

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

UNIVERSITY OF PIRAEUS

MBA Tourism Management

Διπλωματική εργασία

Θέμα: «Δικαιοδοσία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου και
Εθνικών Δικαστηρίων στα δικαιώματα του καταναλωτή
εναέριας κυκλοφορίας».

Φοιτήτρια: Χαραλαμπία Νικολάου-Ζήκα

Καθηγήτρια: Αριστέα Σινανιώτη

Αθήνα, 2020

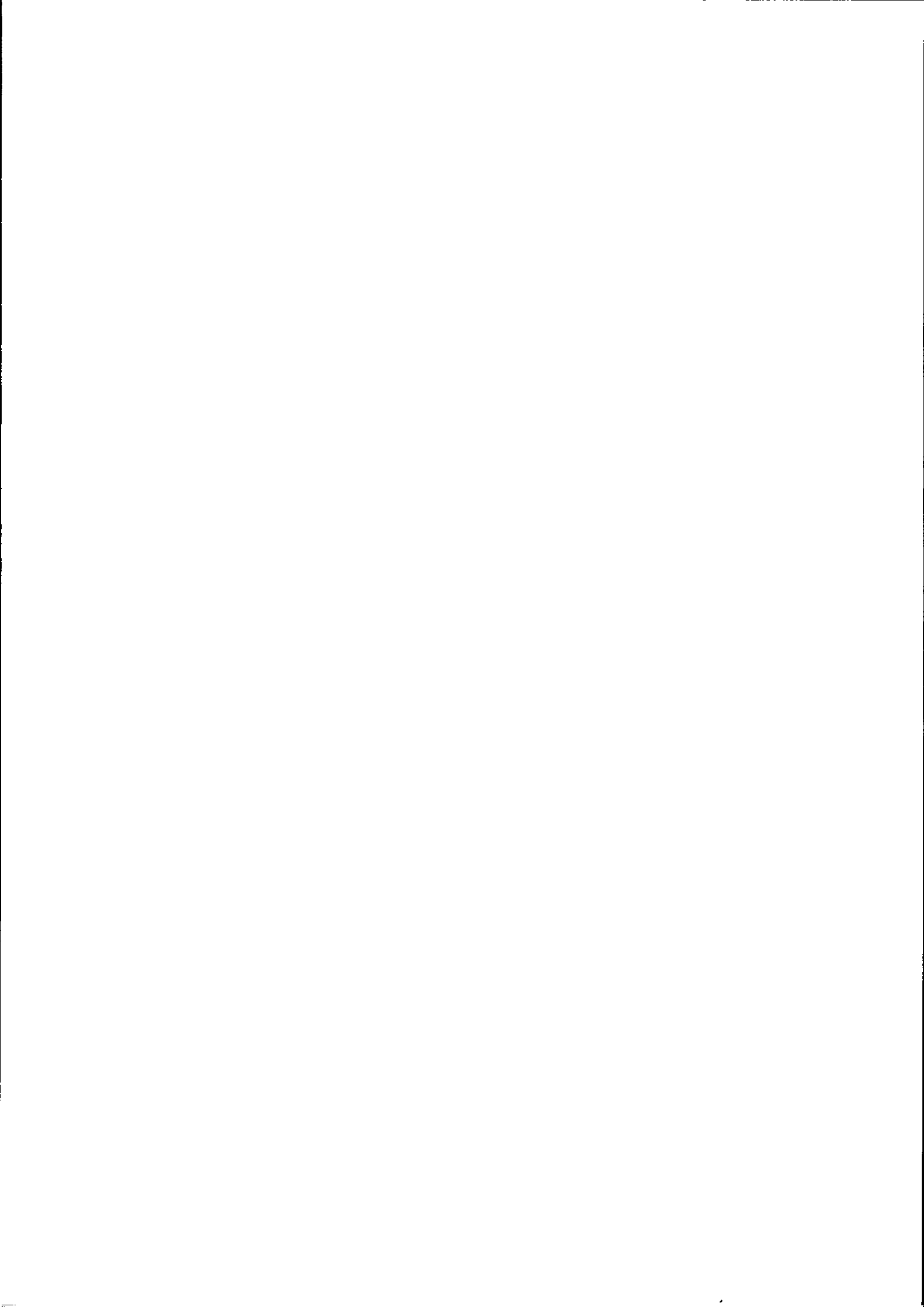
Περίληψη

Στην παρούσα Διπλωματική μελετήθηκε η δικαιοδοσία του ευρωπαϊκού και των εθνικών δικαστηρίων στα δικαιώματα του καταναλωτή εναέριας κυκλοφορίας. Η Διπλωματική ανέδειξε τον ρόλο του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας. Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου να ερμηνεύει τον δίκαιο και να μεριμνά για την ομοιόμορφη εφαρμογή του σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ. Επίσης, το Δικαστήριο της ΕΕ έχει ως ρόλο την διευθέτηση των νομικών διαφορών που προκύπτουν μεταξύ των εθνικών κυβερνήσεων των κρατών-μελών και των οργάνων της ΕΕ. Επίσης, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έχει το δικαίωμα να υποβάλλει κυρώσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την παραβίαση των δικαιωμάτων των επιβατών.

Η Διπλωματική επίσης ανέδειξε το ρόλο των εθνικών δικαστηρίων στην προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας. Η Διπλωματική ανέδειξε ότι τα εθνικά δικαστήρια των κρατών μελών έχουν την δικαιοδοσία όχι μόνο να εκδικάζουν υποθέσεις αλλά και να προβαίνουν σε "δικαστικό διάλογο" με το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Πολλές φορές υπάρχουν συγκρούσεις μεταξύ του ευρωπαϊκού και των εθνικών δικαστηρίων. Επιπλέον, η Διπλωματική ανέδειξε και την δύναμη των εθνικών δικαστηρίων εφόσον εάν οι αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου είναι ενάντια σε ένα ισχύον εθνικό νόμο ή πρακτική είναι στη δικαιοδοσία των ευρωπαϊκών δικαστηρίων των κρατών μελών να επιλέξουν να τηρήσουν ή όχι τις αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου.

Πέραν του ρόλου του Ευρωπαϊκού και των εθνικών δικαστηρίων στην προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας, στην Διπλωματική εντοπίστηκε ότι υπάρχει εναρμόνιση του ευρωπαϊκού και του ελληνικού δικαίου για την προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας εφόσον οι περισσότερες ευρωπαϊκές οδηγίες έχουν ενσωματωθεί στο ελληνικό εθνικό πλαίσιο με αντίστοιχους νόμους.

Λέξεις κλειδιά: εναέρια κυκλοφορία, δίκαιο επιβατών, Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, εθνικά δικαστήρια.



Abstract

This Dissertation studies the jurisdiction of European and national courts over the rights of the consumer of air traffic. The Dissertation has highlighted the role of the European Court of Justice in protecting the rights of consumers of air traffic. The role of the European Court of Justice is to interpret the law and to ensure its uniform application in all EU Member States. The EU Court of Justice also resolve the legal disputes arising between the national governments of the Member States and The European Court of Justice. In addition, it has the right to penalize airlines for violating passenger rights.

The Dissertation also highlighted the role of national courts in protecting the rights of consumers of air traffic. The Dissertation has shown that the national courts of the Member States have jurisdiction not only to examine cases but also to engage in "judicial dialogue" with the European Court of Justice. There are often conflicts between European and national courts. The Dissertation has also highlighted the power of national courts to choose whether to uphold the judgments of the European Court of Justice.

Finally, the Dissertation identified that there is harmonization of European and Greek law to protect consumers' rights of air traffic since most European directives have been incorporated into Greek law.

Keywords: air traffic, passenger law, European Court of Justice, national courts.

Πίνακας περιεχομένων

Περίληψη	2
Abstract	3
Εισαγωγή	6
Κεφάλαιο πρώτο	9
1.1 Η ανάγκη προστασίας των δικαιωμάτων των καταναλωτών και η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών	9
1.2 Τα δικαιώματα των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη	13
1.2.1 Δικαστική προστασία των επιβατών	17
1.3 Ο επιβάτης ως αποδέκτης των Γενικών Όρων Μεταφοράς	18
Κεφάλαιο δεύτερο	21
2.1 Κανονισμός 2111/2005	21
2.2 Κανονισμός 1107/2006- Δικαιώματα Επιβατών με αναπηρία ή μειωμένη κίνητικότητα	22
2.3 Ευθύνη αερομεταφορέα κατά το εναρμονισμένο καθεστώς της Συνθήκης του Μόντρεαλ και του Κανονισμού 2027/1997 (όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό 889/2002”	23
Κεφάλαιο τρίτο	24
3.1 Γενικά για το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο	24
3.1.1 Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην προστασία των Δικαιωμάτων του Καταναλωτή της Εναέριας Κυκλοφορίας	28
3.1.2 Εθνικό δίκαιο και ευρωπαϊκό δίκαιο: ο ρόλος της ερμηνείας του δικαίου	35
3.1.3 Γενικές αρχές των νόμων της ΕΕ που εφαρμόζονται από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο	40
3.2 Ο ρόλος των εθνικών δικαστηρίων στην προστασία των δικαιωμάτων του Καταναλωτή της Εναέριας Κυκλοφορίας	44
3.3 Εναρμόνιση Ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας και ελληνικού δικαίου για την προστασία των δικαιωμάτων του Καταναλωτή της Εναέριας Κυκλοφορίας	46
3.4 Παραδείγματα παραβιάσεων δικαιωμάτων επιβατών αεροπορικών εταιρειών	49
3.4.1 Υπόθεση 1 (Μάρτιος 2005)	49
3.4.2 Υπόθεση 2 (Μάιος 2006) (καθυστέρηση πτήσης)	49
3.4.3 Υπόθεση 3 (Ιούλιος 2007 2008)	51
3.4.4 Υπόθεση 4 (Ιούνιος 2005)	52
3.4.5 Υπόθεση C-294/10 Eglītis και Ratnieks (Ιούλιος 2006)	53
3.4.6 Υπόθεση C-22/11 Finnair (Ιούλιος 2006)	54

Βιβλιογραφία	63
A. Ξενόγλωσση.....	63
B. Ελληνική	65
Γ. Ελληνική και Ευρωπαϊκή νομοθεσία	66
Δ. Ιστοσελίδες.....	67

Εισαγωγή

Το κοινοτικό δίκαιο των μεταφορών προβλέπει μια σειρά κανονισμών που παρέχουν δικαιώματα στους επιβάτες για σχεδόν κάθε τρόπο μεταφοράς. Οι εν λόγω κανονισμοί δίνουν στο δίκαιο των επιβατών των αερομεταφορών ίδια δικαιώματα που έχει και ο καταναλωτής. Τα δικαιώματα των επιβατών έχουν εξέχουσα θέση στο δίκαιο των ευρωπαϊκών κοινοτικών μεταφορών. Από τα τέλη της δεκαετίας του '80, στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, έχει θεσπιστεί η νομοθεσία της ΕΕ για την προστασία των χρηστών των υπηρεσιών των αερομεταφορέων μεταφορών¹.

Το καθεστώς των δικαιωμάτων των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών στην ΕΕ είναι ένα από τα πιο ολοκληρωμένα στον κόσμο και παρέχει απευθείας δικαιώματα σε ιδιώτες τα οποία μπορούν να εκτελεστούν ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων. Παρόλα αυτά, οι επιβάτες των αεροπορικών εταιρειών εξακολουθούν να αγωνίζονται συνεχώς για την διεκδίκηση των δικαιωμάτων και για την είσπραξη ατομικών αποζημιώσεων. Η πλειονότητα των καταγγελιών, που υποβάλλονται στις εθνικές και στους φορείς εναλλακτικής επίλυσης διαφορών αφορούν στο δικαίωμα αποζημίωσης σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης, ακύρωσης ή άρνησης επιβίβασης².

Τα εθνικά συστήματα επιβολής της νομοθεσίας βελτιώνονται, αλλά τα συστήματα επιβολής κυρώσεων σε πολλά κράτη-μέλη είναι πολύ αδύναμα για να παροτρύνουν τις αεροπορικές εταιρείες να συμμορφωθούν με τον κανονισμό 261/2004. Οι κυρώσεις δεν επιβάλλονται με συστηματικό τρόπο και συχνά εφαρμόζονται ως εξαίρεση και όχι ως κανόνας. Η μεγάλη ποικιλομορφία των εθνικών συστημάτων επιβολής των νόμων σε ολόκληρη την ΕΕ υπονομεύει την ενιαία αγορά αερομεταφορών και αποτελεί έναν ακόμη παράγοντα που συμβάλλει στη μη συμμόρφωση των αερομεταφορέων. Σε αυτό το πλαίσιο, τα εθνικά κοινοβούλια έχουν σημαντικό περιθώριο να διαμορφώσουν τα νομικά πλαίσια των εθνικών

¹ Burghouwt, G. and R. Redondi (2013). Connectivity in air transport networks: an assessment of models and applications. *Journal of Transport Economics and Policy* 47(1), 35-53.

² European Parliament (2018). Empowering Parliaments and enforcing citizens' rights in the implementation and application of Union law Case analysis: the transposition and implementation of Regulation 261/2004 on air passenger rights.

καθεστώτων επιβολής κυρώσεων, ώστε να διασφαλίσουν συμμόρφωση των αεροπορικών εταιρειών³.

Η γνώση και η πληροφόρηση των επιβατών απέναντι στα δικαιώματά τους μπορεί να βελτιώνεται, αλλά παραμένει χαμηλή και πολλές φορές δεν είναι απόλυτα ακριβής. Οι επιβάτες χρειάζονται καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο επίλυσης των διαφορών που προκύπτουν με τους αερομεταφορείς. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη-μέλη έχουν καταβάλει μέχρι στιγμής σημαντικές προσπάθειες για τη βελτίωση της επιβολής προστίμων σε εθνικό επίπεδο και για την τόνωση της συμμόρφωσης των αεροπορικών εταιρειών. Η εμφάνιση εναλλακτικής επίλυσης διαφορών (ADR) για την επίλυση διαφορών μεταξύ επιβατών και αεροπορικών εταιρειών μέχρι στιγμής έχει αποδειχτεί επιτυχής. Ωστόσο, μια πρόσφατη αξιολόγηση των δικαιωμάτων των επιβατών των αεροπορικών εταιρειών, που δημοσιεύθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2018 καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το σύστημα, που προστατεύει τα δικαιώματα των επιβατών της ΕΕ είναι «καλά ανεπτυγμένο», αλλά χρειάζονται και άλλες βελτιώσεις και προσπάθειες ώστε οι επιβάτες να επωφεληθούν από αυτό⁴.

Λαμβάνοντας υπόψη το παραπάνω θεωρητικό υπόβαθρο, στην παρούσα Διπλωματική μελετάται η δικαιοδοσία του ευρωπαϊκού και των εθνικών δικαστηρίων στα δικαιώματα του καταναλωτή εναέριας κυκλοφορίας. Οι ερευνητικοί στόχοι της Διπλωματικής είναι οι εξής:

1. Διερεύνηση του ρόλου του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας.
2. Διερεύνηση του ρόλου των εθνικών δικαστηρίων στην προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας.
3. Εντοπισμός σημείων σύγκλισης και απόκλισης της ευρωπαϊκής και των εθνικών νομοθεσιών για την προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας.

Η Διπλωματική αποτελείται από τρία κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο αναλύεται ο ρόλος της προστασίας των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας. Σε αυτό το πλαίσιο, μελετάται ο επιβάτης ως αποδέκτης των Γενικών

³ European Parliament (2018). Empowering Parliaments and enforcing citizens' rights in the implementation and application of Union law Case analysis: the transposition and implementation of Regulation 261/2004 on air passenger rights.

⁴ European Parliament (2018). Empowering Parliaments and enforcing citizens' rights in the implementation and application of Union law Case analysis: the transposition and implementation of Regulation 261/2004 on air passenger rights.

Όρων Μεταφοράς. Στο ίδιο κεφάλαιο γίνεται μια σύντομη ιστορική αναδρομή στη νομοθεσία της ΕΕ για την προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας προκειμένου να γίνει κατανοητή η εξέλιξη της όλης κατάστασης.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύονται βασικοί Κανονισμοί της ΕΕ για την προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας. Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύεται γενικά ο ρόλος και η θέση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην ΕΕ. Στην συνέχεια, αναλύεται ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στη προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας. Επίσης, στο ίδιο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις γενικές αρχές της ΕΕ που εφαρμόζει το ΕΕ για την ερμηνεία του δικαίου. Στο ίδιο κεφάλαιο αναλύεται ο ρόλος των εθνικών δικαστηρίων στην προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας. Το κεφάλαιο ολοκληρώνεται με την μελέτη της εναρμόνισης της ευρωπαϊκής και της εθνικής νομοθεσίας για την προστασία δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας και με κάποια παραδείγματα παραβιάσεων δικαιωμάτων επιβατών από τον ευρωπαϊκό χώρο.

Η Διπλωματική ολοκληρώνεται με την παράθεση των βασικών συμπερασμάτων με κάποιες προτάσεις.

Κεφάλαιο πρώτο

1.1 Η ανάγκη προστασίας των δικαιωμάτων των καταναλωτών και η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών

Οι μεταφορές συνιστούν έναν σημαντικό τομέα της οικονομίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για αυτό η Ένωση έχει προβεί σε σημαντικές νομοθετικές δράσεις για την ρύθμιση των θεμάτων που σχετίζονται με τις εναέρια μεταφορές ήδη από τα πρώτα χρόνια της ίδρυσης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Η απελευθέρωση των εναέριων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ξεκίνησε σταδιακά και αναπτύχθηκε προοδευτικά από το 1993. Τότε δημιουργήθηκε η ανοικτή εσωτερική αγορά. Ως αποτέλεσμα, εν έτη 1993 η Ευρωπαϊκή Ένωση κατήργησε τους εθνικούς φραγμούς που παρεμπόδιζαν την ελεύθερη λειτουργία της ανοικτής αγοράς⁵.

Με την κατάργηση των εθνικών φραγμών στις εναέρια μεταφορές ξεκίνησε μια νέα περίοδος για τις εναέρια μεταφορές της ΕΕ που χαρακτηρίστηκε από αύξηση του αριθμού των εναέριων δρομολογίων, από την κατάρρευση της μονοπωλιακής λειτουργίας των αεροπορικών εταιρειών, από την ίδρυση νέων αεροπορικών γραμμών και από την μείωση των τιμών των ναύλων των εισιτηρίων⁶.

Όλα τα παραπάνω οδήγησαν στην ανάγκη για την διαμόρφωση μιας κοινής πολιτικής των εναέριων μεταφορών που είχε σαν κύριο στόχο την δημιουργία ενός περιβάλλοντος θεμιτού ανταγωνισμού που θα λειτουργεί σε μια ανοικτή αγορά χωρίς σύνορα.

Η κοινοτική δράση της ΕΕ για τις εναέρια μεταφορές αποτυπώνεται τόσο στην Συνθήκη ΕΚΧΑ όσο και στην Συνθήκη της Ρώμης. Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί η διάταξη του άρθρου 75 παρ. 1 της Συνθήκης της ΕΟΚ σύμφωνα με το οποίο επιβλήθηκε στα κράτη-μέλη η υιοθέτηση μιας κοινής πολιτικής στον τομέα των εναέριων μεταφορών. Σε αυτό το πλαίσιο η Κοινότητα επέβαλε μια σειρά από

⁵ Burghouwt, G. and R. Redondi (2013). Connectivity in air transport networks: an assessment of models and applications. *Journal of Transport Economics and Policy* 47(1), 35-53.

⁶ Dobruszkes, F. (2009). Does liberalisation of air transport imply increasing competition? Lessons from the European case. *Transport Policy* 29-39.

νομοθετικές ρυθμίσεις με λαμβάνοντας υπόψη τις εξής προϋποθέσεις: α) την ενίσχυση του ελεύθερου ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών μεταφορών, β) το γεγονός ότι η Ευρώπη στόχευε να αναδείξει τις εναέριας μεταφορές σε βασικό πυλώνα της οικονομίας της γ) την προώθηση μιας ενιαίας αγοράς αερομεταφορών και δ) την δημιουργία υψηλών προδιαγραφών ασφάλειας και προστασίας των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας. Οι νέες νομοθετικές ρυθμίσεις της ΕΕ όπως ήταν φυσικό δημιούργησαν νέα δεδομένα στο εσωτερικό της Κοινότητας και άλλαξαν τα δεδομένα λειτουργίας των αεροπορικών εταιρειών⁷.

