή για δηλώσεις των υπαλλήλων, εντολοδόχων και αντιπροσώπων του σχετικά με τις ημερομηνίες και τις ώρες αναχώρησης και άφιξης των δρομολογίων ή την εκτέλεση οποιασδήποτε πτήσης»

προγραμματισμού, θα καθιστούσε συμφερότερη πλέον την αξίωση επιστροφής του αντιτίμου²⁷².

Παράλληλα, δυσμενή αποτελέσματα δημιουργεί και ο Όρος 10.4 της Σύστασης 1724, για την ευθύνη του αερομεταφορέα ή των βοηθών εκπληρώσεως-προστηθέντων του στις περιπτώσεις αθέτησης του προγραμματισμού, η δε αντιμετώπιση της εν λόγω ρήτρας διαφέρει ανάλογα με το αν η πράξη ή παράλειψη προκάλεσε καθυστέρηση ή απώλεια της πτήσης.

Ενόψει αυτού, είναι απαραίτητο να αναφερθεί, ότι ειδικά στις περιπτώσεις καθυστέρησης, κάθε ρήτρα απαλλαγής και περιορισμού ευθύνης έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τις διατάξεις των άρθρων 19 και 26 της Σύμβασης Μόντρεαλ, οι οποίες απαγορεύουν συμβατικό περιορισμό ή απαλλαγή του αερομεταφορέα, καθότι η Σύμβαση Μόντρεαλ εισάγει αναγκαστικό δίκαιο στα εν λόγω ζητήματα. Κάθε όμως ρήτρα απαλλαγής για κάθε πταίσμα βοηθών εκπληρώσεως σχετικά με τον προγραμματισμό της πτήσης ή την εκτέλεση αυτής γενικότερα, κρίνεται ως *per se* καταχρηστική, εμπίπτουσα στις περιπτώσεις ιγ και ιζ της παρ. 7 του άρθρου 2 του Ν. 2251/1994.

ii. ΟΡΟΙ ΣΧΕΤΙΚΟΙ ΜΕ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

Οιοσδήποτε όρος που μετριάζει ή αίρει την ευθύνη του αερομεταφορέα σχετικά με τις αποσκευές, πρέπει να αξιολογείται ως προς το κύρος του, βάσει των παρ. 6 και 7 του άρθρου 2 Ν. 2251/1994.

Το πρώτο βασικό επιχείρημα υπέρ αυτής της παραδοχής, είναι καταρχήν το γεγονός ότι χάρη στη Σύμβαση Μόντρεαλ (και παλαιότερα τη Σύμβαση της Βαρσοβίας), έχει καθιερωθεί ένα αυστηρότατο πλαίσιο σχετικά με το ζήτημα ευθύνης του αερομεταφορέα για τις αποσκευές. Αφενός η πρόβλεψη αντικειμενικής ευθύνης, αφετέρου ο χαρακτήρας των κανόνων της Σύμβασης Μόντρεαλ ως αναγκαστικού δικαίου και κατ' επέκταση η ρητή απαγόρευση συμβατικού μετριασμού της ευθύνης του αερομεταφορέα μέσω ρητρών²⁷³, δεν αφήνουν κανένα περιθώριο για το αντίθετο. Κατά δεύτερον κάθε τέτοιος όρος επιπλέον, αξιολογείται στη βάση του άρθρου 2 παρ. 6 και της παρ. 7, περ. (β) και (ιγ), αφού πρόκειται για περιορισμό των συμβατικά ανειλημμένων υποχρεώσεων του αερομεταφορέα και συνάμα περιορισμό της ευθύνης του.