Οι Kerns, Paukova & Schlapbach υποστηρίζουν ότι τα δεδομένα των αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ πέρασαν από διάφορα στάδια και μεταμορφώθηκαν περνώντας από το καθεστώς του κρατικού παρεμβατισμού, όπου ρυθμιζόταν από διμερές διάκρατικές συμφωνίες, σε ένα καθεστώς πλήρους απελευθέρωσης. Το καθεστώς της πλήρους απελευθέρωσης σήμαινε ότι οι αεροπορικές εταιρίες αποκτούν την δυνατότητα να εκμεταλλεύονται ελεύθερα τις εσωτερικές πτήσεις και να μπορούν να διαχειρίζονται τις τιμές των εισιτηρίων αλλά και τα κόστη των αεροπορικών μεταφορών.

Ο κανονισμός του 1992 καθιέρωσε τις θεμελιώδεις κοινοτικές αρχές στον εναέριο αεροπορικό χώρο της Ευρώπης. Ο κανονισμός 2407/1992 δημιούργησε τις ενιαίες προϋποθέσεις ώστε όλα τα κράτη-μέλη να μπορούν να εκμεταλλεύονται τις αερομεταφορές της Ένωσης. Με αυτό τον κανονισμό όλα τα κράτη-μέλη απέκτησαν άδειες εκμετάλλευσης. Ο κανονισμός 2409/1992 θεσμοθέτησε την ελεύθερη διαμόρφωση των τιμών των αεροπορικών ναύλων λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες και τις δυνάμεις της ελεύθερης αγοράς. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αποδέσμευση των τιμών από τις πρακτικές διατίμησης και έγκρισης των εθνικών αρχών των κρατών-μελών⁸.

Από το 1992 και έπειτα δημιουργήθηκαν και άλλες νομοθετικές ρυθμίσεις για τις αεροπορικές μεταφορές της ΕΕ με στόχο την πλήρη απελευθέρωσή τους με σκοπό να διευκολυνθεί η είσοδος νέων ανταγωνιστών. Ο Κανονισμός 95/1993 θεσμοθέτησε

⁷ Graham, B. (1998). Liberalisation, regional economic development and the geography for air transport in the European Union. *Journal of Transport Geography* 6(2), 87-104.

⁸ Kerns, C., D. Paukova and F. Schlapbach (2009). The battle for the European leisure traveler. Can the charter airline business model survive?

μια σειρά από κανόνες για όλα τα κράτη-μέλη της ΕΕ και ο Κανονισμός 323/1999 έδωσε ώθηση στην βελτίωση των ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης θέσεων των επιβατών. Τέλος με την Οδηγία 1996/67, η ΕΕ εισήγαγε νέες ρυθμίσεις για την απελευθέρωση των υπηρεσιών εδάφους συμβάλλοντας στην ενίσχυση της αυτοεξυπηρέτησης των αερομεταφορέων. Αυτή η Οδηγία είχε επιπλέον σαν στόχο των εκσυγχρονισμών των υποδομών των αεροδρομίων και την μείωση των κοστών που συνδέονται με τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών⁹.

Εν μέσω οικονομικής ύφεσης οι αεροπορικές εταιρίες ακολουθούν ανταγωνιστικές στρατηγικές για την αντιμετώπιση των οικονομικών προβλημάτων που έχουν προκύψει. Σε αυτό το πλαίσιο οι αεροπορικές εταιρείες στο πλαίσιο προγραμμάτων αναδιάρθρωσης συνάπτουν στρατηγικές συμμαχίες που έχουν σαν στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους και την αύξηση της πελατείας τους. Οι συμμαχίες των αεροπορικών μεταφορών συνάπτονται στην βάση μορφών συνεργασίας και συμφωνίας για τον καταμερισμό των κωδικών, για κοινές προσφορές προγραμμάτων, για συντονισμό δρομολογίων, για προσφορές και εκπτώσεις σε τακτικούς επιβάτες και για την διευκόλυνση των ανταποκρίσεων μεταξύ των μερών της συμμαχίας¹⁰.

Οι στρατηγικές συμμαχίες των αεροπορικών μεταφορών οδήγησαν στην ανάγκη δημιουργίας μέτρων με σκοπό την προστασία των καταναλωτικών συμφερόντων των καταναλωτών. Η δυσαρέσκεια των καταναλωτών έχει εκφραστεί κατά καιρούς με μεγάλο αριθμό καταγγελιών στις ενώσεις καταναλωτών που αφορούν τόσο στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών όσο και στην ανεπαρκή ενημέρωση των καταναλωτών για τα δικαιώματά τους¹¹.

Η δυσαρέσκεια των καταναλωτών και ο αυξημένος όγκος των παραπόνων και των

⁹ Morrell, P. (1998). Air transport liberalisation in Europe: the progress so far. *Journal of Air Transportation World-wide* 3(1), 42-61.

¹⁰ Dobruzskes, F. (2013). The geography of European low-cost airline networks: a contemporary analysis. *Journal of Transport Geography*, 75-88.

¹¹ Dobruzskes, F. (2013). The geography of European low-cost airline networks: a contemporary analysis. *Journal of Transport Geography*, 75-88.

καταγγελιών οδήγησαν την ΕΕ να εστιάσει σε ζητήματα προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών προστατεύοντας και παράλληλα ενισχύοντας τα δικαιώματά τους σε περιπτώσεις: άρνησης επιβίβασης, ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης. Επίσης, η ΕΕ εστίασε σε ομοιόμορφους όρους λειτουργίας των κοινοτικών αερομεταφορών και στην ενίσχυση της αεροπορικής ασφάλισης και ενημέρωσης των επιβατών με σκοπό την αύξηση της αξιοπιστίας των αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ¹².

Όπως έγινε κατανοητό από την παραπάνω βιβλιογραφική επισκόπηση το νέο τοπίο των αεροπορικών μεταφορών άσκησε σημαντικές επιδράσεις στους επιβάτες και οδήγησε την ΕΕ στην μεταμόρφωση των νομοθετικών της παρεμβάσεων και του νομοθετικού της καθεστώτος με αιώτερο σκοπό την δημιουργία ενός δίκαιου και ανταγωνιστικού περιβάλλοντος ευρωπαϊκών εναέριων μεταφορών.

¹² Eurocontrol (2013). Challenges for growth. Task 6: the effect of air traffic network congestion in 2035.

1.2 Τα δικαιώματα των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη

Ο Κανονισμός 261/2004 τέθηκε σε ισχύ το Φεβρουάριο του 2005 και κατήργησε τον Κανονισμό 295/1991. Ο εν λόγω Κανονισμός θέσπισε τους κανόνες της ΕΕ πάνω σε θέματα αποζημιώσεων και αντισταθμιστικών παροχών για την προστασία των επιβατών των αερομεταφορικών εταιρειών.

Ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 ορίζει ρητά τα δικαιώματα των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας της ΕΕ. Στο άρθρο 1 θεσπίζονται τα δικαιώματα των καταναλωτών κατά τις εξής περιπτώσεις:

- α) άρνησης επιβίβασης παρά τη θέλησή τους·
- β) ματαίωσης της πτήσης τους·
- γ) καθυστέρησης της πτήσης τους.

Στο άρθρο 2 αναφέρεται ρητά ότι ο κανονισμός «εφαρμόζεται σε κάθε πραγματικό αερομεταφορέα που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς σε επιβάτες καλυπτόμενους από τις παραγράφους 1 και 2. Όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας που δεν έχει σύμβαση με τον επιβάτη εκπληρώνει υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος κανονισμού, λογίζεται ότι το πράττει για λογαριασμό του προσώπου με το οποίο έχει σύμβαση ο συγκεκριμένος επιβάτης» (ΕΚ) αριθ. 261/2004).

Σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης ισχύουν τα εξής:

2. Η αεροπορική εταιρεία έχει την υποχρέωση να βρει εθελοντές που είναι διατεθειμένοι να παραιτηθούν από τις πτήσεις τους με αντάλλαγμα κάποιο όφελος που συμφωνείται μεταξύ της αεροπορικής και των επιβατών-εθελοντών (ΕΚ) αριθ. 261/2004).
2. Αν ο αριθμός των εθελοντών δεν είναι αρκετός «ο αερομεταφορέας μπορεί τότε να αρνηθεί σε επιβάτες την επιβίβαση παρά τη θέλησή τους» (ΕΚ) αριθ. 261/2004).
3. «Εάν υπάρξει άρνηση επιβίβασης επιβατών παρά τη θέλησή τους, ο πραγματικός

αερομεταφορέας τούς αποζημιώνει αμέσως σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 και τους παρέχει βοήθεια σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 8 και 9» (ΕΚ) αριθ. 261/2004).

Σύμφωνα με το άρθρο 5 σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης ορίζονται τα εξής: Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται: «βοήθεια και αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7» (ΕΚ) αριθ. 261/2004).

Επίσης, ορίζεται ότι : «όταν γνωστοποιείται στους επιβάτες η ματαίωση, τους δίνονται εξηγήσεις σχετικά με δυνατή εναλλακτική μεταφορά» (ΕΚ) αριθ. 261/2004).

Στο άρθρο 6 ορίζεται ότι σε περίπτωση καθυστέρησης της πτήσης ισχύουν τα εξής: «ο αερομεταφορέας εκτιμά εύλογα ότι μια πτήση θα έχει καθυστέρηση σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησής της και ότι θα πρέπει να παρέχει βοήθεια στους επιβάτες» (ΕΚ) αριθ. 261/2004).

Για τις αποζημιώσεις το άρθρο 7 ορίζει τα εξής:

Ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους:

α) «250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1500 χιλιομέτρων, β) 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1500 και 3500 χιλιομέτρων, γ) 600 ευρώ για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β)».

Για το δικαίωμα επιστροφής χρημάτων το άρθρο 8 ορίζει τα εξής: «ο επιβάτης μπορεί να επιλέξει την εντός επτά ημερών επιστροφή 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 εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό ταξιδιωτικό του σχέδιο» (ΕΚ) αριθ. 261/2004).

Για το δικαίωμα φροντίδας των επιβατών το άρθρο 9 ορίζει τα εξής: «προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες: α) γεύματα και αναψυκτικά ανάλογα του χρόνου αναμονής τους, β) διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο όταν αποβαίνει αναγκαία η παραμονή τους, γ) μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος (ξενοδοχείου ή άλλου)». Επιπλέον, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες δύο τηλεφωνήματα, τέλεξ ή φαξ ή μηνύματα

ηλεκτρονικού ταχυδρομείου» (ΕΚ) αριθ. 261/2004).

Για την αλλαγή θέσης το άρθρο 10 ορίζει τα εξής: «Εάν πραγματικός αερομεταφορέας τοποθετήσει επιβάτη σε θέση ανώτερη από εκείνη για την οποία αγοράσθηκε το εισιτήριο, δεν μπορεί να απαιτήσει επιπλέον πληρωμή. Εάν πραγματικός αερομεταφορέας τοποθετήσει επιβάτη σε θέση κατώτερη από εκείνη για την οποία αγοράσθηκε το εισιτήριο, επιστρέφει εντός επτά ημερών: α) το 30 % της τιμής του εισιτηρίου για όλες τις πτήσεις έως 1500 χιλιομέτρων, ή β) το 50 % της τιμής του εισιτηρίου ή γ) το 75 % της τιμής του εισιτηρίου» (ΕΚ) αριθ. 261/2004).

Για την επιβίβαση προσώπων μειωμένης κινητικότητας το άρθρο 11 ορίζει τα εξής: «οι αερομεταφορείς αποδίδουν προτεραιότητα μεταφοράς στα πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας και στους τυχόν συνοδούς και σκύλους-οδηγούς των, καθώς και στα ασυνόδευτα παιδιά» (ΕΚ) αριθ. 261/2004).

Το άρθρο 14 ορίζει την υποχρέωση ενημέρωσης των επιβατών για τα δικαιώματά τους.

Το άρθρο 16 ορίζει τα εξής για τις παραβάσεις: «1. κάθε κράτος μέλος ορίζει το φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφος του και για τις πτήσεις από τρίτες χώρες προς αερολιμένες σε αυτό το έδαφος. Όπου αρμόζει, ο φορέας αυτός λαμβάνει τα μέτρα που είναι αναγκαία για να καταστούν σεβαστά τα δικαιώματα των επιβατών και 2. με την επιφύλαξη του άρθρου 12, κάθε επιβάτης μπορεί να υποβάλλει καταγγελία σε οιοδήποτε φορέα και 3, οι κυρώσεις που προβλέπουν τα κράτη μέλη για τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές» (ΕΚ) αριθ. 261/2004).

Η εφαρμογή του κανονισμού 261/2004 ασκείται αποκεντρωτικά στα κράτη-μέλη. Ο κανονισμός ορίζει γενικές υποχρεώσεις των κρατών μελών αναφορικά με την εφαρμογή πολιτικής επιβολής. Τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για τη γενική εφαρμογή (παρακολούθηση, έρευνα και επιβολή κυρώσεων) του Κανονισμού και στην οποία οι επιβάτες μπορούν να υποβάλουν ατομικές καταγγελίες. Η Επιτροπή δεν έχει εξουσία να λάβει άμεσα μέτρα εναντίον των αεροπορικών εταιρειών, αλλά μπορεί να υποκινήσει νομικές διαδικασίες κατά των κρατών μελών για παράβαση του κανονισμού 261/2004. Η Επιτροπή έχει αναλάβει προληπτικό ρόλο για τη βελτίωση

και υποστήριξη της επιβολής του Κανονισμού. Επιπλέον, η Επιτροπή έχει εκδώσει διάφορες μη δεσμευτικές οδηγίες για την προώθηση της ασφάλειας δικαίου. Δημιούργησε επίσης ένα ανεπίσημο δίκτυο για την προώθηση του διασυνοριακού συντονισμού και των βέλτιστων πρακτικών, ιδίως όσον αφορά την ατομική διεκπεραίωση των καταγγελιών¹³.

Βασική προϋπόθεση για την επιτυχία της πολιτικής της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών είναι η ενημέρωση των επιβατών και ακριβής γνώση των δικαιωμάτων τους. Ο κανονισμός 261/2004 απαιτεί από τις αεροπορικές εταιρείες να ενημερώνουν τους επιβάτες για τα δικαιώματά τους. Η Επιτροπή έχει αναλάβει ορισμένες πρωτοβουλίες για την προώθηση της ενημέρωσης των επιβατών και σε αυτό το πλαίσιο μεταξύ άλλων ενεργειών αναλαμβάνει και την διεκπεραίωση αρκετών ενημερωτικών εκστρατειών. Οι επιβάτες μπορούν να ζητήσουν συμβουλές και βοήθεια από την ιστοσελίδα της Europe Direct που περιλαμβάνει τυποποιημένες εγότητες υποβολής καταγγελιών. Η Επιτροπή συνιστά οι επιβάτες να έρχονται σε επαφή πρώτα με τις αεροπορικές εταιρείες απευθείας πριν κάνουν κάποια κατάγγελλία. Αν δεν ληφθεί καμία απάντηση ή η απάντηση δεν είναι ικανοποιητική, οι επιβάτες έχουν πολλές περισσότερες επιλογές¹⁴.

Η ανεπαρκής επιβολή του Κανονισμού από τις εθνικές ρυθμιστικές αρχές δίνει το δικαίωμα στους επιβάτες να στραφούν στα εθνικά δικαστήρια τα οποία έχουν τη δικαιοδοσία να επιβάλλουν τα δικαιώματά τους στην ΕΕ ασκώντας πολιτικές αξιώσεις. Οι αστικές αξιώσεις διέπονται από το εθνικό δίκαιο με την επιφύλαξη των αρχών της ΕΕ για αποτελεσματικότητα και ισοδυναμία και του δικαιώματος αποτελεσματικής προσφυγής δυνάμει του άρθρου. Οι επιβάτες μπορούν να επικουρούνται από την ευρωπαϊκή διαδικασία επίλυσης μικροδιαφορών. Υπάρχουν επίσης νέες προτάσεις της ΕΕ για την συλλογική έννομη προστασία των καταναλωτών, που αναφέρονται στο δικαίωμα των καταναλωτών να ασκήσουν

¹³ European Parliament (2018). Empowering Parliaments and enforcing citizens' rights in the implementation and application of Union law Case analysis: the transposition and implementation of Regulation 261/2004 on air passenger rights.

¹⁴ European Parliament (2018). Empowering Parliaments and enforcing citizens' rights in the implementation and application of Union law Case analysis: the transposition and implementation of Regulation 261/2004 on air passenger rights.

ομαδικές αγωγές¹⁵.

1.2.1 Δικαστική προστασία των επιβατών

Ο Κανονισμός 261/2004 δίνει έμφαση στον τρόπο προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών τόσο σε επίπεδο εξωδικαστικής όσο και σε επίπεδο δικαστικής προστασίας. Σε εξωδικαστικό επίπεδο ο Κανονισμός προβλέπει ότι οι καταναλωτές έχουν το δικαίωμα και μπορούν να κάνουν καταγγελία στις εθνικές αρχές και στους εθνικούς φορείς του κράτους-μέλους όπου ανήκουν. Η καταγγελία γίνεται αν προηγουμένως έχει προηγηθεί καταγγελία στον αερομεταφορέα από τον επιβάτη. Σε περίπτωση που αερομεταφορέας δεν ανταποκριθεί ικανοποιητικά στο αίτημα του επιβάτη εντός δύο μηνών τότε ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να κάνει καταγγελία στους εθνικούς φορείς¹⁶.

Σε δικαστικό επίπεδο ο καταναλωτής έχει το δικαίωμα να ζητήσει αποζημίωση ασκώντας αγωγή στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο ορίζει ότι η παροχή των υπηρεσιών των αεροπορικών εταιρειών προς τους επιβάτες ξεκινάει από την στιγμή του ελέγχου και συνεχίζεται μέχρι την αποβίβαση. Κατά την διάρκεια του ελέγχου και της αποβίβασης διαμεσολαβούν στάδια όπως η επιβίβαση, η φροντίδα των επιβατών κατά την διάρκεια της πτήσης και η ασφαλής μεταφορά στον προορισμό¹⁷.

¹⁵ European Parliament (2018). Empowering Parliaments and enforcing citizens' rights in the implementation and application of Union law Case analysis: the transposition and implementation of Regulation 261/2004 on air passenger rights.

¹⁶ CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/documents.jsf?num=C-204/08>

¹⁷ CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/documents.jsf?num=C-204/08>

1.3 Ο επιβάτης ως αποδέκτης των Γενικών Όρων Μεταφοράς

Οι Γενικοί όροι μεταφοράς (ΓΟΜ) έχουν ως στόχο να προστατέψουν τα δικαιώματα του επιβάτη ως καταναλωτή. Οι ΓΟΜ είναι απαραίτητοι λόγω της ύπαρξης των συμβάσεων των αερομεταφορών που υπαγορεύουν την προστασία των επιβατών καθότι βρίσκεται σε μειονεκτική θέση έναντι της αεροπορικής εταιρείας. Ο λόγος που ο επιβάτης βρίσκεται σε μειονεκτική θέση απέναντι στην εταιρεία είναι ότι είναι αναγκασμένος να αποδεχτεί όλους τους όρους της σύμβασης των αερομεταφορών προκειμένου να εκπληρώσει τον σκοπό του. Επομένως, στόχος των ΓΟΜ είναι να επιτευχθεί μια ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων του επιβάτη και του αερομεταφορέα¹⁸.

Σε αυτό το σημείο είναι απαραίτητη η αναφορά στην συμβολή των Γενικών Όρων Μεταφοράς, όπως αυτοί διατυπώθηκαν από την Διεθνή Ένωση Αερομεταφορών (I.A.T.A.). Τα μέλη της I.A.T.A., που είναι αεροπορικές εταιρείες, έχουν την υποχρέωση να δημιουργούν ομοιόμορφους γενικούς όρους μεταφοράς και να προστατεύουν τα συμφέροντα των επιβατών¹⁹.

Οι όροι της I.A.T.A. εξασφαλίζουν στον επιβάτη ότι οποιοδήποτε αερομεταφορέα και αν επιλέξει θα ισχύει το ίδιο καθεστώς όρων μεταφοράς. Στο πλαίσιο της ΕΕ είναι πολύ σημαντική η ενοποίηση των όρων μεταφοράς των επιβατών για τη ύπαρξη και την διατήρηση μιας ανταγωνιστικής αγοράς που θα εγγυάται τόσο την ασφάλεια όσο και την προστασία των επιβατών. Οι εναρμονισμένοι όροι μεταφοράς των επιβατών αποτρέπουν αποκλίσεις στην προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών ανάλογα με το νομοθετικό καθεστώς κάθε χώρας. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε αφενός να βλάψει τον

¹⁸ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου (2010). Αεροπορική μεταφορά επιβατών'', Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα: Αθήνα -Θεσσαλονίκη, σελ. 194.

¹⁹ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου (2010). Αεροπορική μεταφορά επιβατών'', Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα: Αθήνα -Θεσσαλονίκη, σελ. 194.

ανταγωνισμό και αφετέρου να δημιουργήσει στους επιβάτες ανασφάλεια και νομική αβεβαιότητα²⁰.

Η I.A.T.A. διαθέτει δύο κείμενα στα οποία εμπεριέχονται οι ΓΟΜ. Τα εν λόγω κείμενα έχουν δεσμευτική ισχύ για όλα τα μέλη της. Οι ΓΟΜ διατυπώνονται συνοπτικά στην εσωτερική όψη του εισιτηρίου και στοχεύουν στην υποχρεωτική πληροφόρηση των επιβατών σχετικά με τις ευθύνες του αερομεταφορέα ανάλογα με το αν η πτήση είναι εσωτερική ή διεθνής. Οι ΓΟΜ από την στιγμή που είναι καταγεγραμμένοι στο μπροστινό μέρος των επιστητών καθίστανται ταυτόχρονα υποχρεωτικοί. Όταν το εισιτήριο δεν εκδίδεται από την αεροπορική εταιρεία αλλά εκδίδεται από πράκτορα τότε οι ΓΟΜ είναι υποχρεωτικό να δίνονται στον επιβάτη σε μια ειδική, ξεχωριστή φόρμα της ΙΑΤΑ. Σε περίπτωση έκδοσης ηλεκτρονικού εισιτηρίου η ΙΑΤΑ προβλέπει την έκδοση «αποδεικτικού διαδρομής». Γενικά, στις διαδικτυακές πωλήσεις των εισιτηρίων οι ΓΟΜ είναι υποχρεωτικά διατυπωμένοι στις σελίδες των αερομεταφορών εταιρειών ή εναλλακτικά αποστέλλονται στους πελάτες με ηλεκτρονική αλληλογραφία²¹.

Από τα παραπάνω καθίσταται κατανοητό ότι οι ΓΟΜ δεσμεύουν τόσο τον επιβάτη όσο και την αεροπορική εταιρεία που είναι υποχρεωμένη να τηρεί τους όρους της σύμβασης και να αποφεύγει παραβάσεις και καταχρήσεις. Η μη τήρηση των όρων της σύμβασης από την μεριά του αερομεταφορέα οδηγεί σε συμβατική ανισορροπία καθότι, όπως τονίστηκε παραπάνω, ο επιβάτης βρίσκεται εξαρχής σε μειονεκτική διαπραγματευτική θέση²².

Οι ΓΟΜ δεν είναι τίποτα περισσότερο από μία ειδικότερη μορφή Γενικών Όρων Συναλλαγών εφόσον είναι προτυπωμένοι και έχουν ως στόχο να χρησιμοποιηθούν ομοιόμορφα σε έναν ακαθόριστο αριθμό συμβάσεων που συνάπτονται μεταξύ των

²⁰ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου (2010). Αεροπορική μεταφορά επιβατών'', Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα: Αθήνα -Θεσσαλονίκη, σελ. 194.

²¹ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου (2010). Αεροπορική μεταφορά επιβατών'', Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα: Αθήνα -Θεσσαλονίκη, σελ. 194.

²² Χατζηνικολάου-Αγγελίδου (2010). Αεροπορική μεταφορά επιβατών'', Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα: Αθήνα -Θεσσαλονίκη, σελ. 194.

επιβατών και των αερομεταφορέων. Επίσης, σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι δεν προορίζονται για να αποτελέσουν περιεχόμενο ατομικής διαπραγμάτευσης. Προκειμένου να γίνει εφικτή η σύναψη σύμβασης μεταξύ του αερομεταφορέα και του επιβάτη ο επιβάτης είναι υποχρεωμένος να αποδεχτεί τους όρους της σύμβασης και δεν μπορεί να διαπραγματευτεί για να τους αλλάξει. Για αυτό το λόγο ο αερομεταφορέας τόσο με βάση τον Κανονισμό 2027/1997 όσο και με βάση τη διεθνή σύμβαση του Μόντρεαλ για τις διεθνείς αερομεταφορές οφείλει να ενημερώνει τον επιβάτη για τα δικαιώματά του όπως αυτά αποτυπώνονται στους ΓΟΜ. Η σημασία της ενημέρωσης και της πληροφόρησης είναι κομβικής σημασίας καθότι ο επιβάτης στην πλειονότητα των περιπτώσεων έχει ανεπαρκή έως και καθόλου γνώση των ΓΟΜ²³.

Η διάδοση των ΓΟΜ έχει μια αντιστρόφως ανάλογη σχέση με την γνώση του επιβάτη. Η έλλειψη γνώσης του επιβάτη μάλιστα στην πλειονότητα των περιπτώσεων συνυπάρχει με την αδυναμία του να αρνηθεί τους ΓΟΜ εφόσον εξ αρχής είναι σε μειονεκτική θέση. Ιδιαίτερα κακή πρακτική από την μεριά των αερομεταφορέων είναι η έκδοση πολυσέλιδων και δυσνόητων δημοσιευμένων κανονισμών που δεν είναι εφικτό ούτε να ενταχθούν στο σώμα του εισιτηρίου ούτε να γίνουν κατανοητοί από τον επιβάτη. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να αφήνεται στην θέληση αλλά και στην γνώση του καταναλωτή να επιδιώξει πρόσβαση σε αυτά τα κείμενα και να τα κατανοήσει. Η συγκεκριμένη κατάσταση αλλά και γενικά οι κακές πρακτικές των εταιρειών αναφορικά με τα δικαιώματα των επιβατών κατέστησαν απαραίτητη την εξέταση και την αξιολόγηση των ΓΟΜ υπό το πρίσμα του δικαίου προστασίας του καταναλωτή²⁴.

Ολοκλήρωνοντας με το παρόν κεφάλαιο της εργασίας είναι σημαντικό να τονιστεί ότι στο ελληνικό δίκαιο υπάρχει ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου (ΚΑΔ) που ρυθμίζει τα θέματα που σχετίζονται με τις αερομεταφορές. Ο εν λόγω κώδικας κατά το μεγαλύτερο μέρος του πλέον έχει εκτοπιστεί ως προς την εφαρμογή του από το

²³ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου (2010). Αεροπορική μεταφορά επιβατών'', Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα: Αθήνα –Θεσσαλονίκη, σελ. 194.

²⁴ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου (2010). Αεροπορική μεταφορά επιβατών'', Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα: Αθήνα –Θεσσαλονίκη, σελ. 194.

διεθνές και ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο. Ωστόσο, βρίσκει ακόμα εφαρμογή σε ζητήματα που δεν προβλέπονται στις ρυθμίσεις και τους κανονισμούς της ΕΕ (π.χ. άρθρα 107, 110 παρ. 1β και 111 παρ. 2 του ΚΑΔ για την ευθύνη του αερομεταφορέα για ζημιά σε εμπορεύματα).

Κεφάλαιο δεύτερο

2.1 Κανονισμός 2111/2005

Σκοπός αυτού του Κανονισμού είναι να διασφαλίσει ότι η μεταφορά των επιβατών γίνεται με την μέγιστη δυνατή ασφάλεια και για αυτό τον λόγο αυτός ο Κανονισμός εξασφαλίζει τον επιβάτη σε περίπτωση ανώμαλης εξέλιξης της αεροπορικής σύμβασης. Ως εκ τούτου, ο Κανονισμός, που αναλύεται σε αυτό το κεφάλαιο, έχει σαν στόχο την εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας των αεροσκαφών αλλά και την αποφυγή και την πρόληψη ατυχημάτων κατά την διάρκεια της πτήσης²⁵.

Ο Κανονισμός ορίζει ότι τα κράτη μέλη έχουν υποχρέωση να δημοσιεύσουν κοινοτικό κατάλογο που θα περιλαμβάνει όλους τους αερομεταφορείς που δεν επιτρέπεται να λειτουργούν στο έδαφος του εκάστοτε κράτους-μέλους λόγω της έλλειψης πτητικής ασφάλειας. Ο κοινοτικός κατάλογος έχει ισχύ σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ και ενημερώνεται με βάση τα κριτήρια ασφαλείας. 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. Ο Κανονισμός ορίζει ότι ο επιβάτης μπορεί να ζητήσει επιστροφή χρημάτων ή μεταφορά με άλλη πτήση σε περίπτωση που δεν ενημερωθεί από αυτούς που έχουν υποχρέωση να τον ενημερώσουν²⁶.

²⁵ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου (2015). Προστασία Καταναλωτή, 2^η έκδοση. Εκδόσεις Σάκκουλα: Αθήνα –Θεσσαλονίκη, σελ. 218.

²⁶ Λέντζης, Δ. (2004). Δικαιώματα επιβατών αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με τον Καν. (ΕΚ) 261/2004, σελ. 67.

Επιπλέον, ο Κανονισμός 2111/2005 ορίζει ότι τα σχετικά που αφορούν στην ενημέρωση του κοινοτικού καταλόγου. Ειδικότερα, σύμφωνα με τον Κανονισμό η ενημέρωση του κοινοτικού καταλόγου θα πρέπει να γίνεται με γρήγορους ρυθμούς ώστε να διασφαλίζεται η ταχεία λήψη αποφάσεων που αφορούν στην ασφάλεια των επιβατών. Επίσης, η διαδικασία ενημέρωσης του κοινοτικού καταλόγου θα πρέπει να είναι γρήγορη ώστε οι αερομεταφορείς να προλαβαίνουν να επανορθώσουν το ταχύτερο δυνατόν τις ελλείψεις ασφαλείας που επισημαίνονται στον κατάλογο. Επίσης, ο Κανονισμός δίνει το δικαίωμα στα κράτη μέλη να έχουν την δικαιοδοσία να επιβάλλουν απαγόρευση της λειτουργίας του αερομεταφορέα που αντιμετωπίζει κρίσιμα προβλήματα ασφαλείας.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005R2111&from=EN>

2.2 Κανονισμός 1107/2006- Δικαιώματα Επιβατών με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα

Ο Κανονισμός 1107/2006 έχει ως στόχο την προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών με αναπηρία. Ειδικότερα, ο εν λόγω Κανονισμός πρώτον επιχειρεί να αποτρέψει τους αερομεταφορείς να αρνηθούν την παροχή υπηρεσιών σε άτομα με αναπηρίες και δεύτερον επιδιώκει να εξασφαλίσει ότι ο αερομεταφορέας θα παρέχει βοήθεια στα άτομα με αναπηρίες χωρίς αντάλλαγμα. Ο εν λόγω Κανονισμός εξασφαλίζει τους ίδιους όρους μεταχείρισης των επιβατών χωρίς διακρίσεις. Όπως ορίζει ο εν λόγω Κανονισμός οι αερομεταφορείς οφείλουν να λειτουργούν με γνώμονα το γενικό συμφέρον των πολιτών και ως εκ τούτου δεν πρέπει να υπάρχουν διακρίσεις.

Σύμφωνα με το άρθρο 1, παρ. 2 και παρ. 3, ο Κανονισμός βρίσκει εφαρμογή σε περιπτώσεις που άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα αντιμετωπίζουν προβλήματα άνισης μεταχείρισης από τον αερομεταφορέα. Ο Κανονισμός ορίζει ρητά ότι οι επιβάτες που προστατεύονται από τον εν λόγω Κανονισμό μπορούν να προσφύγουν και στις διατάξεις του Κανονισμού 261/2004.

Μία από τις πιο σημαντικές διατάξεις του εν λόγω Κανονισμού είναι: η παροχή συνδρομής στον αερολιμένα και στο αεροσκάφος 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.

Επίσης, ο εν λόγω Κανονισμός ορίζει την υποχρέωση του αερομεταφορέα για την παροχή συνδρομής στα άτομα με αναπηρίες ή μειωμένη κινητικότητα ώστε να μπορούν να πετάξουν με την κρατηθείσα πτήση (παρ. 3, άρθρο 7). Η παροχή συνδρομής προς τα άτομα με αναπηρίες περιλαμβάνει τα εξής: ανακοίνωση των σημαντικών πληροφοριών επιβίβασης σε προσβάσιμη μορφή, η προσπάθεια για την ρύθμιση του καθίσματος αναλόγως των αναγκών των συγκεκριμένων ατόμων και η συνδρομή κατά τη μετακίνηση στις τουαλέτες, εφόσον ζητηθεί.

2.3 Ευθύνη αερομεταφορέα κατά το εναρμονισμένο καθεστώς της Συνθήκης του Μόντρεαλ και του Κανονισμού 2027/1997 (όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό 889/2002²⁷)

Ο εν λόγω Κανονισμός προστατεύει τα δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος και ορίζει το πεδίο ευθύνης των αερομεταφορέων. Ο Κανονισμός 889/2002 τροποποίησε τον Κανονισμό 2027/1997. Σύμφωνα με τον Κανονισμό 889/2002 ορίζονται οι ευθύνες του αερομεταφορέα σε περίπτωση που ο επιβάτης υποστεί ζημιές στις αποσκευές του ή σε περίπτωση που υπάρχει καθυστέρηση στην παραλαβή των αποσκευών του. 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 ...». Επίσης, με την τροποποίηση ο Κανονισμός 889/2002 εμπλουτίστηκε με διατάξεις για την νομική ευθύνη των αερομεταφορέων σε περίπτωση θανάτου²⁷.

2.4 Προστασία επιβάτη από καταχρηστικούς Γ.Ο.Μ

Σε προηγούμενο κεφάλαιο της εργασίας αναλύθηκε ο επιβάτης ως αποδέκτης των Γενικών Όρων Μεταφοράς. Σε αυτό το πλαίσιο υπάγεται στην προστασία του Ν. 2251/1994 για τα δικαιώματα του καταναλωτή. Ως εκ τούτου, ο επιβάτης μπορεί να

²⁷ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου (2010). Αεροπορική μεταφορά επιβατών”, Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα: Αθήνα -Θεσσαλονίκη, σελ. 194.

προστατευτεί ως καταναλωτής. Όπως, επίσης αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο της εργασίας μέσω της IATA οι αερομεταφορείς διαμορφώνουν γενικούς όρους μεταφοράς προκειμένου να υπάρχει ομοιομορφία στην προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών ανεξαρτήτου του αερομεταφορέα που θα επιλέξουν. Οι ΓΟΜ αποτελούν μια εξειδικευμένη μορφή γενικών όρων συναλλαγών. Η προστασία του καταναλωτή (Ν. 2251/1994 και Οδηγία 93/13/ΕΟΚ) επιτρέπει τον δικαστικό έλεγχο των γενικών όρων μεταφοράς²⁸.

Κεφάλαιο τρίτο

3.1 Γενικά για το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο

Από το 1952, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης Ένωση (ΔΕΕ) εξασφαλίζει την τήρηση του κοινοτικού δικαίου και την σωστή εφαρμογή του στα κράτη μέλη. Καθόλη την διάρκεια της λειτουργίας του εκδώσει αποφάσεις που έχουν ενίσχυση την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση ενώ παράλληλα έχει χορηγήσει στους πολίτες και ιδιαίτερα τους καταναλωτές εκτεταμένα δικαιώματα²⁹.

Η ΕΕ υιοθέτησε με την πάροδο του χρόνου ένα σύνολο κανόνων που αποσκοπούν στην προστασία των επιβατών, ανεξαρτήτως του αερομεταφορέα που χρησιμοποιούν. Οι κανόνες αυτοί βασίζονται στην προηγούμενη νομοθεσία για την προστασία των καταναλωτών, στις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις, στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων και στις σχετικές εθνικές διατάξεις. Ωστόσο, είναι δύσκολο να εφαρμοστούν, οδηγώντας σε συχνές δικαστικές υποθέσεις. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο διαδραματίζει ηγετικό ρόλο στην ερμηνεία των κανόνων³⁰.

Οι κανόνες θεσπίζουν ένα σύνολο θεμελιωδών δικαιωμάτων κοινών σε όλα τα μέσα μεταφοράς, όπως η μη διάκριση, η ειδική προστασία για τους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα, οι πληροφορίες για τους ταξιδιώτες, και οι ρυθμίσεις για τη διεκπεραίωση των καταγγελιών. Σε περίπτωση ακύρωσης ή σημαντικής

²⁸ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου (2010). Αεροπορική μεταφορά επιβατών'', Β' έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα: Αθήνα –Θεσσαλονίκη, σελ. 194.

²⁹ Passenger rights | Fact Sheets on the European Union | European Parliament. (2020). Retrieved 24 January 2020, from <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/48/passenger-rights>

³⁰ Passenger rights | Fact Sheets on the European Union | European Parliament. (2020). Retrieved 24 January 2020, from <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/48/passenger-rights>

καθυστέρησης, οι κανόνες προβλέπουν επίσης υποχρεωτικά συστήματα αποζημίωσης και βοήθειας για τους επιβάτες³¹.

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο μεριμνά για την ομοιόμορφη ερμηνεία και εφαρμογή του δικαίου της ΕΕ σε όλα τα κράτη μέλη εξασφαλίζοντας ότι τα κράτη μέλη και τα θεσμικά όργανα της ΕΕ συμμορφώνονται με το δίκαιο της ΕΕ. Επίσης, ρόλος του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου είναι η ερμηνεία του δικαίου της ΕΕ για την εξασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής του σε όλα τα κράτη-μέλη. Τέλος το Δικαστήριο της ΕΕ έχει ως ρόλο την διευθέτηση των νομικών διαφορών που προκύπτουν μεταξύ των εθνικών κυβερνήσεων των κρατών-μελών και των οργάνων της ΕΕ. Συνοπτικά, το Δικαστήριο της ΕΕ εκδίδει αποφάσεις για τα εξής: α) ερμηνεία δικαίου (προδικαστικές αποφάσεις), επιβολή δικαίου (διαδικασίες επί παράβασει, ακύρωση νομικών πράξεων (προσφυγές ακύρωσης), διασφάλιση ανάληψης δράσης από την ΕΕ, επιβολή κυρώσεων σε όργανα της ΕΕ (αγωγές και αποζημιώσεις)³².

Πιο αναλυτικά:

- ✓ Ερμηνεία δικαίου: Τα εθνικά δικαστήρια οφείλουν να εφαρμόζουν την νομοθεσία της ΕΕ. Σε περίπτωση που τα εθνικά δικαστήρια έχουν αμφιβολίες σχετικές με την ερμηνεία του δικαίου τότε το Δικαστήριο της ΕΕ είναι υπεύθυνο να εκδώσει προδικαστικές αποφάσεις για την ερμηνεία του δικαίου της ΕΕ³³.
- ✓ Επιβολή δικαίου: Σε αυτή την περίπτωση του Δικαστήριο της ΕΕ μπορεί να κινήσει νομικές διαδικασίες για την επιβολή του κοινοτικού δικαίου στα κράτη-μέλη της ΕΕ. Σε αυτό το πλαίσιο, τα κράτη-μέλη που έχουν κάνει παραβιάσεις των κοινοτικών κανόνων οφείλουν να συμμορφώνονται και να αναλαμβάνουν διορθωτικές ενέργειες³⁴.

³¹ Passenger rights | Fact Sheets on the European Union | European Parliament. (2020). Retrieved 24 January 2020, from <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/48/passenger-rights>

³² Court of Justice of the European Union (CJEU) | European Union. (2020). Retrieved 24 January 2020, from https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_en

³³ Court of Justice of the European Union (CJEU) | European Union. (2020). Retrieved 24 January 2020, from https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_en

³⁴ Court of Justice of the European Union (CJEU) | European Union. (2020). Retrieved 24 January 2020, from https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_en

- ✓ Ακύρωση νομικών πράξεων της ΕΕ (προσφυγές ακύρωσης): Σε περίπτωση παραβίασης των Συνθηκών της ΕΕ από νομικές πράξεις της ΕΕ το Δικαστήριο της ΕΕ επεμβαίνει για την ακύρωση των εκάστοτε νομικών πράξεων³⁵.
- ✓ Διασφάλιση ανάληψης δράσης από την ΕΕ: Τα κράτη-μέλη της ΕΕ έχουν το δικαίωμα να υποβάλλουν καταγγελίες στο Δικαστήριο της ΕΕ σε περίπτωση που δεν λαμβάνονται αποφάσεις από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή³⁶.
- ✓ Επιβολή κυρώσεων σε όργανα της ΕΕ (αγωγές και αποζημιώσεις): Σε αυτή την περίπτωση ορίζεται ότι κάθε πρόσωπο ή επιχείρηση της ΕΕ, που ζημιώθηκε λόγω παραλείψεων ή παράτυπων δράσεων της ίδιας της ΕΕ ή του προσωπικού της, έχει το δικαίωμα να προσφύγει στο Δικαστήριο της ΕΕ³⁷.