²⁷² Λία Αθανασίου, Επισκ.ΕΔ Α/2002, σελ. 50

²⁷³ Βλ. άρθρο 26 Σύμβασης του Μόντρεαλ

Επιπλέον, ο Όρος 8.6.3 της Αναθεωρημένης έκδοσης της Συνιστώμενης Πρακτικής 1724, αναφέρει:

« η αποσκευή που παραδίδεται σε εμάς κατά τον έλεγχο εισιτηρίων θα μεταφερθεί, όποτε αυτό είναι δυνατόν, στο ίδιο αεροσκάφος με σας, εκτός αν αποφασίσουμε για λόγους ασφαλείας να τη μεταφέρουμε σε άλλη πτήση»

Η εν λόγω ρύθμιση αφορά περισσότερο τις πτήσεις με μικρότερα αεροσκάφη. Πρόκειται στην ουσία για μια ιδιαίτερη περίπτωση κατά την οποία ένας επιβάτης καλείται να αποδεχθεί την καθυστέρηση των αποσκευών του. Η διατύπωση του εν λόγω όρου θα πρέπει καταρχήν να κριθεί αόριστη ή ανεπαρκής καθώς δεν αποσαφηνίζονται τα κριτήρια του αερομεταφορέα. Ακόμα και η αναφορά «όποτε αυτό είναι δυνατόν, δημιουργεί σίγουρα κάποια ανασφάλεια για το αν θα αποδειχθεί συνεπής ο αερομεταφορέας. Ακόμα κι αν όμως θεωρηθεί ως ορισμένος ο εν λόγω όρος, διαταράσσεται η συμβατική ισορροπία. Και αυτό γιατί τίγονται σε υπερβολικό βαθμό τα συμφέροντα του επιβάτη. Ο λόγος είναι πασιφανής. Αν αποδεχτεί τη μη ταυτόχρονη με εκείνον άφιξη των αποσκευών στον προορισμό, επειδή κατά την κρίση του αερομεταφορέα αυτό επιβαλλόταν από διάφορους παράγοντες, τότε αυτή η καθυστερημένη παραλαβή αποτελεί κομμάτι της σύμβασης. Έτσι δεν μπορεί να θεμελιωθεί «καθυστερήση» ώστε να δύναται ο επιβάτης να αναζητήσει αποζημίωση κατά τα προβλεπόμενα στην οικεία νομοθεσία για την ευθύνη του αερομεταφορέα²⁷⁴. Αυτής η μορφής η παραίτηση του επιβάτη από τα δικαιώματά του, καθιστά αναγκαίο τον έλεγχο ενός τέτοιου όρου με βάση την περ. (ιζ) της παρ. 7 του άρθρου 2.

Επισημαίνεται πάντως ότι ακόμα και αν κριθεί καταχρηστικός ο εν λόγω όρος, τα προβλήματα απόδειξης του αιτιώδους συνδέσμου, καθιστούν προβληματικό το σύστημα της Σ.Μ. Επομένως κρίνεται αναγκαία η νομοθετική θέσπιση αντισταθμιστικών παροχών.²⁷⁵

Τέλος, η Συνιστώμενη Πρακτική 1724, στους Όρους 8.1 και 8.2 προβλέπει ανώτατα επιτρεπτά όρια βάρους των μεταφερόμενων αποσκευών, καθώς και οικονομικές επιβαρύνσεις για τυχόν υπέρβαση αυτών. Η πρακτική αυτή, καταρχήν κρίνεται επιτρεπτή, γιατί ρυθμίζει θέματα ασφάλειας, και διαδικαστικής ευελιξίας των πτήσεων, αποθαρρύνοντας τη μεταφορά υπερμεγεθών και υπέρβαρων αποσκευών. Εντούτοις δημιουργούνται σημαντικά προβλήματα από ελλείμματα διαφάνειας. Αυτό παρατηρείται για το λόγο, ότι το ύψος της επιβάρυνσης γνωστοποιείται πολύ αργά, όταν δηλαδή γίνεται

²⁷⁴ Λία Αθανασίου, Επισκ.ΕΔ Α/2002, σελ. 63

²⁷⁵ Λία Αθανασίου, ομοίως

αντιληπτή η επιβάρυνση. Επιπλέον, είναι άγνωστα τα κριτήρια προσδιορισμού της επιβάρυνσης, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται ζητήματα καταχρηστικότητας. Περαιτέρω, η παραπομπή του επιβάτη σε συγκεκριμένα σημεία για να πληροφορηθεί τους όρους για τις χρεώσεις, δεν υποκαθιστά την υποχρέωση για ρητή αναγραφή τους στο εισιτήριο. Ειδάλλως, η μη ευκρινής και σαφής γνωστοποίησή τους στον επιβάτη κατά τη σύναψη της συμβάσεως, τους καθιστά μη ενσωματωμένους στη σύμβαση και συνεπώς ο έλεγχος σταματάει στο στάδιο της ένταξης.²⁷⁶