Το Δικαστήριο της ΕΕ αποτελείται από τα εξής σώματα: α) το Δικαστήριο και β) το Γενικό Δικαστήριο. Ο ρόλος του Δικαστηρίου είναι να ασχολείται με τα αιτήματα των εθνικών δικαστηρίων των κρατών-μελών με σκοπό την έκδοση προδικαστικών αποφάσεων. Ο ρόλος του Γενικού Δικαστηρίου είναι η εκδίκαση των προσφυγών των εταιρειών και των ατόμων. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι το Δικαστήριο της ΕΕ έχει την δικαιοδοσία να ασχολείται με το δίκαιο του ανταγωνισμού, το εμπόριο, τις κρατικές ενισχύσεις και τα εμπορικά σήματα³⁸.

Στις επόμενες παραγράφους περιγράφεται αναλυτικά ο τρόπος λειτουργίας του Δικαστηρίου της ΕΕ.

³⁵ Court of Justice of the European Union (CJEU) | European Union. (2020). Retrieved 24 January 2020, from https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_en

³⁶ Court of Justice of the European Union (CJEU) | European Union. (2020). Retrieved 24 January 2020, from https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_en

³⁷ Court of Justice of the European Union (CJEU) | European Union. (2020). Retrieved 24 January 2020, from https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_en

³⁸ Court of Justice of the European Union (CJEU) | European Union. (2020). Retrieved 24 January 2020, from https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_en

Οι υποθέσεις, που αφορούν στο Δικαστήριο της ΕΕ, αναλαμβάνονται από έναν δικαστή και έναν γενικό εισαγγελέα. Η διεκπεραίωση κάθε υπόθεσης ακολουθεί τα εξής στάδια: το έγγραφο στάδιο και το προφορικό στάδιο. Κατά την διάρκεια του έγγραφου σταδίου, τα μέλη έχουν την υποχρέωση να εκδώσουν γραπτές δηλώσεις και παρατηρήσεις για το Δικαστήριο της ΕΕ. Οι εν λόγω παρατηρήσεις και δηλώσεις μπορούν να υποβληθούν τόσο από όργανα της ΕΕ όσο και από εθνικές αρχές ή ιδιώτες. Κατόπιν εξέτασης των παρατηρήσεων αποφασίζεται το σύνολο των δικαστών που θα συμμετάσχουν στην υπόθεση ανάλογα με την σημασία και την πολυπλοκότητα κάθε υπόθεσης. Στις περισσότερες υποθέσεις συνήθως ορίζονται μέχρι πέντε δικαστές³⁹.

Κατά την διάρκεια του προφορικού σταδίου, οι δικηγόροι των διαδίκων εκθέτουν τα επιχειρήματά τους ενώπιον των δικαστών και του γενικού εισαγγελέα, οι οποίοι μπορούν να τους υποβάλουν ερωτήσεις. Στην συνέχεια, εκδίδεται η απόφαση των δικαστών⁴⁰.

Για τους ιδιώτες γενικά υπάρχουν δύο τρόποι με τους οποίους μπορούν να προσφύγουν στο Δικαστήριο της ΕΕ για κάποια υπόθεση: α) έμμεσα μέσω των εθνικών δικαστηρίων, τα οποία αποφασίζουν αν κάποια απόφαση θα παραπεμφθεί στο Δικαστήριο της ΕΕ και β) άμεσα αν μια απόφαση οργάνου της ΕΕ θίγει τα δικαιώματά τους⁴¹.

³⁹ Court of Justice of the European Union (CJEU) | European Union. (2020). Retrieved 24 January 2020, from https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_en

⁴⁰ Court of Justice of the European Union (CJEU) | European Union. (2020). Retrieved 24 January 2020, from https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_en

⁴¹ Court of Justice of the European Union (CJEU) | European Union. (2020). Retrieved 24 January 2020, from https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_en

3.1.1 Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην προστασία των Δικαιωμάτων του Καταναλωτή της Εναέριας Κυκλοφορίας

Το δίκαιο του Ευρωπαϊκού δικαστηρίου για τις μεταφορές συμπληρώνεται με μια σειρά από κανονισμούς και δικαιώματα για τους επιβάτες για σχεδόν κάθε τρόπο μεταφοράς. Αυτοί οι κανονισμοί όχι μόνο δίνουν στο δίκαιο των μεταφορών μια ξεχωριστή διάσταση για τον καταναλωτή, αλλά και προσθέτουν νέα στοιχεία στους ευρωπαϊκούς νόμους των κρατών μελών⁴². Η ανάπτυξη του ευρωπαϊκού δικαίου αποτέλεσε κεντρικό στοιχείο της ευρύτερης διαδικασίας ολοκλήρωσης της Ευρωπαϊκής. Η ενδυνάμωση της εξουσίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου είναι κατά πάσα πιθανότητα η σαφέστερη εκδήλωση της μεταβίβασης της κυριαρχίας των εθνικών κρατών σε έναν υπερεθνικό θεσμό, όχι μόνο στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) αλλά και στη σύγχρονη διεθνή πολιτική γενικότερα⁴³.

Ένας από τους βασικούς ρόλους του Ευρωπαϊκού δικαστηρίου στην προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας είναι η έκδοση αποφάσεων και η ερμηνεία των κανονισμών και των οδηγιών της ΕΕ. Για παράδειγμα, η απόφαση του Ευρωπαϊκού δικαστηρίου στις υποθέσεις C-402/07 και C-432/07 της 19ης Νοεμβρίου 2009 κατέδειξε ότι «τα άρθρα 5, 6 και 7 του κανονισμού πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι οι επιβάτες των οποίων οι πτήσεις καθυστερούν ή ακυρώνονται μπορούν να επικαλεστούν το δικαίωμα αποζημίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού, εφόσον υφίστανται λόγω καθυστέρησης πτήσης, απώλεια χρόνου ίσης ή ανώτερης των τριών ωρών. Δηλαδή όταν φθάνουν στον τελικό τους προορισμό τρεις ώρες ή περισσότερο μετά την ώρα άφιξης που είχε αρχικά προγραμματιστεί από τον αερομεταφορέα⁴⁴.

Ειδικότερα, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο ερμηνεύει το δίκαιο της ευρωπαϊκής ένωσης προκειμένου να διασφαλίσει την ενιαία εφαρμογή του σε όλα τα κράτη μέλη.

⁴² Karsten, J. (2007). Passengers, consumers, and travellers: The rise of passenger rights in EC transport law and its repercussions for Community consumer law and policy. *Journal Of Consumer Policy*, 30(2), 117-136.

⁴³ Ciuca, A. (2008). Human Rights: Between the European Court of Human Rights and the Court of Justice of the European Communities. *SSRN Electronic Journal*. doi: 10.2139/ssrn.2138122.

⁴⁴ Ciuca, A. (2008). Human Rights: Between the European Court of Human Rights and the Court of Justice of the European Communities. *SSRN Electronic Journal*. doi: 10.2139/ssrn.2138122.

Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο απαντάει σε διάφορα προδικαστικά ερωτήματα, που έχουν να κάνουν με την προστασία των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας, όπως σε ποιες περιπτώσεις και υπό ποιες συνθήκες πρέπει μια αεροπορική εταιρεία να αποζημιώσει τους επιβάτες. Σε αυτό το πλαίσιο, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο ασχολείται με την εφαρμογή των κανόνων του δικαίου της ΕΕ στα κράτη μέλη. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έχει το δικαίωμα επιβολής προστίμου στα κράτη μέλη που δεν συμμορφώνονται με τους Κανονισμούς της ΕΕ ⁴⁵.

Επίσης, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έχει το δικαίωμα να υποβάλλει κυρώσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την παραβίαση των δικαιωμάτων των επιβατών.

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έχει σαφή θεσμικό ρόλο για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του κοινοτικού δικαίου και της εξουσίας του μέσω της ερμηνεία των κανόνων της ΕΕ. Ο καλύτερος τρόπος για το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο να προωθήσει τους νόμους της ΕΕ στα κράτη μέλη είναι η σταδιακή επέκταση της νομολογίας (δηλαδή η αντικατάσταση των εθνικών νομοθεσιών με πρακτικές των αποφάσεων του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου) ⁴⁶.

Πέραν των προαναφερθέντων το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο είναι αρμόδιο να εκδίδει ορισμένες συστάσεις όσον αφορά: στη βελτίωση της συνοχής, της σαφήνειας και της αποτελεσματικότητας του πλαισίου δικαιωμάτων των επιβατών, στην ευαισθητοποίηση των επιβατών, στην περαιτέρω ενίσχυση των εθνικών ρυθμιστικών αρχών ⁴⁷.

Σε πολλές περιπτώσεις, έχει ζητηθεί από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης να διευκρινίσει ορισμένες διατάξεις του κανονισμού 261/2004 για τα δικαιώματα των επιβατών των αεροπορικών εταιρειών. Οι ερμηνευτικές κρίσεις του Δικαστηρίου της ΕΕ αντικατοπτρίζουν την τρέχουσα κατάσταση του δικαίου της ΕΕ, η οποία πρέπει να επιβληθεί από τις εθνικές αρχές. Παρακάτω παρουσιάζονται κάποιες αποφάσεις

⁴⁵ Garrett, G., Kelemen, R., & Schulz, H. (1998). The European Court of Justice, National Governments, and Legal Integration in the European Union. *International Organization*, 52(1), 149-176.

⁴⁶ Garrett, G., Kelemen, R., & Schulz, H. (1998). The European Court of Justice, National Governments, and Legal Integration in the European Union. *International Organization*, 52(1), 149-176.

⁴⁷ Plender, R. (1991). Rules of Procedure in the International Court and the European Court. *European Journal Of International Law*, 2(2), 1-30.

του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου σε θέματα προστασίας των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας.

- **Αποζημίωση για μεγάλες καθυστερήσεις**

Μια μεγάλη καθυστέρηση παρέχει στους επιβάτες την ίδια αποζημίωση όπως στην περίπτωση ακύρωσης πτήσεων. Ο επιβάτης δικαιούται αποζημίωση εάν φτάσει στον τελικό του προορισμό με καθυστέρηση τριών ωρών ή και περισσότερων ωρών. Ωστόσο, μια τέτοια καθυστέρηση δεν παρέχει στους επιβάτες αποζημίωση εάν ο αερομεταφορέας μπορεί να αποδείξει ότι η μεγάλη καθυστέρηση προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν⁴⁸.

- **Αποζημίωση για χαμένες πτήσεις**

Η αποζημίωση για μεγάλες καθυστερήσεις μπορεί να δοθεί στους επιβάτες των απευθείας πτήσεων που φθάνουν στον τελικό προορισμό με καθυστέρηση τουλάχιστον τριών ωρών. Η καθυστέρηση που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι η καθυστέρηση στην

Αφίξη. Δεν έχει σημασία αν η καθυστέρηση έλαβε χώρα στο αεροδρόμιο αναχώρησης, στον αερολιμένα ή στους συνδέοντες αερολιμένες ή σε οποιοδήποτε στάδιο του ταξιδιού, μόνο η καθυστέρηση στον τελικό προορισμό του ταξιδιού έχει σημασία για το δικαίωμα αποζημίωσης⁴⁹.

- **Συμβατότητα της αντιστάθμισης καθυστέρησης με το διεθνές δίκαιο**

Με την απόφαση αυτή, το Δικαστήριο επιβεβαιώνει την προηγούμενη απόφαση (Sturgeon) όσον αφορά την αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης. Επιπλέον, το Δικαστήριο επιβεβαιώνει την απαίτηση αποζημίωσης των επιβατών των οποίων το καθυστέρηση των πτήσεων είναι συμβατή με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ. Το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι η απώλεια χρόνου σε μια καθυστέρηση πτήσης αποτελεί μια ταλαιπωρία, και όχι "ζημιά". Κατά συνέπεια, η υποχρέωση αποζημίωσης των

⁴⁸ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-402/07 και C-432/07 Sturgeon. CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&num=C-402/07>

⁴⁹ Υπόθεση C-11/11 Folkerts. CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-11/11&language=EN>

επιβατών των καθυστερημένων πτήσεων δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω συμβάσεως και παραμένει συμπληρωματική του συστήματος αποζημιώσεως⁵⁰.

- **Προσδιορισμός του ποσού αποζημίωσης**

Όσον αφορά το δικαίωμα αποζημίωσης, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 δεν κάνει καμία διάκριση ως προς αν οι εν λόγω επιβάτες φθάνουν στον τελικό προορισμό τους με απευθείας πτήση ή με πτήσεις με ανταπόκριση. Και στις δύο περιπτώσεις, οι επιβάτες πρέπει να αντιμετωπίζονται το ίδιο⁵¹.

- **Αποζημίωση σε περίπτωση τεχνικών ελαττωμάτων**

Μια αεροπορική εταιρία μπορεί να εξαιρεθεί από την καταβολή αποζημίωσης σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης ή ακύρωσης εάν αυτές μπορούν να αποδοθούν σε "έκτακτες περιστάσεις". Το Συνέδριο διευκρίνισε περαιτέρω ότι ένα τεχνικό πρόβλημα που αναδύεται κατά τη διάρκεια των πτήσεων και οφείλεται σε κακή συντήρηση των αεροσκαφών δεν μπορεί να θεωρηθεί ως «έκτακτη» περίπτωση⁵².

- **Αποζημίωση σε περίπτωση σύγκρουσης του αεροσκάφους με κάποιο πτηνό**

Το Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι μια σύγκρουση μεταξύ ενός αεροσκάφους και ενός πουλιού αποτελεί έκτακτη περίπτωση η οποία μπορεί να απαλλάξει τον αερομεταφορέα από την υποχρέωσή του να καταβάλει αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης της πτήσης. Εντούτοις, όταν ο εξουσιοδοτημένος εμπειρογνώμονας διαπιστώσει μετά τη σύγκρουση ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας δεν μπορεί να δικαιολογήσει την καθυστέρηση επικαλούμενος την έκτακτη ανάγκη τότε πρέπει να διενεργηθεί δεύτερη επιθεώρηση⁵³.

⁵⁰ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-581/10 και C-629/10 Nelson. CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-581/10>

⁵¹ C-559/16 Bossen. CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-559/16>.

⁵² Υπόθεση C-549/07 Wallentin-Hermann. CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-257/14>
Υπόθεση C-257/14 van der Lans. CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-549/07>

⁵³ Υπόθεση C-315/15 Pešková και Peška. CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-315/15>

- **Φροντίδα σε εξαιρετικές περιπτώσεις**

Σε περίπτωση ακύρωσης μιας πτήσης, ο αερομεταφορέας είναι υποχρεωμένος να παρέχει φροντίδα στους επιβάτες καθώς και να παρέχει αποζημίωση. Όσον αφορά την υποχρέωση παροχής φροντίδας, ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει δωρεάν αναψυκτικά, γεύματα και, κατά περίπτωση, διαμονή σε ξενοδοχείο αλλά και τη μεταφορά μεταξύ του αεροδρομίου και του τόπου διαμονής, καθώς και μέσα επικοινωνίας με τρίτους. Ο αερομεταφορέας είναι υποχρεωμένος να εκπληρώσει την υποχρέωση αυτή ακόμη και όταν η ακύρωση της πτήσης προκαλείται από έκτακτες περιστάσεις, δηλαδή συνθήκες που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Ωστόσο, ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωση παροχής αποζημίωσης, εάν είναι σε θέση να αποδείξει ότι η πτήση ακυρώθηκε λόγω έκτακτων περιστάσεων⁵⁴.

- **"Εύλογα μέτρα" που πρέπει να ληφθούν από τον αερομεταφορέα**

Το άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού 261/2004 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ένας αερομεταφορέας, εφόσον υποχρεούται να εφαρμόσει όλα τα εύλογα μέτρα για την αποφυγή έκτακτων περιστάσεων, πρέπει ευλόγως, στο στάδιο της διοργάνωσης της πτήσης, να λαμβάνει υπόψη τον κίνδυνο καθυστέρησης που συνδέεται με πιθανά απρόβλεπτα περιστατικά⁵⁵.

- **Άρνηση επιβίβασης**

Η έννοια της «άρνησης επιβίβασης» δεν αφορά μόνο τις περιπτώσεις υπεράριθμων κρατήσεων, αλλά και εκείνες όπου η επιβίβαση απορρίπτεται για άλλους λόγους,

⁵⁴Υπόθεση C-12/11 McDonagh. CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-12/11&language=EN>

⁵⁵Υπόθεση C-294/10 Eglītis και Ratnieks. CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&num=C-294/10>

όπως είναι οι λειτουργικοί λόγοι. Οι αεροπορικές εταιρείες δεν μπορούν να δικαιολογήσουν

άρνηση επιβίβασης και απαλλαγή από την καταβολή αποζημίωσης στους επιβάτες επικαλούμενες έκτακτες περιστάσεις ή υποθέτοντας ότι οι επιβάτες δεν θα έφθαναν εγκαίρως για τη σύνδεση πτήσης τους⁵⁶.

- **Ακύρωση**

Η έννοια της "ακύρωσης" καλύπτει επίσης την περίπτωση κατά την οποία το αεροσκάφος απογειώθηκε, αλλά για οποιοδήποτε λόγο αναγκάστηκε στη συνέχεια να επιστρέψει στο αεροδρόμιο αναχώρησης⁵⁷.

- **Οι αρμοδιότητες των εθνικών φορέων επιβολής**

Σύμφωνα με τον κανονισμό, οι εθνικοί φορείς επιβολής ασκούν γενικές δραστηριότητες παρακολούθησης προκειμένου να εγγυώνται τα δικαιώματα των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών, αλλά δεν υποχρεούνται να ενεργούν βάσει ατομικών καταγγελιών. Ως εκ τούτου, ένας εθνικός φορέας εκτέλεσης δεν υποχρεούται να λαμβάνει μέτρα επιβολής κατά των αερομεταφορέων. Ο ρόλος της επιβολής κυρώσεων όπως αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 3 του Κανονισμού συνίσταται σε μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση παραβάσεων ατομικές καταγγελίες⁵⁸.

- **Άσκηση προσφυγής δυνάμει του κανονισμού 261/2004**

Για πτήσεις από ένα κράτος μέλος σε άλλο κράτος μέλος, οι οποίες πραγματοποιούνται βάσει σύμβασης με έναν μόνο αερομεταφορέα, ο οποίος είναι ο πραγματικός μεταφορέας, γίνονται δεκτά αιτήματα αποζημίωσης βάσει του

⁵⁶ Υποθέσεις C-22/11 Finnair και C-321/11 Rodríguez Cachafeiro και Martínez-Reboredo Varela-Villamor. CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/documents.jsf?num=C-22/11>

⁵⁷ Υπόθεση C-83/10 Sousa Rodríguez. CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&num=C-83/10>

⁵⁸ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-145/15 και C-146/15 Ruijsenaars και Jansen. CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020 από <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=177532&pageIndex=0&doclang=EL&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=797808>

κανονισμού και μπορεί να ασκηθεί προσφυγή στο εθνικό δικαστήριο, το οποίο έχει και εδαφική αρμοδιότητα

στον τόπο αναχώρησης ή στον τόπο άφιξης, όπως αναφέρεται στη σύμβαση μεταφοράς.

Σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 1 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 44/2001 του Συμβουλίου τα κράτη μέλη διατηρούν τη δυνατότητα να προσφύγουν ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων της κατοικίας του εναγομένου (του αερομεταφορέα)⁵⁹.

Επισημάνσεις

Επισημάνσεις

Επισημάνσεις

⁵⁹ Υπόθεση C-204/08 Rehder. CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/documents.jsf?num=C-204/08>

Επισημάνσεις

3.1.2 Εθνικό δίκαιο και ευρωπαϊκό δίκαιο: ο ρόλος της ερμηνείας του δικαίου

Ένα σημαντικό εργαλείο για την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση είναι το κοινοτικό δίκαιο ως αυτόνομο, υπερεθνικό νομικό σύστημα διαφορετικό από το εθνικό και το διεθνές δίκαιο. Το κοινοτικό δίκαιο σε μεγάλο βαθμό ξεπερνά και πολλές φορές επικαλύπτει τα εσωτερικά νομικά συστήματα των κρατών μελών, ενώ συγχωνεύεται μαζί τους για να αποτελέσει μια νέα, ξεχωριστή δομή⁶⁰.

Η δομή αυτή συνοδεύεται από νομικά κείμενα της ΕΕ, καθώς και αρχές που διαμορφώνονται από τη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου. Το δίκαιο της ΕΕ είναι ένα οργανωμένο και διαρθρωμένο σώμα νομοθεσίας, το οποίο διακρίνεται από το δίκαιο των κρατών μελών, διότι βασίζεται σε διαφορετικές πηγές και δημιουργείται, ερμηνεύεται και εφαρμόζεται μέσω διαφόρων θεσμών και διαδικασιών⁶¹.