iii. ΟΡΟΙ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΤΗΘΕΝΤΩΝ

Οποιοσδήποτε όρος που αίρει ή περιορίζει την ευθύνη των προστηθέντων- βοηθών εκπλήρωσης του αερομεταφορέα, είναι άκυροι, καθώς καταρχήν έρχονται σε πλήρη αντίθεση με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, η οποία απαγορεύει κάθε περιορισμό ευθύνης με ρήτρα σε σύμβαση (άρθρο 29). Ειδική ρύθμιση για τις απαλλακτικές ρήτρες ως προς το πταίσμα των προστηθέντων δεν εμπεριέχεται στον Ν. 2251/1994. Μοναδική όμως διέξοδος είναι οι διατάξεις των άρθρων 332 και 334 παρ. ΑΚ, που απαγορεύουν ενσωμάτωση απαλλακτικών ρητρών σε γενικούς όρους συναλλαγών.²⁷⁷

Ειδικότερα στην περίπτωση των προστηθέντων, ο όρος 15.1.2 (β) της ΣΠ 1724, που περιορίζει την ευθύνη του αερομεταφορέα μόνο στις πτήσεις ή τα σκέλη πτήσεων όπου εμφανίζεται ο δικός της κωδικός, είναι αντίθετος προς τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, η οποία στο άρθρο 41, θεσπίζει εις ολόκληρον ευθύνη συμβατικού και πραγματικού αερομεταφορέα για πράξεις παραλείψεις των πρακτόρων και των υπαλλήλων τους. Η ιδιαίτερη σημασία του όρου αυτού, είναι αντιληπτή στις πρακτικές κατακερματισμού κωδικών(code-sharing), όταν και δημιουργείται μια ιδιαίτερη ανασφάλεια στον επιβάτη, ο οποίος απροειδοποίητα καλείται να ταξιδέψει με άλλη εταιρεία από αυτήν με την οποία συνήψε τη σύμβαση και για την οποία είχε συγκεκριμένη εικόνα για τις επιδόσεις ασφαλείας²⁷⁸.

.....

²⁷⁶ βλ. Πανταζή Σουλτάνα, σελ. 253 με παραπομπή στο Πόρισμα του Συνηγόρου του Καταναλωτή της 29-10-2007.

²⁷⁷ Ομοίως, σελ 254

²⁷⁸ Για την εν λόγω πρακτική βλ. Λία Αθανασίου, Επισκ.ΕΔ Α/2002, σελ. 72 επ.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία, έγινε μια εκτενής ανάλυση των θεμάτων προστασίας του επιβάτη ως καταναλωτή. Ο επιβάτης καθίσταται καταναλωτής τόσο ως απλός συμβαλλόμενος σε σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, όσο και κατά την έννοια του καταναλωτή, που κυριαρχεί στις περισσότερες εθνικές νομοθεσίες και στην ενωσιακή έννομη τάξη. Παρά το γεγονός ότι η έννοια του καταναλωτή στον Ν. 2251/1994, μετά την τροποποίηση του από τον πρόσφατο 4512/2018, ερμηνεύεται πλέον στενότερα, κατά σύμπλευση με τον ενωσιακό νομοθέτη, εντούτοις η έννοια του επιβάτη καταναλωτή θα πρέπει να ερμηνεύεται ευρύτερα.

Η ενδυνάμωση των καταναλωτικών δικαιωμάτων του επιβάτη κρίθηκε απολύτως επιβεβλημένη μετά τις νομοθετικές ζυμώσεις στο ενδοκοινοτικό επίπεδο. Η δημιουργία των «ενιαίων ευρωπαϊκών ουρανών», και η ενίσχυση του ανταγωνισμού, καθότι οι αερομεταφορές ξέφυγαν από τα εθνικά σύνορα, έθεσε τους επιβάτες ενώπιον ενός μεγάλου εύρους επιλογών. Έτσι, η Ε.Ε έκρινε παράλληλα αναγκαίο να εκσυγχρονίσει και να δημιουργήσει ένα ενιαίο και συγκροτημένο σύστημα που θα εξασφάλιζε υψηλή ποιότητα και υψηλές προδιαγραφές ασφάλειας των πτήσεων.

Εντούτοις, υφίστανται ακόμα σημαντικές αδυναμίες στην υπάρχουσα νομοθεσία, με κυριότερο παράδειγμα τον Κανονισμό 261/2004. Οι συνεχώς μεταβαλλόμενες τεχνολογικές συνθήκες και οι ολοένα αυξανόμενες απαιτήσεις στους αερολιμένες σε συνδυασμό και με την ιδιόζουσα φύση των αερομεταφορών, είχαν ως αποτέλεσμα αρκετές ασάφειες, αλλά και κενά ως προς συγκεκριμένες περιπτώσεις. Άλλωστε, δεν είναι τυχαίο ότι έχει προταθεί τροποποίηση του Κανονισμού, η οποία υιοθετεί σε τεράστιο ποσοστό τις θέσεις της νομολογίας του ΔΕΕ. Συναφής σε θέματα ποιότητα είναι και ο Κανονισμός 1107/2006 για τα δικαιώματα των επιβατών με αναπηρία, ο οποίος τελεί σε μεγάλη συσχέτιση με τον Κανονισμό 261/2004.

Σε θέματα ασφαλείας αναλύθηκε ο Κανονισμός 2111/2005 που αφορά την πληροφόρηση του επιβάτη για την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα και τον κοινοτικό κατάλογο ακαταλλήλων αερομεταφορέων.

Φυσικά δε θα μπορούσε να ελλείπει και η ανάλυση του ενιαίου –πλέον- συστήματος αστικής ευθύνης του αερομεταφορέα, τόσο στις κοινοτικές και εσωτερικές, όσο και τις διεθνείς αερομεταφορές, δυνάμει της Σύμβασης του Μόντρεαλ και του τροποποιημένου Κανονισμού 2027/1997.

Τέλος αναλύθηκαν ζητήματα προστασίας των επιβατών από καταχρηστικούς ΓΟΜ, σύμφωνα τις διατάξεις για τον έλεγχο των Γ.Ο.Σ.

Το αεροπορικό δίκαιο ως προς τους επιβάτες, μπορεί να κριθεί ως ένα βαθμό ικανοποιητικό ως προς την αποτελεσματικότητά του, καθώς υπήρξε τεράστια παραγωγή νομοθετικού έργου από τα αρμόδια όργανα, τόσο σε διεθνές όσο και ευρωπαϊκό δίκαιο. Αυτό μεταφράζεται σε θέσπιση νέων κανόνων, τροποποίηση των υπαρχόντων κειμένων, προκειμένου να αντιμετωπιστούν νέες και πρωτόγνωρες καταστάσεις, δεδομένων των συνεχώς μεταβαλλόμενων συνθηκών και απαιτήσεων στα αεροδρόμια και στο πτητικό έργο εν γένει.

Παρά το ενδυναμωμένο και αυστηρό σύστημα ευθύνης, τόσο σε θέματα ατυχημάτων όσο και αντιμετώπισης ανώμαλων καταστάσεων, εντούτοις τα δυσάρεστα περιστατικά ατυχημάτων δεν έχουν περιοριστεί στον επιθυμητό βαθμό, πιο συχνά δε παραμένουν τα περιστατικά εντάσεων στα αεροδρόμια λόγω καθυστερήσεων, ματαιώσεων και απώλειας αποσκευών. Συνεπώς είναι φανερό, ότι υφίστανται αδυναμίες, οι οποίες πρέπει να καμφθούν με τροποποίηση των νομοθετικών κειμένων και εμπλουτισμό τους με περισσότερα αντικείμενα που μέχρι σήμερα δεν έχουν ρυθμιστεί. Θα μπορούσαμε να μιλήσουμε και για “επικαιροποίησή” τους, σύμφωνα προς τα διαρκώς μεταβαλλόμενα δεδομένα και τον απρόβλεπτο χαρακτήρα των εναέριων μεταφορών.