Ταυτόχρονα, το δίκαιο της ΕΕ αλληλοεπιδρά στενά με τα εθνικά νομικά συστήματα; όπως αποδεικνύεται από το γεγονός ότι έχει υιοθετήσει διάφορες εθνικές νομικές έννοιες, όρους και θεσμούς. Για παράδειγμα, ο τίτλος και ο ρόλος του «γενικού εισαγγελέα» έχει ληφθεί από το γαλλικό δίκαιο. Ένα άλλο παράδειγμα είναι ο όρος «καμποτάζ», ο οποίος υιοθετείται από το διεθνές δίκαιο. Μέσω της αλληλεπίδρασης των νομικών συστημάτων, αυτοί οι όροι έχουν αποκτήσει ανεξάρτητη έννοια και τώρα γίνονται αποδεκτοί ως ξεκάθαροι όροι της ΕΕ⁶².

Τα θεμέλια της νομοθεσίας της ΕΕ έχουν τις ρίζες τους στο ρωμαϊκό δίκαιο. Ωστόσο, καθώς το νομικό σύστημα της ΕΕ δεν προέκυψε από την οργανική ανάπτυξη, δεν διαθέτει ένα συνεκτικό σύνολο εννοιών και όρων. Τα νομικά κείμενα της ΕΕ παράγονται με ειδικές νομοθετικές διαδικασίες που περιλαμβάνουν συμβιβασμούς και μακροχρόνιες διαπραγματεύσεις μεταξύ των εκπροσώπων της ΕΕ των εκπροσώπων των κρατών μελών. Αφενός, αυτό διασφαλίζει ότι τα νομικά κείμενα της ΕΕ αντικατοπτρίζουν και ενσωματώνουν διάφορες νομικές απόψεις. Από την

⁶⁰ Opinion 1/91 Re a Draft Treaty on European Economic Area (ECR I-6079).

⁶¹ Opinion 1/91 Re a Draft Treaty on European Economic Area (ECR I-6079).

⁶² Articles 1 and 3 TEU, Article 24 TFEU and Articles 21 and 22 of the Charter of Fundamental Rights.

άλλη, αυτό καθιστά δυσχερέστερη τη νομοθετική διαδικασία, καθώς οι νομοθέτες που εκπροσωπούν διάφορες χώρες και οι πολιτικές πεποιθήσεις πρέπει συμβαδίσουν με βάση μια κοινή γλώσσα και να βρουν τη σωστή ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων της ΕΕ και των εθνικών συμφερόντων⁶³.

Οι δικαστές της ΕΕ, που εργάζονται με νομικά κείμενα που παράγονται μέσα από την αλληλεπίδραση ευρωπαϊκών και εθνικών εκπροσώπων, οφείλουν να βρίσκουν μια κοινή γραμμή πλευσης και να αφήνουν περιθώρια διαπραγμάτευσης. Μια βασική δυσκολία που αντιμετωπίζουν τα δικαστικά όργανα της ΕΕ είναι η πολυγλωσσία των γλωσσικών κειμένων. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η ΕΕ είναι πολύγλωσση και τα κείμενα, τα οποία είναι κατά κύριο λόγο στα αγγλικά ή, σε μικρότερο βαθμό, στα γαλλικά, είναι πιθανό να συνταχθούν από ανθρώπους των οποίων οι εγγενής γλώσσα δεν είναι αγγλική ή γαλλική. Σε αυτή την περίπτωση προκύπτουν δυσκολίες και μόνο από το γεγονός ότι ένας όρος σε μία γλώσσα δεν σημαίνει ακριβώς το ίδιο πράγμα σε άλλη γλώσσα. Ως εκ τούτου, είναι αδύνατο να παραχθούν απολύτως ισοδύναμες εκδοχές της νομοθεσίας σε όλες τις γλώσσες της ΕΕ. Εντούτοις, πρέπει να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις του νόμου, έτσι ώστε κάθε εκδοχή γλώσσας να έχει την ίδια νομική ισχύ⁶⁴.

Οι βασικές αρχές του κοινοτικού δικαίου είναι η ισότητα ενώπιον του νόμου, οι σαφείς και κατανοητές νομικές διατάξεις και η διαφανής νομοθεσία. Αυτές οι αρχές μπορούν να γίνουν δεκτές μόνο αν το δίκαιο της ΕΕ έχει το ίδιο νόημα σε όλες τις γλωσσικές εκδοχές. Συνεπώς, οι μεταφράσεις νομικών κειμένων θα πρέπει να καταβάλλουν προσπάθειες για να εξασφαλιστεί ότι όλες οι γλωσσικές εκδοχές συμφωνούν. Τα νομικά συστήματα μπορούν να αλληλοεπιδράσουν ικανοποιητικά μόνο εάν διερευνηθεί η ακριβής σημασία των νομικών όρων στη μετάφραση⁶⁵.

Η αναζήτηση κατάλληλων όρων ανέκαθεν έπαιξε σημαντικό ρόλο στην ιστορία της ανθρώπινης σκέψης. Ο ορισμός ενός όρου είναι μια περιγραφή της έννοιας στην οποία αναφέρεται. Το πιο σημαντικό είναι η ίδια την έννοια να είναι ξεκάθαρη και

⁶³ Sweet, S. (2004). *The judicial construction of Europe*. Oxford University Press, 1-45.

⁶⁴ Sweet, S. (2004). *The judicial construction of Europe*. Oxford University Press, 1-45.

⁶⁵ Sweet, S. (2004). *The judicial construction of Europe*. Oxford University Press, 1-45.

σαφής. Μια έννοια είναι ξεκάθαρη εάν διακρίνεται επαρκώς από παρόμοιες έννοιες και είναι σαφής εάν κατανοείται το νόημά της ⁶⁶.

Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της νομικής γλώσσας είναι ότι λειτουργεί με τις δικές της έννοιες και όρους. Στη νομική διάταξη, οι όροι και οι ορισμοί τους μπορεί να είναι σημαντικοί από διάφορες απόψεις. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό, οι όροι να χρησιμοποιούνται με ακρίβεια και με συνέπεια στη νομοθεσία. Η νομοθεσία παραγωγής είναι μια πολύπλοκη γνωστική διαδικασία που βασίζεται στη νομική ερμηνεία.

Οι νομικοί όροι και έννοιες πρέπει να ορίζονται με ακρίβεια και συνέπεια, καθώς η χρήση του ίδιου όρου για την αναφορά σε διαφορετικές έννοιες θα οδηγήσει τους αναγνώστες σε διαφορετικά συμπεράσματα. Ο αναγνώστης ενός νομικού κειμένου που περιέχει νομικούς όρους πρέπει να επεξεργάζεται λογικά το κείμενο για την εξαγωγή συμπερασμάτων και την κατανόηση της σημασίας του κειμένου ⁶⁷.

Οι διαδικασίες ενώπιον των δικαστηρίων της ΕΕ αποκλίνουν σημαντικά από την εθνική νομική πρακτική όσον αφορά στον προσδιορισμό των πραγματικών περιστατικών μιας υπόθεσης. Λόγω της ιδιαιτερότητας των εν λόγω διαδικασιών, το δικαστήριο της ΕΕ σπάνια διαπιστώνει τα πραγματικά περιστατικά μιας υπόθεσης· αντ' αυτού αναμένει από τους διαδίκους να παρουσιάσουν τα γεγονότα διεξοδικά και αξιόπιστα. Ταυτόχρονα, η νομική ερμηνεία διαδραματίζει κεντρικό ρόλο ⁶⁸.

Το δικαστήριο της ΕΕ είναι αρμόδιο για την ερμηνεία του δικαίου της ΕΕ και η νομική ερμηνεία σε προδικαστικές αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου είναι ιδιαίτερα σημαντική για τα εθνικά δικαστήρια που καλούνται να εφαρμόσουν το δίκαιο της ΕΕ.

Η νομική ερμηνεία είναι τόσο σημαντική διότι ένα από τα κύρια εργαλεία για την επίτευξη των στόχων των ιδρυτικών συνθηκών της ΕΕ είναι η δημιουργία ενός ενιαίου νομικού σώματος και ενός δικαίου που να μπορεί να εφαρμοστεί ομοιόμορφα

⁶⁶ Combos, M. (2004). EU Law viewed through the eyes of a national judge. Διαθέσιμο: https://ec.europa.eu/dgs/legal_service/seminars/20140703_gombos_speech_en.pdf

⁶⁷ Combos, M. (2004). EU Law viewed through the eyes of a national judge. Διαθέσιμο: https://ec.europa.eu/dgs/legal_service/seminars/20140703_gombos_speech_en.pdf

⁶⁸ Combos, M. (2004). EU Law viewed through the eyes of a national judge. Διαθέσιμο: https://ec.europa.eu/dgs/legal_service/seminars/20140703_gombos_speech_en.pdf

σε όλα τα κράτη μέλη. Για αυτό το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο πολλές φορές επικρίνεται ότι υπερβαίνει τις αρμοδιότητές του κατά την νομική ερμηνεία ⁶⁹.

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο πρέπει να βοηθάει στη διαμόρφωση του νόμου, καθώς οι συνθήκες και η νομοθεσία της ΕΕ μπορούν να είναι ασαφείς και ελλιπείς σε ορισμένα θέματα. Επίσης, ορισμένες διατάξεις αφήνουν ευρύ περιθώριο διακριτικής ευχέρειας στα κράτη μέλη επιτρέποντας και πάλι στο Δικαστήριο να διαμορφώσει το νόμο σε κάποιο βαθμό ⁷⁰.

Υπάρχουν διάφορες μέθοδοι ερμηνείας του νόμου. Οι πρώτες μέθοδοι ερμηνείας το νόμου αφορούν στην γραμματική και στη λογική ερμηνεία. Αργότερα, προστέθηκε και ο συστηματικός τρόπος ερμηνείας του νόμου. Ένας σημαντικός κανόνας για την ερμηνεία των νομικών κειμένων των κρατών μελών είναι ότι οι όροι της ΕΕ πρέπει να ερμηνεύονται στο πλαίσιο του δικαίου της ΕΕ, στο οποίο οι εθνικοί νομικοί όροι μπορεί να αποδειχθούν κακοί οδηγοί. Μια μέθοδος νομικής ερμηνείας, που απορρέει από τον ειδικό χαρακτήρα του κοινοτικού δικαίου, είναι η σύγκριση των νομικών παραδόσεων, που βοηθούν στον προσδιορισμό της ορθής έννοιας των άγνωστων όρων των νομικών κειμένων της ΕΕ. Οι όροι μπορούν να ερμηνευθούν με τη σύγκριση διαφόρων γλωσσικών εκδόσεων ενός νομικού κειμένου λαμβάνοντας υπόψη τον πολύγλωσσο χαρακτήρα του κοινοτικού δικαίου.

Η ερμηνεία μπορεί επίσης να καθοδηγείται από συνθήκες, νομικές αρχές, διεθνείς συμβάσεις, θεμελιώδη δικαιώματα, κοινές συνταγματικές παραδόσεις των κρατών μελών, ηθικές αξίες, καθώς και κοινές νομικές παραδόσεις και έθιμα. Ο προσδιορισμός των εννοιών στις οποίες αναφέρονται συχνά οι όροι απαιτεί πολύπλοκη ερμηνεία χρησιμοποιώντας έναν συνδυασμό μεθόδων. Μια κατευθυντήρια αρχή στην προσπάθεια της ερμηνείας του δικαίου είναι ότι οι όροι της ΕΕ πρέπει πάντα να ερμηνεύονται με σκοπό την επίτευξη του σκοπού της νομοθεσίας. Μια άλλη βασική αρχή είναι ότι οι όροι της ΕΕ πρέπει γενικά να ερμηνεύονται ως ισχύοντες σε ένα πλαίσιο της ΕΕ. Τα πράγματα είναι αρκετά απλά

⁶⁹ Combos, M. (2004). EU Law viewed through the eyes of a national judge. Διαθέσιμο: https://ec.europa.eu/dgs/legal_service/seminars/20140703_gombos_speech_en.pdf

⁷⁰ Craig, Paul; de Búrca, Gráinne (2015). EU law: text, cases, and materials (sixth ed.). Oxford University Press. pp. 112–113.

εάν το δίκαιο της ΕΕ χρησιμοποιεί συγκεκριμένους νομικούς όρους οι οποίοι δεν περιλαμβάνονται στο εθνικό δίκαιο ⁷¹.

Ωστόσο, πολλοί όροι στα κείμενα της ΕΕ φαίνονται πανομοιότυποι με τους όρους που χρησιμοποιούνται συνήθως στην εθνική νομοθεσία, αν και αναφέρονται σε διαφορετικές έννοιες. Παράδειγμα αυτού είναι ο όρος «αιτούν δικαστήριο» που χρησιμοποιείται στο πλαίσιο της διαδικασίας εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως ⁷². Οι προδικαστικές αποφάσεις μπορούν να ζητηθούν και από άλλους φορείς, ενώ ορισμένοι φορείς που ονομάζονται «δικαστήρια» δεν δικαιούνται να ζητούν προδικαστικές αποφάσεις εάν δεν τηρούν τις αρχές και τους όρους που καθορίζονται στη νομολογία του ΔΕΚ. Η νομολογία αυτή έχει ορίσει τον όρο «αιτούν δικαστήριο» διευκρινίζοντας ορισμένες προϋποθέσεις τις οποίες πρέπει να πληροί ένας οργανισμός προκειμένου να ζητήσει προδικαστική εξέταση για μια απόφαση. Αυτές οι προϋποθέσεις αναφέρονται στο κατά πόσον ο οργανισμός έχει συσταθεί με νόμο, αν είναι μόνιμος, αν η δικαιοδοσία του είναι υποχρεωτική, αν οι διαδικασίες του είναι ⁷³ σύμφωνες με τους κανόνες δικαίου και αν είναι ανεξάρτητος και αμερόληπτος ⁷³.

⁷¹ Craig, Paul; de Búrca, Gráinne (2015). *EU law: text, cases, and materials* (sixth ed.). Oxford University Press. pp. 112–113.

⁷² Craig, Paul; de Búrca, Gráinne (2015). *EU law: text, cases, and materials* (sixth ed.). Oxford University Press. pp. 112–113.

⁷³ Craig, Paul; de Búrca, Gráinne (2015). *EU law: text, cases, and materials* (sixth ed.). Oxford University Press. pp. 112–113.

3.1.3 Γενικές αρχές των νόμων της ΕΕ που εφαρμόζονται από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο

Οι γενικές αρχές του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι γενικές αρχές του δικαίου που εφαρμόζονται από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο και τα εθνικά δικαστήρια των κρατών μελών κατά τον καθορισμό της νομιμότητας των νομοθετικών και διοικητικών μέτρων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι γενικές αρχές του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν να προέρχονται από κοινές νομικές αρχές στα διάφορα κράτη μέλη της ΕΕ ή από γενικές αρχές που απαντώνται στο διεθνές δίκαιο ή στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης⁷⁴.

Μεταξύ άλλων, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έχει αναγνωρίσει τα θεμελιώδη δικαιώματα, την αναλογικότητα, την ασφάλεια δικαίου, την ισότητα ενώπιον του νόμου και την επικουρικότητα ως γενικές αρχές του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι γενικές αρχές του δικαίου θα πρέπει να διακριθούν από τους κανόνες του δικαίου, καθώς οι αρχές είναι γενικότερες και ανοικτές υπό την έννοια ότι πρέπει να επιδιώκονται να εφαρμόζονται σε συγκεκριμένες περιπτώσεις με σωστά αποτελέσματα⁷⁵.

Οι γενικές αρχές του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι κανόνες δικαίου που το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο οφείλει να ερμηνεύει και να εφαρμόζει.

Ιδιαίτερα για τα θεμελιώδη δικαιώματα, το άρθρο 6 παράγραφος 3 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση προέβλεπε ότι τα θεμελιώδη δικαιώματα, όπως

⁷⁴ Jans, J.H. (2007). *Europeanisation of Public Law* (1st ed.). Europa Law Publishing. p. 418.

⁷⁵ Kaczorowsky, Alina (2008). *European Union law*. Taylor & Francis. p. 231.

κατοχυρώνονται από την Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την Προστασία των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και των Θεμελιωδών Ελευθεριών και όπως απορρέουν από τις κοινές συνταγματικές παραδόσεις των κρατών μελών, αποτελούν γενικές αρχές του δικαίου της Ένωσης⁷⁶.

Στην πράξη, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο εφαρμόζει τις γενικές αρχές του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε όλες τις πτυχές των θεμάτων που διαχειρίζεται μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται και οι δικαστικές διαμάχες που προκύπτουν κατά την παραβίαση των δικαιωμάτων των επιβατών της εναέριας κυκλοφορίας. Κατά τη διατύπωση των γενικών αρχών, οι δικαστές της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντλούν από διάφορες πηγές, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται: το δημόσιο διεθνές δίκαιο και οι γενικές αρχές του που είναι εγγενείς σε όλα τα νομικά συστήματα, οι εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών, δηλαδή οι γενικές αρχές που είναι κοινές για τους νόμους όλων των κρατών μελών, οι γενικές αρχές που απορρέουν από το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τα θεμελιώδη ανθρώπινα δικαιώματα. Όλες οι γενικές αρχές εφαρμόζονται για την αποφυγή της άρνησης της δικαιοσύνης, για την κάλυψη των κενών στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για την ενίσχυση της συνοχής του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης⁷⁷.

Τα θεμελιώδη δικαιώματα συνιστούν μια βασική αρχή από την οποία διέπεται ο νόμος της ΕΕ. Τα θεμελιώδη δικαιώματα, όπως και τα ανθρώπινα δικαιώματα, αναγνωρίστηκαν για πρώτη φορά από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων βάσει επιχειρημάτων που ανέπτυξε το γερμανικό συνταγματικό δικαστήριο στην υπόθεση *Stauder v City of Ulm* υπόθεση 29/69 σε σχέση με ένα σύστημα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Όταν η υπόθεση παραπέμφθηκε στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σύμφωνα με την απόφαση του γερμανικού Συνταγματικού Δικαστηρίου, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα δεν μπορούσε «να βλάψει τα θεμελιώδη ανθρώπινα δικαιώματα που κατοχυρώνονται στις γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου και προστατεύονται από το Δικαστήριο. Η προστασία των δικαιωμάτων

⁷⁶ Kaczorowsky, Alina (2008). *European Union law*. Taylor & Francis. p. 231.

⁷⁷ Giacomo, Di Federico (2011). *The EU Charter of Fundamental Rights: From Declaration to Binding Instrument*. Volume 8 of *Ius Gentium Comparative Perspectives on Law and Justice*. Springer. p. 38.

αυτών, αν και εμπνέεται από τις κοινές συνταγματικές παραδόσεις των κρατών μελών, διασφαλίζεται στο πλαίσιο της δομής και των στόχων της Κοινότητας ⁷⁸.

Η νομική βεβαιότητα είναι άλλη μία βασική αρχή που διέπει τους νόμους της ΕΕ. Για αυτό η έννοια της νομικής βεβαιότητας αναγνωρίζεται από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο από τη δεκαετία του 1960 ως μια από τις γενικές αρχές του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρόκειται για μια σημαντική γενική αρχή του διεθνούς δικαίου και του δημοσίου δικαίου, που προηγείται του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης ⁷⁹.

Ως γενική αρχή του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σημαίνει ότι ο νόμος πρέπει να είναι βέβαιος, δεδομένου ότι είναι σαφής και ακριβής και ότι οι νομικές του συνέπειες είναι προβλέψιμες, ιδίως όταν εφαρμόζονται σε περιπτώσεις οικονομικών υποχρεώσεων. Για αυτό η θέσπιση νόμων που θα έχουν νομική ισχύ στην Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να έχει την κατάλληλη νομική βάση. Η νομοθεσία των κρατών μελών που εφαρμόζει το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να είναι διατυπωμένη έτσι ώστε να είναι σαφώς κατανοητή από εκείνους που υπόκεινται στον νόμο ⁸⁰.

Στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης η γενική αρχή της νομικής βεβαιότητας απαγορεύει τους αναδρομικούς νόμους. Η γενική αρχή της νομικής βεβαιότητας ορίζει επίσης ότι πρέπει να δημοσιοποιούνται επαρκείς πληροφορίες που θα επιτρέπουν στα μέρη να γνωρίζουν ποιος είναι ο νόμος και να συμμορφώνονται με αυτόν. Η νομική ασφάλεια είναι μια πολύπλοκη έννοια του κοινοτικού δικαίου και απεικονίζει απόλυτα τα βασικά νομικά ζητήματα που θέτουν γενικές αρχές δικαίου εντός της έννομης τάξης της ΕΕ, όπως τα νομικά τους αποτελέσματα και το πεδίο εφαρμογής τους. Η επανεξέταση αυτών των σημαντικών ζητημάτων από την άποψη

⁷⁸ Giacomo, Di Federico (2011). The EU Charter of Fundamental Rights: From Declaration to Binding Instrument. Volume 8 of Ius Gentium Comparative Perspectives on Law and Justice. Springer. p. 38. I

⁷⁹ Rodriguez, P. (2016). The Principle of Legal Certainty and the Limits to the Applicability of EU Law. LA REGULACIÓN INTERNACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA EROSION DEL MODELO SOCIAL Y POLÍTICO DE LA UNIÓN EUROPEA (DER2014- 57213-R).

⁸⁰ Rodriguez, P. (2016). The Principle of Legal Certainty and the Limits to the Applicability of EU Law. LA REGULACIÓN INTERNACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA EROSION DEL MODELO SOCIAL Y POLÍTICO DE LA UNIÓN EUROPEA (DER2014- 57213-R).

της νομικής ασφάλειας θα μπορούσε επιπλέον να συμβάλει στην παρεμπόδιση της μεροληψίας των θεμελιωδών δικαιωμάτων⁸¹.

Τέλος πέραν των προαναφερθέντων άλλη μία βασική αρχή που διέπει το δίκαιο της ΕΕ είναι η αναλογικότητα. Για αυτό η νομική έννοια της αναλογικότητας αναγνωρίζεται από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο από τη δεκαετία του 1950 ως μια από τις γενικές αρχές του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η αρχή της αναλογικότητας αναγνωρίζεται επίσης στο άρθρο 5 της συνθήκης ΕΚ και ορίζει ότι «κάθε δράση της Κοινότητας δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων της παρούσας συνθήκης». Επομένως, η γενική αρχή της αναλογικότητας στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνεπάγεται ότι αφενός τα νομικά μέτρα θα πρέπει να έχουν ως στόχο την επίτευξη ενός θεμιτού σκοπού και ότι αφετέρου τα μέτρα δεν θα έχουν υπερβολικό αντίκτυπο στα συμφέροντα των αιτούντων. Ως εκ τούτου, η γενική αρχή του δικαίου της αναλογικότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποβάλλεται συνήθως σε εκτεταμένο δικαστικό έλεγχο⁸².

⁸¹ Rodrigez, P. (2016). The Principle of Legal Certainty and the Limits to the Applicability of EU Law. LA REGULACIÓN INTERNACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA EROSION DEL MODELO SOCIAL Y POLÍTICO DE LA UNIÓN EUROPEA (DER2014- 57213-R).

⁸² Craig, Paul; de Búrca, Gráinne (2015). EU law: text, cases, and materials (sixth ed.). Oxford University Press. pp. 112–113.

3.2 Ο ρόλος των εθνικών δικαστηρίων στην προστασία των δικαιωμάτων του Καταναλωτή της Εναέριας Κυκλοφορίας

Η διαδικασία δημιουργίας ενός δεσμευτικού υπερεθνικού νομικού συστήματος σε όλα τα κράτη μέλη, είναι το αποτέλεσμα αλληλεπιδράσεων μεταξύ των διαδίκων, των εθνικών δικαστηρίων και του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου. Η εξέλιξη του κοινοτικού νόμου αντιπροσωπεύει μια μεταμόρφωση των εθνικών συνθηκών σε ένα σύστημα υπερεθνικής συνταγματικής διακυβέρνησης μέσα στο οποίο τα κράτη μέλη έχουν παραδώσει ένα σημαντικό μέρος της κυριαρχίας τους⁸³.

Από την μεριά ενός κράτους μέλους, ο "δικαστικός διάλογος" μεταξύ ευρωπαϊκών και εθνικών δικαστηρίων λαμβάνει χώρα κυρίως σε δύο φάσεις. Η πρώτη φάση αφορά μια «εκ των κάτω προς τα άνω διαδικασία», κατά την οποία τα εθνικά δικαστήρια απευθύνονται στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο μέσω του μηχανισμού της προδικαστικής απόφασης. Σε ένα άλλο επίπεδο οι εθνικοί δικαστές υποχρεούνται να εφαρμόζουν το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως έχει ερμηνευθεί από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, και να επιβάλλουν τις αποφάσεις Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου⁸⁴.

Ωστόσο, οι εθνικές κυβερνήσεις των κρατών μελών της ΕΕ δεν είναι παθητικοί αποδέκτες των αποφάσεων του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου και σε αυτό το πλαίσιο οι δικαστές της ΕΕ αντιλαμβάνονται ότι η εξουσία τους τελικά εξαρτάται από τη συναίνεση των κρατών μελών και ως εκ τούτου δεν μπορούν πάντα να παίρνουν αποφάσεις με τις οποίες οι εθνικές κυβερνήσεις δεν συμφωνούν. Οι αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου όσον αφορά στον τρόπο με τον οποίο πρέπει να ερμηνεύεται το δίκαιο της ΕΕ συχνά διαφέρουν από εκείνες των κυβερνήσεων των κρατών μελών που επηρεάζονται από τις αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου⁸⁵.

⁸³ Bardarova, S. (2013). Comparison Between the European Court of Justice and European Court of Human Rights. SSRN Electronic Journal.

⁸⁴ Ciampi, A. (2009). The Potentially Competing Jurisdiction of the European Court of Human Rights and the European Court of Justice. *Yearbook Of European Law*, 28(1), 601-609.

⁸⁵ Garrett, G., Kelemen, R., & Schulz, H. (1998). The European Court of Justice, National Governments, and Legal Integration in the European Union. *International Organization*, 52(1), 149-176.

Στις συνεχιζόμενες στρατηγικές αλληλεπιδράσεις, που αναπτύσσονται μεταξύ του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου και των κρατών μελών, οι εθνικές κυβερνήσεις προσπαθούν να πετύχουν τα αποτελέσματα που προτιμούν. Εάν, οι αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου είναι ενάντια σε ένα ισχύον εθνικό νόμο ή πρακτική είναι στη δικαιοδοσία των ευρωπαϊκών δικαστηρίων των κρατών μελών να επιλέξουν να τηρήσουν ή όχι τις αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου. Η αποδοχή των αποφάσεων συνεπάγεται μεταβολή των εθνικών πρακτικών ή νόμων ώστε να συμμορφώνονται με τις ευρωπαϊκές αποφάσεις⁸⁶.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 593/2008 τα συμβαλλόμενα μέρη μιας υπόθεσης έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν το δίκαιο που θα εφαρμοστεί στη σύμβαση που αφορά στην υπόθεση. Πιο συγκεκριμένα, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να επιλέξουν είτε το δίκαιο της χώρας όπου διαμένει ο επιβάτης, είτε το δίκαιο της χώρας όπου ασκεί κεντρική διοίκηση ο αερομεταφορέας, είτε το δίκαιο της χώρας του τόπου αναχώρησης είτε τέλος το δίκαιο της χώρας του τόπου προορισμού. Το δίκαιο που θα επιλεγεί θα πρέπει να συνάδει με τις προϋποθέσεις του άρθρου 3 του Κανονισμού 593/2008.

⁸⁶ Garrett, G., Kelemen, R., & Schulz, H. (1998). The European Court of Justice, National Governments, and Legal Integration in the European Union. *International Organization*, 52(1), 149-176.

3.3 Εναρμόνιση Ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας και ελληνικού δικαίου για την προστασία των δικαιωμάτων του Καταναλωτή της Εναέριας Κυκλοφορίας

Σε σχέση με την Ευρωπαϊκή Ένωση, η εναρμόνιση του δικαίου (ή απλώς η εναρμόνιση) είναι η διαδικασία δημιουργίας κοινών προτύπων σε ολόκληρη την εσωτερική αγορά. Παρόλο που κάθε κράτος μέλος της ΕΕ φέρει την πρωταρχική ευθύνη για τη ρύθμιση των περισσότερων θεμάτων που εμπίπτουν στη δικαιοδοσία του και, κατά συνέπεια, το καθένα έχει τους δικούς του νόμους. Η εναρμόνιση αποσκοπεί στο να δημιουργηθεί συνεκτικότητα των νόμων, των κανονισμών, των προτύπων και των πρακτικών έτσι ώστε οι ίδιοι κανόνες να ισχύουν για επιχειρήσεις που λειτουργούν σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη και έτσι ώστε οι επιχειρήσεις ενός κράτους να μην αποκτούν οικονομικό πλεονέκτημα έναντι των επιχειρήσεων ενός άλλου κράτους με διαφορετικούς κανόνες⁸⁷.

Ένας στόχος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την επίτευξη ομοιομορφίας των νόμων των κρατών μελών είναι η διευκόλυνση του ελεύθερου εμπορίου και η προστασία των πολιτών. Η εναρμόνιση είναι μια διαδικασία αποδοχής των ορίων και των κανόνων της διεθνούς ενοποίησης, αλλά δεν αποτελεί απαραίτητα ένα όραμα για ολική ομοιομορφία. Δηλαδή, η εναρμόνιση του δικαίου δεν επιδιώκει να δημιουργήσει μια μοναδική αρχή δικαίου σε ένα συγκεκριμένο θέμα. Η εναρμόνιση είναι ασύμμετρη. Οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν επικεντρώνονται ή δεν περιέχουν πλήρη ρύθμιση του συνόλου του νόμου ενός κράτους μέλους. Οι οδηγίες ρυθμίζουν ορισμένα πολύ συγκεκριμένα ζητήματα και τα ρυθμίζουν μόνο για συγκεκριμένες καταστάσεις ή περιστάσεις και μόνο για συγκεκριμένους τύπους συμβαλλομένων⁸⁸.

⁸⁷ Hesselink, M. The Ideal of Codification and the Dynamics of Europeanisation: The Dutch Experience in the book by Vogenauer, S and Weatherill, S (ed). (2006). *The Harmonisation of European Contract Law Implications for European Private Laws, Business and Legal Practice*. Oxford and Portland, Oregon: Hart Publishing. Page 48.

⁸⁸ Hesselink, M. The Ideal of Codification and the Dynamics of Europeanisation: The Dutch Experience in the book by Vogenauer, S and Weatherill, S (ed). (2006). *The Harmonisation of European Contract Law Implications for European Private Laws, Business and Legal Practice*. Oxford and Portland, Oregon: Hart Publishing. Page 48

Δεν υπάρχει ανώτερη πολιτική αρχή η οποία να έχει τον τελευταίο λόγο για το ποιος είναι υπεύθυνος για το τι. Ωστόσο, το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων μπορεί να καθορίσει την έκταση της εναρμόνισης κατά τον καθορισμό συγκεκριμένων υποθέσεων. Η εναρμόνιση είναι μια δυναμική διαδικασία και τα μέσα της εναρμόνισης έχουν ως στόχο την αλλαγή, ιδίως τη βελτίωση και τη θέσπιση συνεκτικών συνθηκών για τη λειτουργία των νομικών αρχών των κρατών-μελών⁸⁹.

Η εναρμόνιση της νομοθεσίας της ΕΕ και των κρατών μελών επιτυγχάνεται με την μεταφορά των ευρωπαϊκών Οδηγιών στα εθνικά νομικά συστήματα. Οι οδηγίες απαιτούν μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο του κράτους μέλους προκειμένου να τεθούν σε ισχύ. Εάν ένα κράτος μέλος δεν μεταφέρει εγκαίρως την οδηγία ή δεν τη μεταφέρει καθόλου οι ιδιώτες δε θα μπορούν να αντλούν άμεσα δικαιώματα από την οδηγία αυτή.

Μια οδηγία θα μπορούσε να μεταφερθεί μέσω νομοθετικής ρύθμισης από το εθνικό κοινοβούλιο ή μέσω συμφωνίας⁹⁰.

Οι οδηγίες είναι ευέλικτες στο βαθμό που οι εθνικές αρχές των κρατών μελών έχουν την επιλογή της μορφής και της μεθόδου εφαρμογής της οδηγίας. Αυτό λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι τα κράτη μέλη έχουν διαφορετικά νομικά συστήματα. Ως εκ τούτου, αυτό επιτρέπει τη θέσπιση ενός εναρμονισμένου πλαισίου νόμων διατηρώντας ταυτόχρονα την ισχύουσα εθνική νομοθεσία κάθε μέλους. Αυτή είναι η κύρια πρόκληση της εναρμόνισης για ενοποίηση⁹¹.

Η εναρμόνιση μπορεί να επιτευχθεί με δύο τρόπους, ενεργά ή παθητικά. Η συνηθέστερη είναι η ενεργός επιδίωξη της εναρμόνισης, συνήθως μέσω της θέσπισης νομοθεσίας που ενσωματώνει τις εναρμονισμένες αρχές στον τοπικό νόμο. Η παθητική εναρμόνιση μπορεί να συμβεί μέσω μη νομοθετικών συμφωνιών ή

⁸⁹ Colombi Ciacchi, A. "Non-Legislative Harmonisation of Private Law under the European Constitution: The Case of Unfair Suretyships", (2005). 13 *European Review of Private Law* page 285 in the book by Vogenauer, S and Weatherill, S (ed). (2006). *The Harmonisation of European Contract Law Implications for European Private Laws, Business and Legal Practice*. Oxford and Portland, Oregon: Hart Publishing. Page 198.

⁹⁰ Menski, W. (2005). "Comparative Law in a Global Context". London: Cambridge University Press, page 39.

⁹¹ Menski, W. (2005). "Comparative Law in a Global Context". London: Cambridge University Press, page 39.

σύγκλισης της νομολογίας. Μέχρι στιγμής, η παθητική εναρμόνιση είναι η λιγότερο επιτυχημένη⁹².

Ο Νόμος 5017/1931 «περί πολιτικής αεροπορίας» ήταν ο πρώτος νόμος που ψηφίστηκε και εφαρμόστηκε στην Ελλάδα με σκοπό την προστασία των επιβατών και τον καθορισμό του πεδίου ευθύνης του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος. Ο εν λόγω νόμος μάλιστα εκσυγχρονίστηκε με την ψήφιση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (Ν. 1815/1988). Τα άρθρα 94-122 περιέχουν προβλέψεις σχετικά με τις ευθύνες του αερομεταφορέα σε περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού επιβατών κατά την πτήση, για απώλεια ή φθορά αποσκευών και για καθυστέρηση επιβατών ή αποσκευών. Ο εν λόγω νόμος ακολουθεί τις ρυθμίσεις της Σύμβασης της Βαρσοβίας που ορίζει την ευθύνη του αερομεταφορέα στις διεθνείς και εθνικές πτήσεις.

Για την προστασία του καταναλωτή στην Ελλάδα ένα βασικό νομοθέτημα που την στηρίζει είναι ο Ν. 2251/2004, ο οποίος έχει υποστεί πλήθος τροποποιήσεων. Με την τελευταία τροποποίηση που υπέστη δημιουργήθηκε ο Ν. 3587/2007. Ο συγκεκριμένος νόμος ενσωματώνει πολλές ευρωπαϊκές διατάξεις και Οδηγίες για την προστασία των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας. Με τον Ν. 2251/1994 ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο η Οδηγία 93/13/ΕΟΚ που αφορά στις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που μπορεί να συνάψει μια αεροπορική εταιρία με έναν επιβάτη (βλ. γενικοί όροι μεταφοράς ΙΑΤΑ).

Με το άρθρο 4 του Ν. 2251/1994 εφαρμόζονται οι διατάξεις της Οδηγίας 97/7/ΕΚ45 για τις συμβάσεις από απόσταση (με ηλεκτρονικά μέσα). Με το Νόμο 3587/2007 ενσωματώθηκε μεταξύ άλλων η Οδηγία 2005/29/ΕΚ για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές των αεροπορικών εταιρειών προς τους καταναλωτές της εσωτερικής ευρωπαϊκής αγοράς.

⁹² Menski, W. (2005). "Comparative Law in a Global Context". London: Cambridge University Press. page 39.

3.4 Παραδείγματα παραβιάσεων δικαιωμάτων επιβατών αεροπορικών εταιρειών

3.4.1 Υπόθεση 1 (Μάρτιος 2005)

Οι επιβάτες κ. Böck και η κ. Lepuschitz έκλεισαν εισιτήρια επιστροφής με την Air France από τη Βιέννη (Αυστρία) στην πόλη του Μεξικού (Μεξικό) μέσω του Παρισιού (Γαλλία). Η πτήση Μεξικό-Παρίσι που έπρεπε να πραγματοποιήσει ο κ. Böck και η κ. Lepuschitz είχε προγραμματιστεί να αναχωρήσει στις 21.30 στις 7 Μαρτίου του 2005.

Κατά την διαδικασία του check-in ενημερώθηκαν ότι η πτήση τους ακυρώθηκε. Η ακύρωση οφειλόταν σε αλλαγή στον προγραμματισμό των πτήσεων μεταξύ των πόλεων Μεξικό-Παρίσι η οποία προέκυψε από την μία εξαιτίας τεχνικών προβλημάτων του αεροσκάφους, που ήταν να πετάξει από το Παρίσι στην πόλη του Μεξικού, και από την άλλη λόγω της ανάγκης να τηρηθεί η προβλεπόμενη από το νόμο περίοδος ανάπαυσης για το πλήρωμα. Οι επιβάτες δέχτηκαν την προσφορά θέσεων της Air France σε πτήση που εκτελούσε η Continental Airlines, η οποία επρόκειτο να αποχωρήσει την επόμενη ημέρα, στις 8 Μαρτίου 2005, στις 12.20. Τα εισιτήριά τους ακυρώθηκαν και στη συνέχεια εκδόθηκαν νέα εισιτήρια. Ο κ. Böck και η κ. Lepuschitz έφτασαν στη Βιέννη σχεδόν 22 ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης. Ο κ. Böck και η κ. Lepuschitz άσκησαν αγωγή κατά της Air France ζητώντας 600 ευρώ αποζημίωση ανά άτομο για την ακύρωση της πτήσης τους, βάσει του άρθρου 5 και του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004.

3.4.2 Υπόθεση 2 (Μάιος 2006) (καθυστέρηση πτήσης)

Η επιβάτης κ. Folkerts πραγματοποίησε κράτηση για να πετάξει από τη Βρέμη στην Ασουνσιόν, μέσω του Παρισιού και του Σάο Πάολο το Μάιο του 2006. Σύμφωνα με τον αρχικό προγραμματισμό, η πτήση της κυρίας Folkerts προγραμματίστηκε να αναχωρήσει από τη Βρέμη στις 16 Μαΐου 2006 στις 6.30 π.μ. και να φτάσει στην Ασουνσιόν, τον τελικό της προορισμό, την ίδια ημέρα στις 11.30.

Η αναχώρηση της πτήσης από τη Βρέμη στο Παρίσι, την οποία διαχειριζόταν η εταιρεία Air France, καθυστέρησε και το αεροσκάφος απογειώθηκε μόνο λίγο πριν τις 9.00 π.μ., δηλαδή με μια καθυστέρηση περίπου δύο ώρες πέραν της

προγραμματισμένης ώρας αναχώρησης. Η κ. Folkerts, η οποία είχε ήδη τις κάρτες επιβίβασής της για ολόκληρο το ταξίδι κατά την αναχώρηση από τη Βρέμη, δεν έφτασε στο Παρίσι, έως ότου να αναχωρήσει το αεροσκάφος της Air France που είχε προγραμματιστεί για τη σύνδεση με το Σάο Πάολο. Η κ. Folkerts καλέστηκε από την Air France για να πραγματοποιήσει μεταγενέστερη πτήση στο Σάο Πάολο. Λόγω της καθυστερημένης άφιξής της στο Σάο Πάολο, η κυρία Folkerts έχασε την πτήση που είχε συνδέσει με την Ασουνσιόν, που είχε αρχικά προγραμματιστεί. Ως εκ τούτου, έφτασε στην Ασουνσιόν στις 10.30 π.μ., δηλαδή 11 ώρες μετά την αρχική προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

Αρχικά, η Air France υποχρεώθηκε να καταβάλει στην F. Folkerts αποζημίωση, 600 ευρώ, σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1 του κανονισμού 261/2004. Στη συνέχεια, η Air France άσκησε προσφυγή ενώπιον του Bundesgerichtshof (γερμανικού ομοσπονδιακού δικαστηρίου).

Το Bundesgerichtshof θεώρησε ότι το αποτέλεσμα της προσφυγής αυτής εξαρτάται από το αν η επιβάτης δικαιούται αποζημίωση από την Air France δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004.