Τέλος, πρέπει να γίνει εκ νέου προσέγγιση του βαθμού συμβατικής δικαιοσύνης των Γενικών Όρων Μεταφοράς, ειδικά στα πλαίσια των κειμένων της IATA. Απαιτείται σίγουρα αναθεώρηση των εν λόγω κειμένων, καθώς και καλύτερη επιτήρηση των αερομεταφορέων, στο βαθμό που για ορισμένα ζητήματα, θέτουν ελεύθερα τους δικούς τους κανονισμούς, αφού τα φαινόμενα συμβατικής ανισότητας μεταξύ επιβάτη και αερομεταφορέα δεν είναι λίγα. Σε αρκετές περιπτώσεις ο επιβάτης, τίθεται σε πολύ δυσχερή θέση, ενώ ο αντισυμβαλλόμενος αερομεταφορέας, απολαμβάνει τα οφέλη της διαπραγματευτικής και οικονομικής του υπεροχής.

BIBΛIOΓPAΦIA-APΘPOΓPAΦIA-NOΜOΛOΓIA-ΠHΓEΣ

❖ BIBΛIOΓPAΦIA-APΘPOΓPAΦIA

- ❖ Αθανασίου Λία, « Ο επιβάτης αεροπ. μεταφορών ως καταναλωτής» Επισκ.Ε.Δ., Α/2002, σελ 33 επ.
- ❖ Γαζετάς Κ. « Γενικοί Όροι Συναλλαγών- Δικαστική Προστασία» Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 4^η έκδοση, 2001,
- ❖ Γεωργιάδης Απόστολος “Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου”, Αθήνα- Κομοτηνή, Εκδ. Αντ. Σάκκουλα, 2007
- ❖ Του ιδίου “ Ενοχικό Δίκαιο – Γενικό Μέρος”, Εκδόσεις Σάκκουλα, 1999
- ❖ Γεωργίλας Σ. «Ο Κανονισμός (ΕΚ 261/2004 για τη θέσπιση κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών», ΝοΒ 2006, σελ 43 επ.
- ❖ Δέλλιος Γ. σε Αλέξανδρίδου Ελίζα « Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή» - Κατ’ Άρθρον ερμηνεία, 2^η έκδοση, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2015
- ❖ Δελοúκα- Ιγγλέση Κ., «Δίκαιο του Καταναλωτή- Ενωσιακό και Ελληνικό», Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2014
- ❖ Ζέκος Γ. “Συμβάσεις μεταφοράς ευθύνη μεταφορέων και διαδικτύο” , εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα , 2017
- ❖ Ηλιάδου Αικ. σε Β. Σκουρή, « Ερμηνεία Συνθηκών για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, εκδ. Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 2004, σελ. 667 επ.
- ❖ Καλαβρός Γρηγόριος Ευάγγελος- Γεωργόπουλος “ Δίκαιο Ευρωπαϊκής Ένωσης “ Τόμος Ι, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2010
- ❖ Καλαβρός Γρηγόριος Ευάγγελος- Γεωργόπουλος “ Δίκαιο Ευρωπαϊκής Ένωσης “ Τόμος ΙΙ, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2010
- ❖ Κοτσίρης Λάμπρος “ Δίκαιο Ανταγωνισμού”, 6^η Έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα- Θεσσαλονίκη
- ❖ Κώτσηρας Γ., σε Β. Χριστιανό « Συνθήκη ΕΕ & ΣΛΕΕ- Κατ’ άρθρο ερμηνεία», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2012, σελ 544 επ.
- ❖ Λέτσης Δ.« Δικαιώματα επιβατών αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 261/2004,
- ❖ Πανταζή Σουλτάνα “ Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του επιβάτη στην αεροπορική μεταφορά επιβατών”, διδακτορική διατριβή, εκδ. Αρναούτη, 2016
- ❖ Περάκη/ Λιβαδά σε Αλέξανδρίδου Ελίζα « Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή» - Κατ’ Άρθρον ερμηνεία, 2^η έκδοση, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2015
- ❖ Σταθόπουλος Π. Μιχ. Επιτομή Γενικού Ενοχικού Δικαίου, 2004, Ανατύπωση 2014
- ❖ Στυλιανός Π. Στυλιανός « Προυποθέσεις και όρια ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα κατά τη Διεθνή Συνθήκη του Μόντρεαλ», Επισκ.ΕΔ Γ/2005, σελ 593 επ.
- ❖ Τριάντος Νικ. « Αστικός Κώδικας- Ερμηνεία κατ’ άρθρο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2010
- ❖ Χασάπης Χρ. « Η εξέλιξη της εφαρμογής του Κανονισμού 261/2004», ΕΕμπΔ 2012, σελ 1010
- ❖ Χατζηνικολάου- Αγγελίδου Ράνια σε Αλέξανδρίδου Ελίζα « Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή» - Κατ’ Άρθρον ερμηνεία, 2^η έκδοση, 2015, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη
- ❖ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου Ράνια “ Αεροπορική μεταφορά επιβατών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2010