Το Γερμανικό Ομοσπονδιακό Δικαστήριο θεώρησε ότι η κ. Folkerts δικαιούται αποζημίωση ύψους 600 ευρώ μόνο αν η νομολογία του Δικαστηρίου σύμφωνα με την οποία οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα αποζημιώσεως βάσει του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, ακόμη και σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης - εφαρμόζεται και στην συγκεκριμένη περίπτωση.

Επομένως, κατά την άποψη του Γερμανικού Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, το ζήτημα αν το δικαίωμα αποζημιώσεως που προέβλεπε η Folkerts είναι βάσιμο εξαρτάται από το αν μπορεί να γίνει επίκληση του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, ακόμη και αν δεν υπάρξει καθυστέρηση (άρθρο 6, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού) (Europra, 2020).

3.4.3 Υπόθεση 3 (Ιούλιος 2007 2008)

Οι επιβάτες Nelsons πραγματοποίησαν πτήσεις με την Lufthansa από τη Φρανκφούρτη (Γερμανία) προς το Λάγος (Νιγηρία), αναχωρώντας στις 27 Ιουλίου 2007 και επιστρέφοντας από το Λάγος στη Φρανκφούρτη στις 27 Μαρτίου 2008 για την πτήση LH 565. Η προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης για την πτήση επιστροφής ήταν στις 22.50. Στις 27 Μαρτίου 2008, οι Nelsons έφτασαν εγκαίρως στο αεροδρόμιο του Λάγος. Ωστόσο, η πτήση επιστροφής δεν αναχώρησε την προγραμματισμένη ώρα και αναγκάστηκαν να φιλοξενηθούν σε ένα ξενοδοχείο.

Στις 16.00 μμ, στις 28 Μαρτίου 2008 μεταφέρθηκαν από το ξενοδοχείο τους στο αεροδρόμιο. Η πτήση LH 565 τελικά αναχώρησε στις 01.00 στις 29 Μαρτίου 2008 μέσω ενός αεροσκάφους αντικατάστασης το οποίο είχε εισάγει η Lufthansa από τη Φρανκφούρτη, με τον ίδιο αριθμό πτήσης και τους περισσότερους επιβάτες. Το αεροπλάνο προσγειώθηκε στη Φρανκφούρτη στις 07.10, δηλαδή με καθυστέρηση 24 ώρες από την αρχική προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

Μετά την εν λόγω πτήση, οι Nelsons άσκησαν προσφυγή ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου. Ζήτησαν, μεταξύ άλλων, να υποχρεωθεί η Lufthansa να καταβάλει σε κάθε ένα από αυτούς 600 ευρώ πλέον τόκους για την καθυστέρηση, βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1 και 7 του κανονισμού 261/2004.

Η Lufthansa υποστηρίζει ότι δεν μπορεί να γίνει λόγος για «ακύρωση» κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, αλλά μάλλον για καθυστέρηση για την οποία ο κανονισμός αυτός δεν παρέχει δικαίωμα αποζημίωσης. Υπό το πρίσμα της υπόθεσης Sturgeon, η Lufthansa ισχυρίστηκε κατ' αρχάς ότι το δικαίωμα αποζημίωσης που δέχθηκε το Δικαστήριο υπέρ των επιβατών των οποίων οι πτήσεις καθυστερούν δεν μπορεί να συμβιβαστεί με τους κανόνες περί αποζημίωσης που απορρέουν από τη Σύμβαση του Μόντρεαλ. Δεύτερον, υποστήριξε ότι σύμφωνα με την απόφαση Sturgeon, το Δικαστήριο υπερέβη τη δικαιοδοσία του.

Υπό τις συνθήκες αυτές, το εθνικό δικαστήριο αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο κάποια προδικαστικά ερωτήματα⁹³.

⁹³ Europa (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62010CJ0581&from=EN>

3.4.4 Υπόθεση 4 (Ιούνιος 2005)

Η επιβάτης Wallentin-Hermann κράτησε τρεις θέσεις σε πτήση με την εταιρεία Alitalia από τη Βιέννη (Αυστρία) στο Μπρίντιζι (Ιταλία) μέσω της Ρώμης (Ιταλία). Η πτήση ήταν προγραμματισμένη να φύγει από Βιέννη στις 28 Ιουνίου 2005 στις 6.45 π.μ. και να φτάσει στο Μπρίντιζι την ίδια ημέρα στις 10.35 π.μ. Μετά τον έλεγχο, οι τρεις επιβάτες ενημερώθηκαν, πέντε λεπτά πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ότι η πτήση τους ακυρώθηκε. Στη συνέχεια μεταφέρθηκαν σε πτήση της Austrian Airlines προς Ρώμη, όπου έφθασαν στις 9.40 μ.μ., ήτοι 20 λεπτά μετά την ώρα αναχώρησης της πτήσης που συνδέει με το Μπρίντιζι, επομένως έχασαν την πτήση.

Η ακύρωση της πτήσης από τη Βιέννη οφειλόταν σε σύνθετο σφάλμα του κινητήρα που εντοπίστηκε μια μέρα πριν κατά τη διάρκεια ενός ελέγχου. Η Alitalia είχε ενημερωθεί για το ελάττωμα κατά τη διάρκεια της νύχτας, που προηγήθηκε της πτήσης αυτής, στις 1.00 π.μ. Η επισκευή του αεροσκάφους, ολοκληρώθηκε στις 8 Ιουλίου 2005.

Η Wallentin-Hermann ζήτησε από την Alitalia να της καταβάλει την αποζημίωση των 250 ευρώ, σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ, και 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 λόγω της ακύρωσης της πτήσης της και επίσης 10 ευρώ για τηλεφωνικές χρεώσεις. Η Alitalia απέρριψε το αίτημα αυτό. Στη δίκη που ακολούθησε στο Δικαστήριο της Βιέννης η Wallentin-Hermann επικύρωσε την αίτησή της για αποζημίωση. Η Alitalia άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του δικαστηρίου της Βιέννης το οποίο αποφάσισε να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο τα κάποια προδικαστικά ερωτήματα⁹⁴.

⁹⁴ Travelquarterly (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από https://www.travellawquarterly.co.uk/wp-content/uploads/resources/Wallentin-Hermann_v_Alitalia_pdf.pdf

3.4.5 Υπόθεση C-294/10 Eglītis και Ratnieks (Ιούλιος 2006)

Στις 14 Ιουλίου 2006, το αεροδρόμιο της Σουηδίας στην περιοχή του Malmö έκλεισε από τις 20.30 ως αποτέλεσμα αποτυχιών στην παροχή ηλεκτρικού ρεύματος που οδήγησαν σε καταστροφή των ραντάρ και των συστημάτων αεροναυτιλίας. Την ίδια ημέρα, η αναχώρηση πτήσης Κοπεγχάγης-Ρίγα, που ναυλώθηκε από την Air Baltic είχε προγραμματιστεί για 20:35.

Οι επιβάτες επιβιβάστηκαν στο αεροπλάνο και παρέμειναν εκεί, περιμένοντας την αναχώρηση, για πάνω από 2 ώρες, δηλαδή μέχρι τις 22.45 περίπου. Στις 22.45 οι επιβάτες ενημερώθηκαν ότι η πτήση ακυρώθηκε και, συνεπώς, κλήθηκαν να αποχωρήσουν από το αεροπλάνο.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι, μετά την ακύρωση της πτήσης τους, είχαν δικαίωμα να ζητήσουν αποζημίωση από την Air Baltic, δύο επιβάτες, ο κ. Eglītis και ο Ratnieks, άσκησαν ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου της χώρας τους αξίωση αποζημίωσης.

Το δικαστήριο απέρριψε την αξίωσή του. Οι εναγόμενοι άσκησαν προσφυγή κατά της απόφασης στο διοικητικό εφετείο. Δεδομένου ότι η προσφυγή τους απορρίφθηκε, άσκησαν αναίρεση ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.

Το πρωτοβάθμιο διοικητικό δικαστήριο κατάληξε στο συμπέρασμα ότι η Air Baltic δεν υποχρεούταν να καταβάλει αποζημίωση στους επιβάτες βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

Η αεροπορική υποστήριξε ότι ο λόγος ακύρωσης της πτήσης δεν ήταν το κλείσιμο του σουηδικού εναέριου χώρου, αλλά η λήξη του επιτρεπόμενου ωραρίου εργασίας του πληρώματος της εν λόγω πτήσης. Δεν αμφισβητούν ότι το κλείσιμο του σουηδικού αεροδρομίου, μετά από αποτυχίες στην παροχή ρεύματος, χαρακτηρίζεται ως «έκτακτη περίπτωση» που είναι πέρα από τον έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας. Κατά τη γνώμη τους, το γεγονός αυτό εξηγεί μόνο την αρχική καθυστέρηση της πτήσης, δηλαδή μεταξύ 20:35 και 22,45. Η απόφαση να ακυρωθεί η πτήση έγινε στις 22.45, επειδή οι επιτρεπόμενες ώρες εργασίας του πληρώματος ήταν ανεπαρκείς για την ολοκλήρωση της πτήσης στο σύνολό της.

Κατά την άποψη του εθνικού δικαστηρίου, που έλαβε υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των αεροπορικών μεταφορών (που απορρέουν από το γεγονός ότι οι επιβάτες δεν μπορούν εύκολα να βρουν άλλο μεταφορικό μέσο ή εναλλακτικές διαδρομές και πτήσεις και ότι οι αερομεταφορείς δεν μπορούν εύκολα να αναδιοργανώσουν τους πόρους τους, ιδίως σε ξένα αεροδρόμια) το αεροδρόμιο δεν έπρεπε να κλείσει.

Κατά συνέπεια, το αιτούν δικαστήριο υπέβαλε κάποια προδικαστικά ερωτήματα στο ευρωπαϊκό δικαστήριο τα οποία παρατίθενται παρακάτω:

1. Ρώτησε αν το γεγονός ότι η αναχώρηση είναι αδύνατη ακριβώς κατά τον προγραμματισμένο χρόνο αποτελεί επαρκή λόγο για τη λήψη απόφασης για την ακύρωση μιας πτήσης.
2. Επίσης, το αιτούν δικαστήριο ρώτησε αν οι αερομεταφορείς απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως στους ταξιδιώτες, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα για την αποφυγή έκτακτων περιστάσεων (άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004).

3.4.6 Υπόθεση C-22/11 Finnair (Ιούλιος 2006)

Μετά από απεργία από του προσωπικού στο αερολιμένα της Βαρκελώνης στις 28 Ιουλίου 2006, έπρεπε να ακυρωθεί η προγραμματισμένη πτήση 11.40 από τη Βαρκελώνη προς το Ελσίνκι. Προκειμένου οι επιβάτες εκείνης της πτήσης να μην έχουν πολύ χρόνο αναμονής, η Finnair αποφάσισε να προγραμματίσει τις επόμενες πτήσεις. Κατά συνέπεια, οι επιβάτες από την εν λόγω πτήση μεταφέρθηκαν στο Ελσίνκι την επόμενη ημέρα (29 Ιουλίου 2006) στις 11.40 και επίσης με ειδική πτήση που αναχώρησε αργότερα από εκείνη την ημέρα στις 21.40.

Ως συνέπεια, ορισμένοι από τους επιβάτες που είχαν αγοράσει τα εισιτήριά τους για την πτήση 11.40 στις 29 Ιουλίου 2006 έπρεπε να περιμένουν έως τις 30 Ιουλίου 2006 για να πάνε στο Ελσίνκι με την προγραμματισμένη πτήση 11.40. Ομοίως, ορισμένοι επιβάτες, όπως ο κ. Lassouy, οι οποίοι είχαν αγοράσει τα εισιτήριά τους για την πτήση των 11.40 στις 30 Ιουλίου 2006 πήγαν στο Ελσίνκι με την ειδική πτήση των 21.40 αργότερα εκείνη την ημέρα. Κανένας από αυτούς τους επιβάτες δεν έλαβε καμία αποζημίωση από τη Finnair.

Οι αναιρεσείοντες της κύριας δίκης προβάλλουν ότι πρέπει να υπάρχουν επαρκείς πόροι για να διασφαλιστεί ότι μια πτήση μπορεί να λειτουργήσει τουλάχιστον κατά

τη διάρκεια μιας περιόδου δύο ωρών μετά την αρχικά προβλεπόμενη προθεσμία για την αναχώρησή της. Συναφώς, ο ισχυρισμός τους ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου στηρίζεται στις διατάξεις του κανονισμού 261/2004, οι οποίες ορίζουν τις υποχρεώσεις των αερομεταφορέων σε περίπτωση καθυστέρησης. Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, όταν ένας αερομεταφορέας αναμένει ευλόγως ότι μια πτήση θα καθυστερήσει πέραν της προγραμματισμένης αναχώρησής του για δύο ώρες ή περισσότερο, θα πρέπει να παρέχει βοήθεια στους επιβάτες όπως προβλέπεται από τον εν λόγω κανονισμό.

Σε αυτό το πλαίσιο το ανώτατο δικαστήριο της Φινλανδίας - ενώπιον του οποίου ασκήθηκε τελικά η υπόθεση - ζήτησε από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο να διευκρινίσει το περιεχόμενο της έννοιας της «άρνησης επιβίβασης» καθώς και το ζήτημα αν ένας αερομεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί έκτακτες περιστάσεις και να αρνηθεί την επιβίβαση των επιβατών σε πτήσεις μετά από πτήση που ακυρώθηκε εξαιτίας τέτοιων περιστάσεων ή να απαλλαγεί από την υποχρέωσή του να αποζημιώσει τους επιβάτες που αρνήθηκαν να επιβιβαστούν.

Με την απόφασή του το Δικαστήριο κρίνει ότι η έννοια της «άρνησης επιβίβασης» δεν αφορά μόνο περιπτώσεις υπεράριθμων κρατήσεων, αλλά και περιπτώσεις που αφορούν λειτουργικούς λόγους. Η ερμηνεία αυτή απορρέει όχι μόνο από τη διατύπωση του κανονισμού, αλλά και από τον σκοπό του, δηλαδή τη διασφάλιση της προστασίας των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών. Με στόχο τη μείωση του αριθμού των επιβατών που αρνήθηκαν να επιβιβαστούν ενάντια στη βούλησή τους, ο νομοθέτης της ΕΕ εισήγαγε νέα νομοθεσία το 2004 ερμηνεύοντας ευρύτερα την έννοια της άρνησης επιβίβασης καλύπτοντας όλες τις περιστάσεις στις οποίες ένας αερομεταφορέας αρνείται να μεταφέρει ένας επιβάτης. Συνεπώς, ο περιορισμός του πεδίου εφαρμογής της «άρνησης επιβίβασης» αποκλειστικά σε περιπτώσεις υπεράριθμων κρατήσεων θα είχε ως πρακτικό αποτέλεσμα την ουσιαστική μείωση της προστασίας που παρέχεται στους επιβάτες, αρνούμενος την πλήρη προστασία τους.

Επιπλέον, το Δικαστήριο επεσήμανε ότι οι έκτακτες περιστάσεις όπως η απεργία που εμποδίζουν έναν αερομεταφορέα να αναδιοργανώσει τις επόμενες πτήσεις, δεν δικαιολογούν την άρνηση επιβίβασης ή την απαλλαγή του αερομεταφορέα από την υποχρέωσή του να αποζημιώσει τους επιβάτες που δεν είχαν επιβιβαστεί στις εν λόγω μεταγενέστερες πτήσεις. Συναφώς, ο κανονισμός ορίζει, αφενός, τις περιπτώσεις στις οποίες υπάρχουν λόγοι άρνησης της επιβίβασης, ιδίως για λόγους υγείας, ασφάλειας

ή λόγω ανεπαρκών ταξιδιωτικών εγγράφων και αφετέρου άλλες σημαντικές περιπτώσεις. Το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι η άρνηση επιβίβασης, όπως στην υπόθεση C-22/11 Finnair δεν μπορεί να αποδοθεί στον επιβάτη και για αυτό ο αερομεταφορέας πρέπει να δώσει αποζημίωση.

Συμπεράσματα

Στην παρούσα Διπλωματική μελετήθηκε η δικαιοδοσία του ευρωπαϊκού και των εθνικών δικαστηρίων στα δικαιώματα του καταναλωτή εναέριας κυκλοφορίας. Οι ερευνητικοί στόχοι της Διπλωματικής ήταν οι εξής:

1. Διερεύνηση του ρόλου του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας.
2. Διερεύνηση του ρόλου των εθνικών δικαστηρίων στην προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας.
3. Εντοπισμός σημείων σύγκλισης και απόκλισης της ευρωπαϊκής και των εθνικών νομοθεσιών για την προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας.

Το καθεστώς των δικαιωμάτων των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών στην ΕΕ είναι ένα από τα πιο ολοκληρωμένα στον κόσμο και παρέχει απευθείας δικαιώματα σε ιδιώτες τα οποία μπορούν να εκτελεστούν ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων. Παρόλα αυτά, οι επιβάτες των αεροπορικών εταιρειών εξακολουθούν να αγωνίζονται συνεχώς για την διεκδίκηση των δικαιωμάτων και για την είσπραξη ατομικών αποζημιώσεων. Η πλειονότητα των καταγγελιών, που υποβάλλονται στις εθνικές και στους φορείς εναλλακτικής επίλυσης διαφορών αφορούν στο δικαίωμα αποζημίωσης σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης, ακύρωσης ή άρνησης επιβίβασης⁹⁵.

Η γνώση και η πληροφόρηση των επιβατών απέναντι στα δικαιώματά τους μπορεί να βελτιώνεται, αλλά παραμένει χαμηλή και πολλές φορές δεν είναι απόλυτα ακριβής. Οι επιβάτες χρειάζονται καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο επίλυσης των διαφορών που προκύπτουν με τους αερομεταφορείς. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη-μέλη έχουν καταβάλλει μέχρι στιγμής σημαντικές προσπάθειες για τη βελτίωση της

⁹⁵ European Parliament (2018). Empowering Parliaments and enforcing citizens' rights in the implementation and application of Union law Case analysis: the transposition and implementation of Regulation 261/2004 on air passenger rights. Διαθέσιμο: http://www.epgencms.europarl.europa.eu/cmsdata/upload/21f8d064-5bb3-48c3-82e2-5e71464a7554/Case_analysis_on_the_transposition_and_implementation_of_the_Regulation_on_air_passenger_rights.pdf

επιβολής προστίμων σε εθνικό επίπεδο και για την τόνωση της συμμόρφωσης των αεροπορικών εταιρειών.

Στο σημερινό ευρωπαϊκό εναέριο περιβάλλον ο επιβάτης προστατεύεται από τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς. Οι ΓΟΜ δεν είναι τίποτα περισσότερο από μία ειδικότερη μορφή Γενικών Όρων Συναλλαγών εφόσον είναι προτυπωμένοι και έχουν ως στόχο να χρησιμοποιηθούν ομοιόμορφα σε έναν ακαθόριστο αριθμό συμβάσεων που συνάπτονται μεταξύ των επιβατών και των αερομεταφορέων.

Οι όροι της I.A.T.A. εξασφαλίζουν στον επιβάτη ότι οποιοδήποτε αερομεταφορέα και αν επιλέξει θα ισχύει το ίδιο καθεστώς όρων μεταφοράς. Η παρούσα εργασία ανέδειξε ότι οι εναρμονισμένοι όροι μεταφοράς των επιβατών αποτρέπουν αποκλίσεις στην προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών ανάλογα με το νομοθετικό καθεστώς κάθε χώρας⁹⁶.

Το θέμα της προστασίας των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας είναι σημαντικό διότι με την κατάργηση των εθνικών φραγμών στις εναέριας μεταφορές ξεκίνησε μια νέα περίοδος για τις εναέριας μεταφορές της ΕΕ που χαρακτηρίστηκε από αύξηση του αριθμού των εναέριων δρομολογίων, από την κατάρρευση της μονοπωλιακής λειτουργίας των αεροπορικών εταιρειών, από την ίδρυση νέων αεροπορικών γραμμών και από την μείωση των τιμών των ναύλων των εισιτηρίων⁹⁷.

Σύμφωνα με το παραπάνω πλαίσιο, η ΕΕ έχει μια σειρά από Κανονισμούς για την προστασία των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας. Ο πιο σημαντικός από όλους είναι ο Κανονισμός 261/2004 που τέθηκε σε ισχύ το Φεβρουάριο του 2005 και κατήργησε τον Κανονισμό 295/1991. Ο εν λόγω Κανονισμός θεσπίζει τα εξής δικαιώματα των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας: α) άρνηση επιβίβασης παρά τη θέλησή τους, β) ματαίωση της πτήσης τους και γ) καθυστέρηση της πτήσης τους.