- ❖ Χατζηπαναγιώτης Μ. «Δικαιώματα επιβατών σχετικά με άρνηση επιβίβασης, καθυστέρηση και ματαίωση πτήσεων: Πρόσφατες νομολογιακές εξελίξεις», ΧριδΔ/2013, σελ. 765

❖ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ- ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

A. Εθνική

- ΑΠ 39/2006 (πηγή: ΤΝΠ Ισοκράτης)
- ΑΠ 1369/2007, (πηγή: ΤΝΠ Ισοκράτης)
- ΑΠ 4526/2015, (πηγή: ΤΝΠ Ισοκράτης)
- ΔΠρΠειρ 2766/2014, (πηγή: Πειραική Νομολογία Τεύχος 2/2015)
- ΕφΑθ 1531/2011, (πηγή: ΤΝΠ Ισοκράτης)
- ΕφΑθ 1159/2012, (πηγή: ΤΝΠ Ισοκράτης)
- ΕφΘεσσ 1199/2009, (πηγή: ΤΝΠ Ισοκράτης)
- ΜΕφΑθ 884/2014, (πηγή: ΔΕΕ 4/2014, σελ 365)
- ΠΠρΑθ 7658/2009, (πηγή: <https://www.nomikosodigos.info/guide/case-law/42-2008-10-08-14-30-54/525-7658-2009-pprath-dikaiomata-epivati-enanti-aerometaforea-gia-kathisterisi-ptisis> και ΤΝΠ Ισοκράτης)

B. Ενωσιακή (Πηγή Curia.europa)

- ΔΕΕ, Υπόθεση C-203/98, Επιτροπή/ Βέλγιο ECLI:EU:C:1999:380
- ΔΕΕ, Υπόθεση C-344/2004 IATA- ELFAA <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:62004CJ0344&from=EN>
- ΔΕΕ Υπόθεση C-549/07, Wallentin- Hermann, ECLI: EU:C:2008:771
- ΔΕΚ συνεκδ. Υποθέσεις C-402/07 & C-432/2007 Sturgeon ECLI:EU:C:2009:716
- ΔΕΕ Υπόθεση C-204/08, Rehder, ECLI:EU:C:439
- ΔΕΕ,Υπόθεση C-63/2009 Axel Walz κατά Clickair SA, [http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=74741&doclang=EL]
- ΔΕΕ ,Υπόθεση C-83/10 Sousa Rodriguez κ.α, ECLI:EU:C:2011:652
- ΔΕΕ, Υπόθεση C-294/10 Eglitis και Ratnieks, ECLI:EU:C:2011:303
- ΔΕΕ,Υπόθεση McDonagh κατά Ryanair C-12/11 ECLI:EU:C:2013:43
- ΔΕΕ, Υπόθεση C-22/11, Finair,R ECLI:EU:C:2012:604
- ΔΕΕ Υπόθεση C-139/11 More κατά KLM, ECLI:EU:C:2012:741
- ΔΕΕ Υπόθεση C-410/11, Espada Sanchez [ECLI:EU:C:2012:747]
- ΔΕΕ Υπόθεση C-257/14, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618
- ΔΕΕ συνεκδικασθείσες Υποθέσεις C-145/15 και C-146/15, Ruijsenaars κ.α, ECLI:EU:C:2016:187
- ΔΕΕ, Υπόθεση C-315/15 Marcela Pešková και Jiri Pešká κατά Travel Service a.s

- ΔΕΕ, Υπόθεση C-302/16 Bas Jacob Adriaan Krijgsman κατά Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV , ECLI:EU:C:2017:359
- ΔΕΕ Διάταξη της 05-10-2016 στην Υπόθεση C-32/2016 Ute Wunderlich κατά Bulgarian Air Charter Limited, ECLI:EU:C:2016:753
- ΔΕΕ Υπόθεση C-258/2016, Finnair Oyj κατά Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia, ECLI:EU:C:2018:252
- ΔΕΕ, Συνεκδικασθείσες C-274/2016, C-447/2016 και C-448/2016 (πηγή www.lawspot.gr)
- ΔΕΕ, Υπόθεση C-559/2016, Birgit Bossen κατά Brussels Airlines S.A, ECLI:EU:C:2017:644 (πηγή: curia.europa και lawspot.gr)
- ΔΕΕ Υπόθεση C-537/17, Claudia Wegene Κατά Royal Air Maroc SA, ECLI:EU:C:2018:361 (βλ. και ηλ. διευθ. http://www.legalnews24.gr/2018/06/blog-post_6.html)
- ΔΕΕ, Υπόθεση C-532/17, Wirth and Others, ECLI:EU:C:2018:527

❖ ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52016XC0615%2801%29>
Ανακοίνωση της Επιτροπής — Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης, και με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [C/2016/3502,EE C 214 της 15.6.2016, σ. 5 έως 21]
- <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0168:FIN:EN:PDF>
[COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL pursuant to Article 17 of Regulation (EC) No 261/2004 on the operation and the results of this Regulation establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights {SEC(2007) 426}
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52013PC0130>
[Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ περί τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης, καθώς και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 για την ευθύνη του αερομεταφορέα όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους , COM/2013/0130 final - 2013/0072 (COD) *]
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32001D0539>

[ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 5ης Απριλίου 2001 για την σύναψη από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα της σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (Σύμβαση του Μόντρεαλ)]

- <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000DC0365&from=EL>
Ανακοίνωση Επιτροπής για την Προστασία των Επιβατών αεροπορικών μεταφορών στην Ε.Ε, σελ 7, αρ. 6 [COM (2000) 365 FINAL
- <http://www.synigoroskatanaloti.gr/docs/reports/2007-10>
29-10-2007 Σύσταση Συνηγόρου Καταναλωτή
- https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/prm/2012-06-11-swd-2012-171_en.pdf
SWD(2012) 171 final ,COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT ,Interpretative Guidelines on the application of Regulation (EC) N° 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air,
- <http://www.ert.gr/ert3/featured-ert3/anastatosi-apo-akyrosis-ptiseon-sto-aerodromio-makedonia/>

❖ ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΝΟΜΟΙ

- Νόμος 2251/1994 για την Προστασία του Καταναλωτή σε συνδυασμό με τον Ν. 4512/2018 [με έναρξη ισχύος 18-03-2018 [ΦΕΚ Α5/17-01-2018]
- Νόμος 1815/1988, «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου ». (ΦΕΚ Α 250 11/11.11.1988)

ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

- Κανονισμός 2027/1997 όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος [L 140 / 30/05/2002]
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91, [EE L 46 της 17.2.2004]
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 14ης Δεκεμβρίου 2005 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/Ε [EE L 344 της 27-12-2005]

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουλίου 2006 , σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς [ΕΕ L 204 της 26.7.2006]
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 44/2001 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 2000 για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ L 12 της 16.1.2001)
- Οδηγία 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 5ης Απριλίου 1993 σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές [ΕΕ L 95/29 της 21-04-1993]
- Οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 1990 για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις [ΕΕ L 158 της 23.6.1990]
- Οδηγία (ΕΕ) 2015/2302 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τα οργανωμένα ταξίδια και τους συνδεδεμένους ταξιδιωτικούς διακανονισμούς, η οποία τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 και την οδηγία 2011/83/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και καταργεί την οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου [ΕΕ L 326 της 11.12.2015]
- Σύμβαση του Μόντρεαλ, για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (όπως αυτή δημοσιεύτηκε ως Συνθήκη που δεσμεύει την Ε.Ε, στην Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε [L 194/39 της 18-07-2001]