Σύμφωνα με την βιβλιογραφική ανασκόπηση, που πραγματοποιήθηκε στην παρούσα

⁹⁶ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου (2010). Αεροπορική μεταφορά επιβατών”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα: Αθήνα –Θεσσαλονίκη, σελ. 194.

⁹⁷ Dobruszkes, F. (2009). Does liberalisation of air transport imply increasing competition? Lessons from the European case. Transport Policy 29-39.

Διπλωματική Ο Κανονισμός 261/2004 δίνει έμφαση στον τρόπο προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών τόσο σε επίπεδο εξωδικαστικής όσο και σε επίπεδο δικαστικής προστασίας⁹⁸.

Άλλος ένας σημαντικός Κανονισμός για την προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας, όπως ανέδειξε η Διπλωματική, είναι ο Κανονισμός 2111/2005. Σκοπός αυτού του Κανονισμού είναι να διασφαλίσει ότι η μεταφορά των επιβατών γίνεται με την μέγιστη δυνατή ασφάλεια και για αυτό τον λόγο αυτός ο Κανονισμός εξασφαλίζει τον επιβάτη σε περίπτωση ανώμαλης εξέλιξης της αεροπορικής σύμβασης. Ο Κανονισμός ορίζει ότι τα κράτη μέλη έχουν υποχρέωση να δημοσιεύσουν κοινοτικό κατάλογο που θα περιλαμβάνει όλους τους αερομεταφορείς που δεν επιτρέπεται να λειτουργούν στο έδαφος του εκάστοτε κράτους-μέλους λόγω της έλλειψης πτητικής ασφάλειας⁹⁹.

Πέραν των προαναφερθέντων Κανονισμών, σημαντικός είναι και ο Κανονισμός 1107/2006 που εξασφαλίζει τους ίδιους όρους μεταχείρισης των επιβατών χωρίς διακρίσεις. Τέλος άλλος ένας σημαντικός Κανονισμός της ΕΕ είναι ο Κανονισμός 889/2002 που τροποποίησε τον Κανονισμό 2027/1997. Σύμφωνα με τον Κανονισμό 889/2002 ορίζονται οι ευθύνες του αερομεταφορέα σε περίπτωση που ο επιβάτης υποστεί ζημιές στις αποσκευές του ή σε περίπτωση που υπάρχει καθυστέρηση στην παραλαβή των αποσκευών του.

Με την ολοκλήρωση της βιβλιογραφικής ανασκόπησης της παρούσας Διπλωματικής δόθηκε απάντηση στον πρώτο ερευνητικό στόχο που ήταν ο εξής: «Διερεύνηση του ρόλου του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας». Σύμφωνα με την Διπλωματική ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου είναι να μεριμνά για την ομοιόμορφη ερμηνεία και εφαρμογή του δικαίου της ΕΕ σε όλα τα κράτη μέλη εξασφαλίζοντας ότι τα κράτη μέλη και τα θεσμικά όργανα της ΕΕ συμμορφώνονται με το δίκαιο της ΕΕ. Επίσης,

⁹⁸ CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/documents.jsf?num=C-204/08>

⁹⁹ Λέντζης, Δ. (2004). Δικαιώματα επιβατών αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με τον Καν. (ΕΚ) 261/2004, σελ. 67.

ρόλος του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου είναι η ερμηνεία του δικαίου της ΕΕ για την εξασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής του σε όλα τα κράτη-μέλη. Τέλος, το Δικαστήριο της ΕΕ έχει ως ρόλο την διευθέτηση των νομικών διαφορών που προκύπτουν μεταξύ των εθνικών κυβερνήσεων των κρατών-μελών και των οργάνων της ΕΕ.

Επιπλέον, η Διπλωματική ανέδειξε ότι ένας από τους βασικούς ρόλους του Ευρωπαϊκού δικαστηρίου στην προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας είναι η έκδοση αποφάσεων και η ερμηνεία των κανονισμών και των οδηγιών της ΕΕ. Ειδικότερα, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο ερμηνεύει το δίκαιο της ευρωπαϊκής ένωσης προκειμένου να διασφαλίσει την ενιαία εφαρμογή του σε όλα τα κράτη μέλη. Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο απαντάει σε διάφορα προδικαστικά ερωτήματα, που έχουν να κάνουν με την προστασία των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας, όπως σε ποιες περιπτώσεις και υπό ποιες συνθήκες πρέπει μια αεροπορική εταιρεία να αποζημιώσει τους επιβάτες. Σε αυτό το πλαίσιο, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο ασχολείται με την εφαρμογή των κανόνων του δικαίου της ΕΕ στα κράτη μέλη. Επίσης, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έχει το δικαίωμα να υποβάλλει κυρώσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την παραβίαση των δικαιωμάτων των επιβατών ¹⁰⁰. Πέραν των προαναφερθέντων, η Διπλωματική ανέδειξε ότι το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο είναι αρμόδιο να εκδίδει ορισμένες συστάσεις όσον αφορά στη βελτίωση της συνοχής, της σαφήνειας και της αποτελεσματικότητας του πλαισίου δικαιωμάτων των επιβατών, στην ευαισθητοποίηση των επιβατών, στην περαιτέρω ενίσχυση των εθνικών ρυθμιστικών αρχών ¹⁰¹.

Στη Διπλωματική εξετάστηκαν συγκεκριμένες περιπτώσεις που ανέδειξαν τον ρόλο του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας. Για παράδειγμα: υποθέσεις C-402/07 και C-432/07 Sturgeon, υπόθεση C-11/11 Folkerts, υποθέσεις C-581/10 και C-629/10 Nelson, C υπόθεση 559/16 Bossen, κ.α.

Ο ρόλος της ερμηνείας του δικαίου από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο είναι πολύ σημαντικός για την προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας

¹⁰⁰ Garrett, G., Kelemen, R., & Schulz, H. (1998). The European Court of Justice, National Governments, and Legal Integration in the European Union. *International Organization*, 52(1), 149-176.

¹⁰¹ Plender, R. (1991). Rules of Procedure in the International Court and the European Court. *European Journal Of International Law*, 2(2), 1-30.

κυκλοφορίας. Η Διπλωματική ανέδειξε ότι η νομική ερμηνεία είναι τόσο σημαντική διότι ένα από τα κύρια εργαλεία για την επίτευξη των στόχων των ιδρυτικών συνθηκών της ΕΕ είναι η δημιουργία ενός ενιαίου νομικού σώματος και ενός δικαίου που να μπορεί να εφαρμοστεί ομοιόμορφα σε όλα τα κράτη μέλη¹⁰². Επίσης, η ερμηνεία του δικαίου είναι σημαντική διότι το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο βοηθάει στη διάμρφωση του νόμου, καθώς οι συνθήκες και η νομοθεσία της ΕΕ μπορούν να είναι ασαφείς και ελλιπείς σε ορισμένα θέματα. Επίσης, ορισμένες διατάξεις αφήνουν ευρύ περιθώριο διακριτικής ευχέρειας στα κράτη μέλη επιτρέποντας και πάλι στο Δικαστήριο να διαμορφώσει το νόμο σε κάποιο βαθμό¹⁰³. Φυσικά το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο εφαρμόζει κάποιες γενικές αρχές για την ερμηνεία του Δικαίου. Μεταξύ αυτών των αρχών συγκαταλέγονται: τα θεμελιώδη δικαιώματα, η αναλογικότητα, η ασφάλεια δικαίου, η ισότητα ενώπιον του νόμου και η επικουρικότητα που αποτελούν βασικές γενικές αρχές του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πέραν της διερεύνησης του ρόλου του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας, η παρούσα Διπλωματική είχε και έναν δεύτερο ερευνητικό στόχο που ήταν ο εξής: «Διερεύνηση του ρόλου των εθνικών δικαστηρίων στην προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας».

Η Διπλωματική ανέδειξε ότι τα εθνικά δικαστήρια των κρατών μελών έχουν την δικαιοδοσία όχι μόνο να εκδικάζουν υποθέσεις αλλά και να προβαίνουν σε "δικαστικό διάλογο" με το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

Τα εθνικά δικαστήρια δεν είναι παθητικοί αποδέκτες των αποφάσεων του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου. Και για αυτό πολλές φορές οι αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου όσον αφορά στον τρόπο με τον οποίο πρέπει να ερμηνεύεται το δίκαιο της ΕΕ συχνά διαφέρουν από εκείνες των κυβερνήσεων των κρατών μελών που επηρεάζονται από τις αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου¹⁰⁴. Η Διπλωματική ανέδειξε την συνεχή αλληλεπίδραση που αναπτύσσεται μεταξύ του Ευρωπαϊκού

¹⁰² Combos, M. (2004). EU Law viewed through the eyes of a national judge. Διαθέσιμο: https://ec.europa.eu/dgs/legal_service/seminars/20140703_gombos_speech_en.pdf

¹⁰³ Craig, Paul; de Búrca, Gráinne (2015). EU law: text, cases, and materials (sixth ed.). Oxford University Press. pp. 112–113.

¹⁰⁴ Garrett, G., Kelemen, R., & Schulz, H. (1998). The European Court of Justice, National Governments, and Legal Integration in the European Union. *International Organization*, 52(1), 149–176.

Δικαστηρίου και εθνικών δικαστηρίων των κρατών μελών. Επιπλέον, η Διπλωματική ανέδειξε και την δύναμη των εθνικών δικαστηρίων εφόσον εάν οι αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου είναι ενάντια σε ένα ισχύον εθνικό νόμο ή πρακτική είναι στη δικαιοδοσία των ευρωπαϊκών δικαστηρίων των κρατών μελών να επιλέξουν να τηρήσουν ή όχι τις αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου¹⁰⁵.

Με την ολοκλήρωση της εργασίας εκπληρώθηκε και ο τρίτος ερευνητικός στόχος που ήταν ο εξής: «Εντοπισμός σημείων σύγκλισης και απόκλισης της ευρωπαϊκής και των εθνικών νομοθεσιών για την προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας». Η εναρμόνιση αποσκοπεί στο να δημιουργηθεί συνεκτικότητα των νόμων, των κανονισμών, των προτύπων και των πρακτικών έτσι ώστε οι ίδιοι κανόνες να ισχύουν για επιχειρήσεις που λειτουργούν σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη και έτσι ώστε οι επιχειρήσεις ενός κράτους να μην αποκτούν οικονομικό πλεονέκτημα έναντι των επιχειρήσεων ενός άλλου κράτους με διαφορετικούς κανόνες¹⁰⁶. Η Διπλωματική ανέδειξε ότι η εναρμόνιση της νομοθεσίας της ΕΕ και των κρατών μελών επιτυγχάνεται με την μεταφορά των ευρωπαϊκών Οδηγιών στα εθνικά νομικά συστήματα. Οι οδηγίες απαιτούν μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο του κράτους μέλους προκειμένου να τεθούν σε ισχύ. Εάν ένα κράτος μέλος δεν μεταφέρει εγκαίρως την οδηγία ή δεν τη μεταφέρει καθόλου οι ιδιώτες δε θα μπορούν να αντλούν άμεσα δικαιώματα από την οδηγία αυτή¹⁰⁷.

Αναφορικά με την προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας η παρούσα Διπλωματική εντόπισε εναρμόνιση του ευρωπαϊκού και του ελληνικού δικαίου. Για παράδειγμα, ο Νόμος 5017/1931 «περί πολιτικής αεροπορίας» ήταν ο πρώτος νόμος που ψηφίστηκε και εφαρμόστηκε στην Ελλάδα με σκοπό την προστασία των επιβατών και τον καθορισμό του πεδίου ευθύνης του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος. Ο εν λόγω νόμος μάλιστα

¹⁰⁵ Garrett, G., Kelemen, R., & Schulz, H. (1998). The European Court of Justice, National Governments, and Legal Integration in the European Union. *International Organization*, 52(1), 149-176.

¹⁰⁶ Hesselink, M. The Ideal of Codification and the Dynamics of Europeanisation: The Dutch Experience in the book by Vogenauer, S and Weatherill, S (ed). (2006). *The Harmonisation of European Contract Law Implications for European Private Laws, Business and Legal Practice*. Oxford and Portland, Oregon: Hart Publishing. Page 48.

¹⁰⁷ Menski, W. (2005). "Comparative Law in a Global Context". London: Cambridge University Press. page 39.

εκσυγχρονίστηκε με την ψήφιση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (Ν. 1815/1988). Ο Ν. 3587/2007 ενσωματώνει πολλές ευρωπαϊκές διατάξεις και Οδηγίες για την προστασία των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας. Με τον Ν. 2251/1994 ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο η Οδηγία 93/13/ΕΟΚ που αφορά στις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που μπορεί να συνάψει μια αεροπορική εταιρία με έναν επιβάτη (βλ. γενικοί όροι μεταφοράς ΙΑΤΑ).

Προτάσεις

Με την ολοκλήρωση της Διπλωματικής γίνονται κάποιες προτάσεις για την βελτίωση και την ενίσχυση των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας.

Αρχικά προτείνεται να υπάρξει μεγαλύτερη εναρμόνιση μεταξύ του ευρωπαϊκού δικαίου και του εθνικού δικαίου των κρατών μελών. Με αυτό το τρόπο θα επιτευχθεί η ενισχυμένη προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών της εναέριας κυκλοφορίας σε όλη την επικράτεια της ΕΕ. Στην συνέχεια, προτείνεται πιο γρήγορη εφαρμογή των Κοινοτικών Οδηγιών σε όλα τα κράτη-μέλη. Σε κάποια κράτη-μέλη η εφαρμογή των Κοινοτικών Οδηγιών καθυστερεί. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μην τυπικά σε επίπεδο ΕΕ οι επιβάτες να προστατεύονται αλλά σε εθνικό επίπεδο τα δικαιώματά τους καταστρατηγούνται. Επιπλέον, είναι σημαντική η καλύτερη συνεργασία μεταξύ του Ευρωπαϊκού και των εθνικών δικαστηρίων. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο θα πρέπει να ανταποκρίνεται γρήγορα και με ακρίβεια στα προδικαστικά ερωτήματα προκειμένου οι επιβάτες σε οποιοδήποτε κράτος μέλος και αν βρίσκονται να προστατεύονται.

Βιβλιογραφία

Α. Ξενόγλωσση

Bardarova, S. (2013). Comparison Between the European Court of Justice and European Court of Human Rights. SSRN Electronic Journal.

Burghouwt, G. and R. Redondi (2013). Connectivity in air transport networks: an assessment of models and applications. *Journal of Transport Economics and Policy* 47(1), 35-53.

Ciuca, A. (2008). Human Rights: Between the European Court of Human Rights and the Court of Justice of the European Communities. SSRN Electronic Journal. doi: 10.2139/ssrn.2138122

Ciampi, A. (2009). The Potentially Competing Jurisdiction of the European Court of Human Rights and the European Court of Justice. *Yearbook Of European Law*, 28(1), 601-609.

Giacomo, Di Federico (2011). The EU Charter of Fundamental Rights: From Declaration to Binding Instrument. Volume 8 of *Ius Gentium Comparative Perspectives on Law and Justice*. Springer. p. 38. I

Colombi Ciacchi, A. "Non-Legislative Harmonisation of Private Law under the European Constitution: The Case of Unfair Suretyships", (2005). 13 *European Review of Private Law* page 285 in the book by Vogenauer, S and Weatherill, S (ed). (2006). *The Harmonisation of European Contract Law Implications for European Private Laws, Business and Legal Practice*. Oxford and Portland, Oregon: Hart Publishing. Page 198

Combos, M. (2004). EU Law viewed through the eyes of a national judge. Διαθέσιμο: https://ec.europa.eu/dgs/legal_service/seminars/20140703_gombos_speech_en.pdf

Court of Justice of the European Union (CJEU) | European Union. (2020). Retrieved 24 January 2020, from https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_en

Craig, Paul; de Búrca, Gráinne (2015). *EU law: text, cases, and materials* (sixth ed.). Oxford University Press. pp. 112–113.

Dobruszkes, F. (2009). Does liberalisation of air transport imply increasing competition? Lessons from the European case. *Transport Policy* 29-39.

Dobruzskes, F. (2013). The geography of European low-cost airline networks: a contemporary analysis. *Journal of Transport Geography*, 75-88

Eurocontrol (2013). Challenges for growth. Task 6: the effect of air traffic network congestion in 2035.

European Parliament (2018). Empowering Parliaments and enforcing citizens' rights in the implementation and application of Union law Case analysis: the transposition and implementation of Regulation 261/2004 on air passenger rights. Διαθέσιμο: http://www.epgencms.europarl.europa.eu/cmsdata/upload/21f8d064-5bb3-48c3-82e2-5e71464a7554/Case_analysis_on_the_transposition_and_implementation_of_the_Regulation_on_air_passenger_rights.pdf

Graham, B. (1998). Liberalisation, regional economic development and the geography for air transport in the European Union. *Journal of Transport Geography* 6(2), 87-104.

Garrett, G., Kelemen, R., & Schulz, H. (1998). The European Court of Justice, National Governments, and Legal Integration in the European Union. *International Organization*, 52(1), 149-176.

Hesselink, M. The Ideal of Codification and the Dynamics of Europeanisation: The Dutch Experience in the book by Vogenauer, S and Weatherill, S (ed). (2006). *The Harmonisation of European Contract Law Implications for European Private Laws, Business and Legal Practice*. Oxford and Portland, Oregon: Hart Publishing. Page 48

Jans, J.H. (2007). *Europeanisation of Public Law* (1st ed.). Europa Law Publishing. p. 418.

Karsten, J. (2007). Passengers, consumers, and travellers: The rise of passenger rights in EC transport law and its repercussions for Community consumer law and policy. *Journal Of Consumer Policy*, 30(2), 117-136.

Kaczorowsky, Alina (2008). *European Union law*. Taylor & Francis. p. 231.

Kerns, C., D. Paukova and F. Schlapbach (2009). The battle for the European leisure traveler. Can the charter airline business model survive. Available at: <http://www.ottimo.ch/fd/files/charters.pdf>

Menski, W. (2005). "Comparative Law in a Global Context". London: Cambridge University Press. page 39

Morrell, P. (1998). Air transport liberalisation in Europe: the progress so far. *Journal of Air Transportation World-wide* 3(1), 42-61.

Opinion 1/91 Re a Draft Treaty on European Economic Area (ECR I-6079), illetve Re a Revised Draft Treaty on European Economic Area (ECR I-2821)

Plender, R. (1991). Rules of Procedure in the International Court and the European Court. *European Journal Of International Law*, 2(2), 1-30.

Passenger rights | Fact Sheets on the European Union | European Parliament. (2020). Retrieved 24 January 2020, from <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/48/passenger-rights>

Rodriguez, P. (2016). The Principle of Legal Certainty and the Limits to the Applicability of EU Law. *LA REGULACIÓN INTERNACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA EROSION DEL MODELO SOCIAL Y POLÍTICO DE LA UNIÓN EUROPEA (DER2014- 57213-R)*.

Redondi, R., P. Malighetti and S. Paleari (2012). De-hubbing of airports and their recovery patterns. *Journal of Air Transport Management* 18(1), 1-4.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004R0261&from=EN>

Sweet, S. (2004). *The judicial construction of Europe*. Oxford University Press, 1-45

Β. Ελληνική

Χατζηνικολάου-Αγγελίδου (2010). *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*”, Β’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα: Αθήνα –Θεσσαλονίκη, σελ. 194.

Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου (2015). *Προστασία Καταναλωτή*, 2^η έκδοση. Εκδόσεις Σάκκουλα: Αθήνα –Θεσσαλονίκη, σελ 218.

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

Γ. Ελληνική και Ευρωπαϊκή νομοθεσία

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] ΕΕ L 46 της 17.2.2004]

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, [

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 αεροπορικά [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]

Articles 1 and 3 TEU, Article 24 TFEU and Articles 21 and 22 of the Charter of Fundamental Rights.

Δ. Ιστοσελίδες

CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&num=C-402/0>

CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-11/11&language=EN>

CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-581/10>

CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-559/16>

CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-257/14>

CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?&num=C-549/07>

CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-315/15>

CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/documents.jsf?num=C-22/11>

CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&num=C-294/10>

CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020 από <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=177532&pageIndex=0&doclang=EL&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=797808>

CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-12/11&language=EN>)

CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/documents.jsf?num=C-204/08>)

CURIA - List of results. (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&num=C-83/10>)

Europa (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62010CJ0581&from=EN>

Europa (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62011CJ0011&from=EN>

Travelquarterly (2020). Προσπελάθηκε 10 Φεβρουαρίου 2020, από https://www.travellawquarterly.co.uk/wp-content/uploads/resources/Wallentin-Hermann_v_Alitalia_pdf.pdf